

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

**DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN
DOĞAN SORUMLULUĞU ve
SINIRLANDIRILMASI**

GÜLFER MERİÇ

2502100137

DANIŞMAN
PROF. DR. ZEHRA ŞEKER-ÖĞÜZ

İSTANBUL

2014



DOKTORA

TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : GÜLFER KUYUCU

Numarası : 2502100137

Anabilim/Bilim Dalı : ÖZEL HUKUK

Danışman : PROF.DR.ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ

Tez Savunma Tarihi : 05.01.2015

Tez Savunma Saati : 11:00

Tez Başlığı : DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU VE SINIRLANDIRILMASI

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 50. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜ'NE OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1. PROF.DR.ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ		Kabul
2. PROF.DR.MERİH KEMAL OMAÇ		Kabul
3. PROF.DR.BAKİ İLKAY ENGİN		Kabul
4. PROF.DR.EMİNE YAZICIOĞLU		DÜZELTME
5. DOÇ.DR.AZRA ARKAN SERİM		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1. DOÇ.DR.İPEK SAĞLAM		
2. YRD.DOÇ.DR.AYÇA AKKAYAN YILDIRIM		

ÖZ

DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU VE SINIRLANDIRILMASI

GÜLFER MERİÇ

Çalışmamızın konusu donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu ve bu sorumluluğun sınırlandırılmasıdır. Bu çalışmada gemilerin taşıdığı petrolden kaynaklanan kirlenme zararından donatanın hangi hükümler uyarınca sorumlu tutulacağı ile bu sorumluluğun hangi koşullarla ve nasıl sınırlandırılacağı hususları incelenmiştir.

Çalışmamız üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde çevre, çevre kirliliği, petrol kirliliği ve donatan gibi temel kavramlar ele alınmıştır. İkinci bölümde ise donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun kaynakları incelenmiştir. Bu kapsamda öncelikle iç hukuk uyarınca donatanın sorumluluğunun kaynakları altında donatanın Çevre Kanunu uyarınca sorumluluğu tartışılmış, ardından donatanın TTK ve TBK hükümleri uyarınca sorumluluğu üzerinde durulmuş, son olarak 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun uyarınca donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu incelenmiştir. İkinci bölümün devamında milletlerarası sözleşmeler uyarınca donatanın sorumluluğu konusu kapsamında öncelikle 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Milletlerarası Sözleşme uyarınca donatanın sorumluluğu, 1992 tarihli Fon Sözleşmesi ve Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları ele alınmıştır. Ardından 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme değerlendirme konusu yapılmıştır. İkinci bölümün son kısmında donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunun kaynaklarının uygulama alanı belirlenmiştir. Üçüncü bölümde ise donatanın sorumluluğunu hangi hallerde, hangi hükümler uyarınca ve nasıl sınırlandırabileceği değerlendirilmektedir. Bu kapsamda 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Milletlerarası Sözleşme

ve 1996 tarihli Protokol ile tadil edilmiş 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: petrol kirliliği, petrol kirliliğinden sorumluluk, donatanın sorumluluğu, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, Çevre Kanunu

ABSTRACT

SHIPOWNER’S CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION AND LIMITATION OF LIABILITY

GÜLFER MERİÇ

Subject of this dissertation is the assessment of the provisions regarding civil liability of the shipowner for oil pollution and limitation of this liability. In this respect oil pollution liability regime of the shipowner and conditions and procedure for limitation of liability has been examined.

This dissertation consists of three chapters. The first chapter briefly deals with basic concepts regarding the subject, such as environment, environmental pollution, oil pollution and shipowner. In the second chapter oil pollution liability regime of the shipowner has been examined. In this regard shipowner’s pollution liability Turkish Environmental Law, Turkish Commercial Code, Turkish Code of Obligations and Law Nr. On Guidelines for Response to Emergencies and Compensation of Losses in case of Pollution of the Marine Environment from Oil and Other Harmful Substances have been elaborated. Furthermore in the second chapter, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992, International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992 and International Oil Pollution Compensation Funds have been scrutinized. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 has also been explained. Lastly scope of application regarding these liability regimes has been assessed. The third chapter has been devoted to matters of limitation of liability for oil pollution. In this respect, limitation regimes under International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 and 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 have been examined.

Key words: oil pollution, oil pollution liability, shipowner’s liability, Turkish Environmental Law, CLC, Civil Liability Convention on Oil Pollution

ÖNSÖZ

Çalışmamızda donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunu ve bu sorumluluğun sınırlandırılmasını incelemek amaçlanmıştır. Konu iç hukuk kaynakları ve milletlerarası sözleşmeler kapsamında ele alınmıştır. Bu konu özellikle 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile iç hukuka alınan 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile önem kazanmıştır. Bu kapsamda 2872 sayılı Çevre Kanunu, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme, 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme ile 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme ele alınmıştır.

Bu çalışmanın oluşturulmasında desteğini, yardımlarını esirgemeyen, her aşamada rehberlik edip yol gösteren, bilgi ve tecrübelerinden yararlandırıan ve üzerimde büyük emeği olan tez danışmanım, birlikte çalışmaktan onur duyduğum çok değerli hocam Prof. Dr. Zehra Şeker Öğüz'e olan sonsuz minnetimi teşekkür ederek ifade etmek isterim.

Ayrıca her koşulda yanımda olan canım annem Ülker Baran'a, eşim Evren Meriç'e ve özellikle kardeşim Görkem Kuyucu'ya teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
KISALTMALAR.....	xviii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM - ÇEVRE, KİRLENME VE DONATAN KAVRAMLARI	4
I.Genel Olarak	4
II.Çevre Hakkı.....	6
III.Çevre, Çevre Kirliliği ve Çevre Zararı Kavramları	8
A. Çevre Kavramı	8
B. Çevre Kirliliği	11
C. Çevre Kirliliği Türleri	12
1. Hava Kirliliği	13
2. Toprak Kirliliği	13
3. Su Kirliliği.....	13
a. Deniz Kirliliği Kavramı	14
b. Deniz Kirliliği Kaynakları.....	17
c. Petrol Kirliliği	21
D. Çevre Zararı	23
IV.Donatan	25
A. Ticaret Gemisi.....	27
B. Mülkiyet Unsuru	28

C. Geminin menfaat sağlamak amacıyla suda kullanılması	29
V.Gemi işletme Müteahhidi	30
A. Genel Olarak	30
B. Şartları	30
C. Gemi İşletme Müteahhidinin Uygulamadaki Görünümleri	31
D. Gemi İşletme Müteahhidinin Hukuki Durumu	33
1. İç İlişki Bakımından	33
2. Üçüncü Şahıslarla Olan İlişkisi Bakımından	34

İKİNCİ BÖLÜM - DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAYNAKLARI 38

I.İç Hukuk Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğunun Kaynakları	38
A. Çevre Kanunu Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu.....	38
1. Genel Olarak	38
2. Sorumluluk Kavramı	39
3. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğu.....	41
a. Genel Olarak	41
b. Kirletme Yasağı ve Kirlenmeyi Önleme Yükümlülüğü.....	42
c. Kirlenmenin Önlenmesi ve Çevrenin İyileştirilmesi için Yapılan Harcamalardan Sorumluluk	43
d. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğunun Hukuki Dayanağı	46
4. Sorumluluğun Niteliği.....	47
5. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğunun Şartları	54
a. Kirlenmeden Sorumlu Tutulan Kişiler.....	54
b. Çevrenin Kirlenmesi	56
c. Çevre Kirliliğinin Hukuka Aykırı Olması.....	58
d. Zarar	61

e. Kirletici Faaliyetle Zarar Arasında Uygun Nedensellik Bağı	62
6. Zamanaşımı	64
7. Çevre Sorumluluk Sigortası	65
8. İdari Para Cezası	67
9. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğu ile Kirletenin Diğer Sorumluluk Halleri Arasındaki İlişki	68
B. TTK ve TBK Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu	69
1. Donatanın –den Sorumluluğu	69
2. Genel Hükümler Uyarınca Donatanın Sorumluluğu.....	70
3. Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Donatanın Sorumluluğu.....	70
a. Genel Olarak	70
b. Donatanın Gemi Adamlarının Fiillerinden Sorumluluğu	70
(1) Sorumluluğun Şartları	71
i. Zarara sebep olanın gemi adamı, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz olması	71
ii. Zararın gemi adamı tarafından görevini yerine getirirken verilmiş olması	73
iii. Gemi adamının hareketinin kusurlu olması	74
iv. Gemi adamının hareketinin hukuka aykırı olması	75
v. Üçüncü bir kişi için bir zararın doğmuş olması ve gemi adamının kusurlu ve hukuka aykırı eylem veya ihmali ile zarar arasında nedensellik bağı bulunması	75
(2) Sorumluluğun Niteliği.....	77
c. Yükle İlgili Şahıslara Karşı Donatanın Sorumluluğu	79
C. 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu	79
1. Genel Olarak	80
2. Kanun'un Amacı	81
3. Uygulama Alanı	82
a. Geminin niteliği bakımından uygulanma şartı	82
b. Uygulama Alanı Kapsamının Dışında Bırakılan Gemiler	87

c. “Petrol ve Diğer Zararlı Maddeler” Kavramı.....	87
d. Coğrafi sınırlama.....	88
4. Hukuki Sorumluluk Esasları	90
a. Genel Olarak	90
b. Sorumluluğun Şartları	91
(1) Kirlenmeden Sorumlu Tutulan Şahıslar.....	91
(2) Kirlenme ve Zarar	93
c. Sorumluluğun Niteliği.....	95
(1) Kusursuz Sorumluluk.....	95
(2) Tehlike Sorumluluğu.....	95
(3) Müteselsil Sorumluluk	96
5. Zorunlu Sorumluluk Sigortası veya Diğer Mali Teminatlar	97
a. Genel Olarak	97
b. Zorunlu Sigorta Kapsamındaki Gemiler	99
c. Zorunlu Sorumluluk Sigortası veya Diğer Mali Garantileri Bildirim Yükümlülüğü	99
d. Zorunlu Sigorta Yükümlülüğünü İhlal Eden Gemiler Bakımından Öngörülen Yaptırımlar	100
6. Zararın Belirlenmesi ve Tazminine İlişkin Esaslar	101
a. Zarar Tespit Komisyonu	101
b. Tazminat Esasları ve Ödenmesi	102
7. Zamanaşımı	102

II.Milletlerarası Sözleşmeler Uyarınca Donatanın Çevre Kirliliğinden Doğan

Sorumluluğunun Kaynakları	103
A. Genel Olarak	103
B. 1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Milletlerarası Sözleşme Uyarınca Donatanın Sorumluluğu.....	105
1. Genel Olarak	105
2. Torrey Canyon Olayı.....	106
3. Sözleşmenin Hazırlık Süreci	109
4. Sözleşmenin Temel Özellikleri	111

a.	Genel Olarak	111
b.	Tarihsel Gelişim	112
c.	Türkiye'nin Sözleşmelere Taraf Olması	114
5.	Sözleşmenin Uygulama Alanı.....	116
a.	Coğrafi Anlamda Uygulama Alanı	117
b.	Geminin Niteliğine İlişkin Şartlar	121
(1)	1969 ve 1992 Tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri Uyarınca Karşılaştırmalı Olarak Gemi Kavramı	122
(2)	Uygulama Alanından Hariç Tutulan Gemiler	124
(3)	Enkazlar.....	124
(4)	Petrol Mavnaları.....	125
c.	Kirlenme Zararı	125
d.	Önleyici Tedbirler	129
(1)	Olay	131
(2)	Önleyici Tedbirlerin Yol Açtığı Zarar	133
e.	Kalıcı Petrol Zararı.....	133
f.	TTK Uyarınca Uygulama Alanına İlişkin Öngörülen Tamamlayıcı Kuralları	136
(1)	Kişiler Bakımından	136
(2)	Coğrafi Bakımdan	137
h.	Sözleşmenin Uygulama Alanına Girmeyen Haller	139
6.	Sözleşme ile Öngörülen Sorumluluk	140
a.	Genel Olarak	140
b.	Sözleşmede Sorumlu Tutulan Kişiler.....	140
(1)	Gemi Maliki	140
(2)	Sorumluluğun Yalnızca Gemi Maliki ile Sigortacıya Yöneltilmesi	143
i.	Kirlenme Zararı Kapsamına Girmeyen Hasar ya da Zıya ilişkin Talepler	146
ii.	Sözleşmeye Taraf Olmayan Devlet Mahkemelerinde İleri Sürülen Talepler	146
(3)	Gemi Malikinin Sorumlulara Başvurma Hakkı	149

(4) Sorumluluktan Muaf Tutulma Hakkının Kaybedildiği Haller	150
c. Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	150
d. Müteselsil ve Müşterek Sorumluluk	153
e. Sorumsuzluk Halleri.....	153
(1) Savaş Rizikoları	154
(2) Olağanüstü, Kaçınılamaz ve Karşı Konulamaz Nitelikteki Doğa Olayı 156	
(3) Kötü Niyetli Hareket.....	157
(4) Seyir Yardımcılarının Bakımına ilişkin Kusur	158
(5) Müterafik Kusur	160
f. Kirlenme Zararı Haricindeki Zararlara İlişkin Sorumluluk	162
7. Zorunlu Sorumluluk Sigortası veya Mali Güvence	162
a. Genel Olarak	162
b. Zorunlu Sigorta ve Mali Güvence.....	163
c. Zorunlu Sigortadan Muaf Tutulan Gemiler	166
d. Sertifika	167
(1) Sertifika düzenlemeye yetkili olan kişi	168
(2) Dili ve suretleri.....	169
(3) Geçerliğine ilişkin hükümler.....	169
(4) Taraf Devletlerin yetkileri.....	170
e. Zarar Görenin Zorunlu Sigortacı ya da Mali Güvence Sağlayana Doğrudan Dava Açma Hakkı	171
8. Yetkili Mahkeme.....	174
a. Kirlenme zararının birden fazla ülkede meydana gelmesi	176
b. Taraf Devletleri etkileyen olaylar	176
c. Hem Taraf Devletleri hem de Taraf Olmayan Devletleri etkileyen olaylar.....	178
9. Tanıma ve Tenfiz	178
a. Genel Kural	178
b. Karşılıklı Tanıma ve Tenfiz	179
c. Fonun kurulduğu yerde haciz ve tenfize ilişkin sınırlamalar	180
10. Hak Düşürücü Süreler	181

11. 1992 tarihli Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesinin Ardından Meydana Gelen Olaylarda Hangi Sözleşmenin Uygulanacağı Meselesi	181
C. Fon Sözleşmesi ve Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları	182
1. Genel Olarak	182
2. Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları	185
a. Fonların Teşkilatı	185
(1) Genel Kurul	186
(2) İcra Kurulu	186
(3) Sekreteryası	187
b. Fonun Finansmanı	188
(1) Taraf Devletlerin Fona yapılacak katkılara ilişkin yükümlülükleri .	191
(2) Fon Genel Kurulunun katkılara ilişkin yükümlülükleri	192
(3) Fona katkıda bulunma yükümlülüğünün ihlaline ilişkin yaptırımlar	192
c. Fon Yıllık Raporu	193
3. 1971 ve 1992 Tarihli Fon Sözleşmeleri	193
a. Hazırlık Çalışmaları	193
b. Fon Sözleşmesinin Amacı	195
c. Uygulama Alanı	196
d. Fon Sözleşmesi Uyarınca Tazmin Edilebilecek Talepler	197
(1) Kirlenme Zararına Uğrayan Şahısların Talepleri	197
i. PKSS Uyarınca Gemi Malikine Sorumluluk Atfedilemediği Haller	198
ii. Gemi Malikinin Tazminat Yükümlülüğünü Yerine Getirmek için Finansal Bakımdan Muktedir Olmaması	200
iii. Zararın PKSS Uyarınca Belirlenen Sorumluluk Sınırını Aşması	203
(2) Gemi Malikinin Masrafları	204
(3) Kirlenme Zararı Taleplerinin Tazmin Edilebilirlik Kriterleri	205
(4) Gemi Malikine Fondan Ödenecek Tazminat	206
(5) Faiz	207
e. Fonun Tazminat Ödemekle Yükümlü Olmadığı Haller	208
(1) Savaş Rizikoları	208
(2) Devlet Gemileri	208

(3) Gemiden kaynaklanmayan kirlenme.....	208
(4) Zarar görenin kusuru	209
f. Fonun Sorumluluğunun Sınırlandırılması.....	209
(1) Fon Tarafından Ödenebilecek Tazminat Miktarının Sınırı.....	209
i. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi Uyarınca	209
ii. 1992 tarihli Fon Sözleşmesi	210
iii. Doğal Afetlere İlişkin Sorumluluk Sınırı.....	211
g. Fon Tarafından Ödenecek Tazminata İlişkin Genel Esaslar.....	211
(1) Gemi malikine karşı ileri sürülen taleplere uygulanan faizin etkisi.	212
(2) Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları tarafından ödenen ya da ödenecek faizin etkisi.....	212
(3) Hesap biriminin milli para birimine çevrilmesi	213
(4) Tazminatın Paylaştırılması.....	213
(5) Tazminata İlişkin İzlenen Usuller	214
i. Gemi Malikinin Sorumluluk Sigortacısı ile İş birliği	214
ii. Fona karşı ileri sürülen taleplerin belirlenmesi ve tazmini	215
iii. Fonu ilgilendiren yargılamalar	216
h. Yetkili Mahkeme.....	216
ı. Hak Düşürücü Süre	218
(1) Fona Yapılan Bildirim	218
(2) 6 yıllık Hak düşürücü süre	219
i. Rücu Hakkı ve Halefîyet.....	220
(1) Üçüncü Şahıslara karşı Rücu Hakkı.....	220
(2) Gemi malikinin rücu hakkına Fonun halef olması	221
(3) Fona karşı ileri sürülebilecek talep hakkı bakımından halefîyet.....	222
i. Davacının Sigortacısı	222
ii. Diğer şahıslar tarafından ödenen tazminat	222
j. 1971 ve 1992 Tarihli Fon Sözleşmeleri Arasındaki İlişki	223
k. 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü	224
D. Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme.....	226

1. Genel Olarak	226
a. Yakıt Sözleşmesinden Önceki Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanı.....	227
b. Gemi Yakıtından Kaynaklanan Kirlenme Zararından Sorumluluk Hakkında Ulusal Mevzuat ve Sözleşmenin Hazırlık Çalışmaları	228
c. Gemi Yakıtının Çevre Bakımından Oluşturduğu Risk ve Teknik Değerlendirmeler.....	230
2. Yakıt Sözleşmesinin Uygulama Alanı	231
a. Gemi.....	232
(1) Tanker	232
(2) Uygulama Alanından Hariç Bırakılan Gemiler.....	234
b. Petrol	234
c. Uygulama Alanının Coğrafi Anlamda Sınırlanması	236
d. Kirlenme Zararı.....	238
3. Yakıt Sözleşmesi Uyarınca Sorumluluk	239
a. Sözleşmede Sorumlu Tutulan Kişiler.....	239
b. Sorumluluğun Tek Bir Kişiye Yöneltilmesi	243
c. Müşterek ve Müteselsil Sorumluluk	247
d. Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	248
e. Sorumsuzluk Halleri.....	250
f. Yakıt Sözleşmesi Haricinde Sorumluluk Yöneltilmesi.....	251
4. Zorunlu Sigorta veya Mali Teminat.....	251
a. Sigorta Yaptırmak ya da Mali Teminatı Sağlamakla Yükümlü Kişiler.....	253
b. Tonaj Sınırlaması	254
c. Azami Sorumluluk Tutarını Karşılacak Sigorta Teminatı Sağlama Zorunluluğu.....	255
d. Sigorta ya da Mali Teminata İlişkin Sertifika	256
5. Doğrudan Dava Hakkı.....	259
6. Hak Düşürücü Süre	261
7. Yetkili Mahkeme.....	262

III.DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAYNAKLARININ UYGULAMA ALANININ BELİRLENMESİ	263

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM - DONATANIN ÇEVRE KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI 267

I.Genel Olarak Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması	267

II.1976 Londra Sözleşmesi Uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması	270

A. Genel Olarak	270

B. Uygulama Alanı	271

1. Sözleşme ile öngörülen genel kural	271

2. TTK ile öngörülen özel hükümler.....	274

a. Yabancılik unsuru	275

b. TTK uyarınca uygulama alanının genişletilmesi	276

C. Sorumluluğunu Sınırlama Hakkına Sahip Kişiler.....	277

D. Sınırlamaya Tabi Alacaklar.....	278

E. Sınırlamadan Hariç Tutulan Alacaklar.....	281

1. Kurtarma alacakları veya müşterek avarya garame alacakları.....	281

2. PKSS anlamında kirlenme zararından doğan alacaklar	282

3. Nükleer zararlardan doğan alacaklar.....	283

4. İş ve sosyal güvenlik hukuku alacakları	283

F. Sorumluluğun Sınırlandırılması	284

1. Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırları	284

a. Üçüncü kişilerin ölüm ve yaralanmalarından ileri gelen alacaklar ile diğer alacaklar	284

b. Yolcu Alacakları	286

c. Öncelik	286

d. Kurtarma Alacakları.....	287

e. TTK ile öngörülen özel hükümler.....	288

2. Sorumluluğun sınırlandırılması yöntemi	288

a. Fonun Tesisi	288

b. Fon tesis edilmeden sorumluluğun sınırlandırılması	290
iii. Kişisel Sorumlulukta Fon tesisi	290
iv. Fonun Paylaştırılması.....	291
v. Görevli ve Yetkili Mahkeme.....	291
3. Sorumluluk sınırı hesap birimi.....	292
G. Sınırlama Hakkının Kalktığı Haller	292
H. Londra Sözleşmesinin Uygulandığı Haller	294
1. Yakıt Sözleşmesi.....	294
2. DKHK	297
3. 2872 sayılı Çevre Kanunu.....	297

III.Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme Uyarınca Gemi Malikinin Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması.....	298
A. Genel Olarak	298
B. 1969 tarihli Sözleşme uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması	300
1. Özel Çekme Hakkı	300
2. Gemi Tonajı Hesabı	302
3. Sınırlı Sorumluluğa Tabi Zararlar	302
4. Küçük gemiler/tankerler bakımından özel hüküm.....	303
C. 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması.....	303
1. Sorumluluk Sınırları.....	303
3. Gemi Tonajının Belirlenmesi.....	305
D. Gemi Malikinin Sorumluluğunu Sınırlama Hakkını Yitirdiği Haller	305
1. 1969 tarihli Sözleşme Uyarınca	306
2. 1992 tarihli Sözleşme Uyarınca Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı.....	308
3. Sınırlı Sorumluluk İlkesinin Geçerli Olmadığı Haller	309
E. 1969 ve 1992 tarihli Sözleşmeler Uyarınca Sınırlama Fonu Tesis ve Paylaştırılması	309
1. Fon Kurma Hakkının Tanındığı Kişiler	309

2. Fonun Tesisi	311
3. Faiz.....	316
4. Fonun Paylaştırılması.....	317
5. Halefiyet.....	317
6. Gemi Maliki Tarafından İhtiyari Olarak Yapılan Masraflar.....	320
SONUÇ.....	321
KAYNAKÇA	333
ÖZGEÇMİŞ.....	353

KISALTMALAR

a.e.	: aynı eser
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	: bakınız
C.	: Cilt
CMI	: Comité Maritime International
CRISTAL	: Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution
Çev.	: Çeviren
dn.	: dipnot
DKHK	: 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun
E.	: Esas
Ed.	: Editör
f.	: fıkra
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu

HPD	: Hukuki Perspektifler Dergisi
IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMF	: International Monetary Fund
IMO	: International Maritime Organization
IOPC	: International Oil Pollution Compensation
İBK	: İctihadı Birleştirme Kararı
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
J. Mar. L. & Com.	: Journal of Maritime Law and Commerce
LMCLQ	: Lloyd's Maritime Commercial Law Quarterly
m.	: madde
MK	: Medeni Kanun
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunu
Nr.	: Numara
OPA	: Oil Pollution Act
O.R.	: Official Records
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
PKSS	: Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
RG	: Resmi Gazete
S.	: Sayı
s.	: sayfa

SDR	: Special Drawing Right
STOPIA	: Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TOPIA	: Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
TOVALOP	: The Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
Tul. Mar. L. J.	: Tulane Maritime Law Journal
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
v.d.	: ve diğerleri
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
Vol.	: Volume
Yakıt Sözleşmesi	: Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme

GİRİŞ

Günümüzde kara yolu ya da hava yolu taşımacılığına oranla maliyet bakımından deniz yolu taşımacılığı öne çıkmaktadır. Ancak bu durum deniz yolu taşımacılığı sonucunda meydana gelen deniz kirliliği sorununu da beraberinde getirmektedir. Petrol taşımacılığı sırasında meydana gelen deniz kazaları ile gemi yakıtının denize sızması sonucunda meydana gelen kirlenme, deniz kirliliğinin en önemli kaynaklarından biridir. Bu nedenle gemi kaynaklı petrol kirliliğini önlemek ve meydana gelen kirlenmelerin yol açtığı zararları tazmin etmek bakımından birçok düzenleme yapılmıştır. Deniz kirliliğinin ülkesel nitelikte değil, evrensel nitelikte olduğu kabul edildiğinden, bu düzenlemelerin birçoğu milletlerarası metinlerdir. Türkiye de bu hususta birçok milletlerarası sözleşmeye taraf olmuştur. Bu sözleşmelerin başında 1969 yılında Brüksel’de akdedilen ve 1992 yılında tadil edilen “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme” ile yine 1992 yılında tadil edilen “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme” gelmektedir. Türkiye 2000 yılında bu Sözleşmelere taraf olma çalışmalarını başlatmış ve bu Sözleşmeler, 17/08/2002 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Buna ek olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile söz konusu milletlerarası sözleşmeler iç hukuka alınmıştır. Diğer taraftan 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme’ye Türkiye’nin katılmasına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı 27/07/2013 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Türkiye katılım belgesini 12/9/2013 tarihinde tevdi etmiştir ve Sözleşme 12/12/2013 tarihi itibarıyla Türkiye bakımından yürürlük kazanmıştır. Ayrıca Türk hukukunda da petrol kirliliğinin tazminine ilişkin çeşitli düzenlemeler yer almaktadır. Sonuç itibarıyla donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun niteliği, kapsamı ve belirlenmesi açısından bu husustaki düzenlemelerin değerlendirilmesi büyük önem teşkil etmektedir.

Bu doğrultuda çalışmamızın ilk bölümünde konuya ilişkin temel kavramlar ele alınacaktır. Bu itibarla çevre, çevre kirliliği, deniz kirliliği gibi kavramların yanı sıra donatan gibi kavramlar değerlendirilecektir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde ise donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu öncelikle iç hukuk ile öngörülmüş olan sorumluluk kaynakları ardından milletlerarası sözleşmeler uyarınca öngörülen sorumluluk kaynakları ele alınacaktır. Bu doğrultuda ilk olarak en genel nitelikli düzenleme olan 2872 sayılı Çevre Kanunu m. 28 hükmü uyarınca öngörülen kirletenin sorumluluğu incelenecektir. Ardından 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun uyarınca donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğu ele alınacaktır. Söz konusu kanunların uygulama alanları belirlenerek sorumluluk, bu kanunlarda öngörülen sorumluluğun şartları ve zorunlu sigorta hususları değerlendirilecektir.

Bu hususları takiben milletlerarası sözleşmeler ele alınarak bu kapsamda ilk olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na alınarak iç hukuk haline getirilmiş olan 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme ile Türkiye'nin de katıldığı 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme değerlendirilecektir. Bu Sözleşmelerin uygulama alanı tespit edilerek hangi hallerde uygulanabileceği, hangi hallerde uygulanamayacağı belirlenecek ve sorumluluk hususları açıklanacak ve öngörülen zorunlu sigorta incelenecektir. Sorumluluğun kaynaklarının iç hukuk kuralları ve milletlerarası sözleşmeler bakımından ele alındığı ikinci bölümün sonunda ise donatanın hangi hallerde hangi kanun yahut milletlerarası sözleşme kapsamında sorumlu tutulabileceği belirlenecektir.

Üçüncü ve son bölümde ise donatanın petrol kirliliği zararı halinde ortaya çıkan sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olup olmadığı, sorumluluğunu sınırlandırabildiği takdirde hangi hükümler uyarınca ve hangi yöntemlerle sınırlandırılabilirdiği incelenecektir. Bu kapsamda öncelikle 1996 tarihli Protokol ile tadil edilmiş 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme uyarınca donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması değerlendirme konusu yapılmıştır ve hangi hallerde donatanın sorumluluğunun bu Sözleşme uyarınca sınırlandırılacağı belirlenmiştir. Ardından 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili

Uluslararası Sözleşme'ye göre donatanın sınırlı sorumluluğu incelenmiştir. Bu kapsamda söz konusu Sözleşmeler uyarınca sorumluluğun nasıl sınırlandırılacağı, fon tesisi ve hangi hallerde donatanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitireceği hususları üzerinde durulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

ÇEVRE, KİRLLENME ve DONATAN KAVRAMLARI

I. Genel Olarak

Çevre bilinci, İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'nin 1948 yılında imzalanmasının ardından meydana gelen çevre felaketleri, bilim adamlarının çalışmaları ve çevreci hareketin de etkisiyle gelişme göstermiştir¹. Çevreye ilişkin sorunların evrensel nitelikte olduğunun anlaşılmasının sonucu olarak Birleşmiş Milletler Genel Kurulu 1968 yılında bir karar alarak çalışmalara başlamış ve 5 Haziran 1972 tarihinde Dünya Çevre Konferansı düzenlenmiştir. Çevre konusunda uluslararası düzenlemelerin yürürlüğe konması bakımından önem teşkil eden bu konferans çevreye ilişkin uluslararası nitelikteki ilk konferanstır ve sonucunda Stockholm Bildirgesi ve Eylem 21 (Action Plan) metni ilan edilmiştir². “Dünya üzerindeki her şeyin en değerlisi insandır.”³ ilkesini esas alan Stockholm Bildirgesi uyarınca, “Çevre, her iki yönüyle de, yani hem doğal çevre, hem de insan yapısı çevre olarak insanoğlunun esenliği ve temel insan hakları için ve hatta hayatın kendisi için gereklidir.” Stockholm Bildirgesi, korunan ve yaşatılan çevreyi, insanın yaşama hakkının bir uzantısı kabul ettiğinden çevre kavramı temel insan hakları

¹ Nüket Turgut, **Çevre Hukuku: Karşılaştırmalı İnceleme**, Savaş Yayınevi, Ankara, 2001, s. 9-34. Zira İngiltere’de gerçekleşen sanayi devrimi birçok çevre sorununu da beraberinde getirmiştir. (İlhan Helvacı, “Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk”, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul, 1989, s. 1.) Bu durum Çevre Kanunu Tasarısı Gerekçesi’nde şu şekilde nakledilmektedir: “Gerçekten, özellikle içinde yaşadığımız yüzyılda endüstri ve teknoloji alanlarında meydana gelen olağanüstü gelişmeler, bir yandan insanın doğa üzerindeki egemenliğini artırıp, yaşam düzeyinin yükselmesini, onu daha mutlu kılacak bir ortamın yaratılmasını sağlarken, öte yandan hızlı kentleşme olgusunun da etkisiyle, doğal dengelerin bozulması, kaynakların yok edilmesi, insan yaşamını tehdit edecek boyutlara varan toprak, su ve hava kirlenmeleri gibi vahim tehlikelere yol açmıştır.” (Çevre Kanunu Tasarısı Gerekçesi, Danışma Meclisi Tutanak Dergisi, Yasama Yılı: 2, C: 18, Birleşim 108-120, 22/5/1983-16/6/1983, Sıra Sayısı: 391, s. 1.)

² Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 58-59; Can Hamamcı, “Çevre Hakkı Üzerine Düşünceler”, **İnsan Hakları Yıllığı**, Cilt: 5-6, TODAİE, Ankara, 1983-1984, s. 174; Patricia Birnie, “Protection of the Marine Environment: The Public International Law Approach”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993, s. 2.

³ Dünya Çevre Bildirgesi, madde 5.

çerçevesinde zikredilmeye başlanmıştır⁴. Böylece sağlıklı bir çevrede yaşama, hukuki bir kurum olarak ortaya çıkmış⁵ ve bireyler ve toplum açısından insan hakkı statüsü kazanmıştır⁶. Stockholm Bildirgesi, her ne kadar Devletler açısından hukuki anlamda bağlayıcı olarak kabul edilemese de, Bildirge’de yer alan belirli prensipler gerek ulusal gerekse uluslararası hukuki metinlerin dayanağını oluşturan kurallara esas teşkil etmiştir. Bu durum Bildirge’nin önemini ve etkisini ortaya koymaktadır.

1972 yılında Stockholm Bildirgesi’nin yayınlanmasının ardından Bildirge ile öngörülen prensiplerin uygulanmasını gerçekleştirmek amacıyla Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) kurulmuştur. Avrupa Birliği Çevre Eylem Programları da Bildirge’nin hemen ardından 1970’li yıllarda hazırlanmıştır⁷. 1982 yılında hazırlanan Dünya Doğa Anlaşması ile “Ortak Geleceğimiz” adlı rapor da çevreye ilişkin hazırlanan uluslararası metinler arasında önem teşkil etmektedir. Diğer taraftan sağlanan geniş çaplı katılım nedeniyle 20. yüzyılın çevreye ilişkin en önemli toplantısı olarak nitelendirilen 1992 Rio Konferansı’nda ise beş ayrı metin kabul edilmiştir. Bu metinlerde yer alan prensipler birçok ülke tarafından ulusal düzeydeki mevzuatın oluşturulmasında esas alınmıştır⁸.

Türkiye bakımından çevre ve çevre hukukunun gelişimine ilişkin dönem, evrensel gelişmelerle paralel olarak ilerlememiştir. 1970’li yıllar dünyada çevreye ilişkin kaygıların arttığı ve çevreye ilişkin sorunların çözümüne ilişkin eylem planlarının oluşturulmaya başlandığı bir dönem olmasına rağmen Türkiye’de çevre sorunları ve çevre koruma politikaları ilk defa 1973 yılında III. Beş Yıllık Kalkınma Planı ile gündeme gelmiştir⁹. Bununla beraber çevreye ilişkin hiçbir yeni düzenleme öngörülmemiş, yalnızca 1978 yılında Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı kurulmuştur¹⁰.

⁴ Oktay Ekinci, “Kıyıları ve Toplum Yararı”, Ed. Ruşen Keleş, **İnsan, Çevre Toplum**, 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 1997, s. 156-157. UNESCO tarafından geliştirilen bir yaklaşım uyarınca çevre hakkına, “insan olma hakkı” temel teşkil etmektedir. (Mehmet Semih Gemalmaz, “Bir İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkı ve Türk Düzenlemesi”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, s. 234, 240.)

⁵ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 59.

⁶ Gemalmaz, **a.g.m.**, s. 234.

⁷ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 60.

⁸ Nükhet Yılmaz-Turgut, **Çevre Politikası ve Hukuku**, İmaj, Ankara, 2009, s. 37-39.

⁹ Tülin N. Yoğurtcuoğlu, “Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı”, **II. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyumu**, s. 1, <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/11290.pdf>

¹⁰ Yılmaz-Turgut, **a.g.e.**, s. 42.

1982 Türk Anayasası m. 56 hükmü ile “çevre hakkı” öngörülmüştür ve ardından 1983 yılında Çevre Kanunu¹¹ yürürlüğe girmiştir¹².

II. Çevre Hakkı

İnsan hakkı olarak kabul edilen çevre hakkı 1970’li yıllardan itibaren normlar hiyerarşisinin en üst basamağında yer alan anayasalar tarafından düzenlenmeye başlamıştır¹³. Türkiye bakımından ise çevre hakkı 1961 Anayasası ile doğrudan düzenlenmemiştir. Bu durumun sebebi esas olarak çevre hakkının Devletlerin anayasalarında düzenlenmesine 1970’li yıllarda başlanmış olmasıdır. Nitekim 1961 Anayasası döneminde çevre hakkı, sağlık hakkının bir uzantısı olarak kabul edilmekteydi¹⁴. Öte yandan 1982 TC Anayasası m. 56 hükmü “herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkını haiz olduğunu” hüküm altına almaktadır. Bu maddede “çevre hakkı” kavramı yer almadığından çevre hakkı doğrudan doğruya ve açık olarak düzenlenmemektedir. Aslında söz konusu maddede belirtilen kişinin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkıdır, dolayısıyla burada yaşama hakkı kavramının altı çizilmektedir¹⁵. Bununla birlikte yaşama hakkı açık ve doğrudan olarak Anayasa m. 17 hükmü ile düzenlenmektedir. Bu doğrultuda çevre hakkının açık ve doğrudan bir şekilde olmasa da dolaylı olarak Anayasa m. 56 hükmü ile anayasal düzenlemeye kavuşturulduğu kabul edilmektedir¹⁶.

Anayasa m. 56 hükmünün devamında çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devlet’in ve vatandaşların ödevi kılınmıştır. Bu hüküm üç temel unsur bakımından dikkate alınmalıdır. İlk olarak çevreyi geliştirmek, korumak ve çevrenin kirlenmesini önlemek vatandaşların ödevi olarak belirlenmektedir. Başka bir deyişle Anayasa sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama

¹¹ 2871 sayılı Çevre Kanunu 11/8/1983 tarih ve 18132 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

¹² Diğer ülkelerin çevrenin korunmasına ilişkin yasal düzenlemeleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Can Tuncay, “Dünyada Çevre Koruması Kanunları”, Uluslararası İşbirliği ve Biz, **İTÜD**, Cilt: 33, No: 5, Yıl: 33, s. 2-3.

¹³ Gemalmaz, **a.g.m.**, s. 249; Hamamcı, **a.g.m.**, s. 176.

¹⁴ Gemalmaz, **a.g.m.**, s. 249; Hamamcı, **a.g.m.**, s. 176; Hikmet Sami Türk, “Türk Hukukuna Göre Hava Kirlenmesi”, **AÜHF**, Cilt: XXVI, Sayı: 3-4, 1969, s. 116; Kadir Emre Gökyayla, “2872 sayılı Çevre Kanununa Göre ‘Kirlenen’in Hukuki Sorumluluğu”, **Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay’ın Hatırasına Armağan**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1999, s. 282.

¹⁵ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 139; Yılmaz-Turgut, **Çevre Politikası ve Hukuku**, s. 78. Hükmün kenar başlığı da dikkate alındığında düzenleniş biçiminden çevre hakkının sağlık hakkı ile ilişkilendirilerek düzenlendiğini söylemek mümkündür. (Gemalmaz, **a.g.m.**, s. 249; Hamamcı, **a.g.m.**, s. 177.)

¹⁶ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 139; Yılmaz-Turgut, **Çevre Politikası ve Hukuku**, s. 78.

hakkını tanıdığı kimselere çevreyi koruma ve çevre kirliliğini önleme yükümlülüğünü de getirmektedir¹⁷. Ayrıca çevreyi koruma, geliştirme ve çevrenin kirlenmesini önleme yükümlülüğü Devlet bakımından da öngörülmektedir. Son olarak bu ödevin kapsam ve niteliğinin belirlenmesi de önem taşımaktadır. Zira çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirliliğini önlemek olarak belirlenen kapsam oldukça geniştir¹⁸.

Çevre hakkının bir insan hakkı olduğunu kabul etmek gerekmektedir¹⁹. Çevre hakkı Anayasa'nın "Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler" başlıklı üçüncü bölümü altında düzenlenmiştir. Doktrinde çevre hakkı, üçüncü kuşak haklar arasında değerlendirilmektedir.²⁰ Çevre hakkı ve çevreyi koruma, geliştirme ve çevre kirliliğini önleme yükümlülüğü ilk defa anayasal olarak 1982 Anayasası ile düzenleme alanı bulmuştur ve böylece normlar hiyerarşisindeki en üst basamakta yer almıştır²¹.

Türk Hukukunda çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin olarak 2872 sayılı Çevre Kanunu yürürlüğe konmuştur²². Çevre Kanunu yürürlüğe girmeden önce ise çevre kirliliğinden sorumluluk Medeni Kanun ve Borçlar Kanunu hükümlerine tabi tutulmuştur. Ancak Çevre Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte çevre kirliliğinden sorumluluk artık özel bir kanun ile düzenlenmiş olduğundan özel bir sorumluluk türü şeklinde kabul görmeye başlamıştır²³.

Çalışmamızın konusu olan donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu çevre kirliliğinden sorumluluğun alt türlerinden birini teşkil etmektedir. Bu itibarla

¹⁷ İbrahim Kaboğlu, **Çevre Hakkı**, 3. Baskı, İmge Kitabevi, s. 44.

¹⁸ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 141-142.

¹⁹ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 155. Çevre hakkının insan hakkı niteliğini UNESCO'nun bazı yeni insan haklarını birlikte sınıflandırmasıyla kazandığı ileri sürülmektedir. Bu haklar kalkınma hakkı, barış hakkı, sağlıklı ve ekolojik açıdan dengeli bir çevre hakkı, herkesin insanlığın ortak malından yararlanma hakkıdır. (Hamamcı, **a.g.m.**, s. 175.)

²⁰ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 160-164. İnsan hakları, tarihsel evrim süreci dikkate alınarak bir ayrıma tabi tutulduğu takdirde üç kuşağa ayrılmaktadır. Buna göre bireyci temele dayanan geleneksel özgürlükler birinci kuşak hakları, sosyal haklar ikinci kuşak hak ve özgürlükleri, çevre hakkı, barış hakkı, gelişme hakkı ve insanlığın ortak malvarlığına saygı hakkı başta olmak üzere yeni haklar kategorisi de üçüncü kuşak hakları ifade etmektedir. (İbrahim Ö. Kaboğlu, "Çevre Hakkı Üzerine (Bir Danıştay Kararının Düşündürdükleri)", **İnsan Hakları Yıllığı**, C. 10-11, 1988-1989, s. 113)

²¹ Kaboğlu, **Çevre Hakkı**, s. 42. Öte yandan 1961 Anayasası döneminde çeşitli yazarlar tarafından "Sağlık Hakkı" kenar başlıklı başka bir hüküm kapsamında değerlendirilerek anayasal dayanağa kavuşturulmaktaydı. (Gemalmaz, **a.g.m.**, s. 249; Kaboğlu, **Çevre Hakkı**, s. 42-43.)

²² 2872 sayılı Çevre Kanunu, 18132 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

²³ Aynur Yongalık, **Çevre Sorumluluk Sigortası**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1998, s. 5.

çevre kirliliğinden sorumluluk bahsine ilişkin öncelikle çevre hakkı inceleme konusu yapılmıştır. Çevre kirliliğinden doğan hukuki sorumluluğu incelemekten önce bu sorumluluğun esas olan çevre ve çevre kirliliği kavramlarını incelemek gerekmektedir²⁴.

III. Çevre, Çevre Kirliliği ve Çevre Zararı Kavramları

A. Çevre Kavramı

Çevre kavramının sözlük anlamı hayatın gelişmesinde etkili olan doğal, toplumsal, kültürel dış faktörlerin bütünlüğü²⁵ şeklinde ifade edilmekle beraber çevre kavramının geniş kapsamı nedeniyle yerleşmiş ve genel olarak benimsenen ve esas alınan bir tanım bulunmamaktadır²⁶. Çevreye ilişkin birçok tanım yapılmıştır²⁷. Genel olarak çevre, insan faaliyetleri ya da canlılar üzerinde derhal yahut belirli bir süre içerisinde doğrudan ya da dolaylı etkide bulunabilecek fiziksel, kimyasal, biyolojik ve toplumsal etkenlerin tamamını oluşturmaktadır²⁸. Doktrinde bu tanım, “geniş anlamda çevre” kavramının altına yerleştirilmektedir²⁹.

²⁴ Selahattin S. Tekinay, “Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları – III. Sigorta Semineri**, İstanbul 4-7 Nisan 1977 Bildiriler – Tartışmalar, Sevinç Matbaası, Ankara, 1977, s. 161.

²⁵ Türk Dil Kurumu, Büyük Türkçe Sözlük.

²⁶ “Çevre” kavramına ilişkin getirilen sözlük anlamlarından bazıları şu şekilde ifade edilmektedir: “Canlıların yaşamasını ve gelişmesini sağlayan fiziksel, kimyasal ve biyolojik faktörlerin bütünü.” (Çevre Koruma ve Ekoloji Terimleri Sözlüğü, s. 41), “Toplulukların ve organizmaların uzun ve kısa dönemli faaliyetlerini, yaşam ve gelişmelerini doğrudan ya da dolayısıyla etkileyen biyotik, abiyotik ve kültürel faktör ve koşulların tamamı.” (Encyclopedia of Environment, s. 208, Turgut-Yılmaz, **Çevre Politikası ve Hukuku**, s. 1’den naklen.)

²⁷ Bunlardan bazıları şu şekildedir: “Çevre, organizmayı kapsayan canlı ve cansız durum ve etkenlerin karışımıdır.” “Çevre, kişiyi etkileyen dış koşul ve durumların toplamıdır. Kişi çevre denilen bu ortamla devamlı bir madde-enerji alışverişi içindedir.” “Çevre, organizmanın yaşam ve gelişimini etkileyen dış durum ve etmenlerin karışımıdır. İnsanları ve diğer canlıları etkileyen birçok etkenler vardır. Bazıları içsel ve doğuştandır, diğerleri ise dışsaldır. Bu içsel ve dışsal etkenlerin karışımı çevreyi yapar.” (Erol Uluğ, “Çevre Kirlenmesinin Boyutları”, Ed. Ruşen Keleş, **İnsan Çevre Toplum**, 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 1997, s. 41-42.) Çörtoğlu ise çevre kavramını şu şekilde ifade etmektedir: “Çevre, kişinin yarattığı ve öğrendiği her şey, bir bakıma da toplumu oluşturan kuruluşlar, kentler, sanatlar, kişi, doğa, teknik, kültür olarak tanımlanmaktadır. O halde çevre, hayatı mümkün kılan ve devam ettiren güç koşulların bir araya gelmesiyle oluşan bir bileşiktir. Bundan başka, ‘çevre, etrafımız, içinde yaşadığımız ortamdır’ biçiminde kısaca tanımlanabilir.” (İ. Sahir Çörtoğlu, **Komşuluk Hukukunda Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılmasının Çevreye Etki ve Sonuçları**, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Ankara, 1982, s. 24.)

²⁸ Ruşen Keleş/Can Hamamcı, **Çevre Bilim**, İmge Kitabevi, Ankara, 1993, s. 21; Şeref Ertaş, **Çevre Hukuku ve Hayvan Hakları Hukuku**, İleri Kültür Merkezi, 2. Baskı, İzmir, 2012, s. 21-22.

²⁹ Yongalık, a.g.e., s. 12.

Çevre hukukunun ortaya çıkması ile birlikte çevre kavramı, aynı zamanda hukuki bir nitelik de kazanmıştır. Çevrenin hukuken ne anlama geldiğine ilişkin olarak Anayasa’da bir tanım bulunmadığı gibi ve 2006 yılında yapılan değişiklikten önce Çevre Kanunu’nda da herhangi bir tanım mevcut değildi³⁰. Ancak doktrinde, Çevre Kanunu’nda yapılan tanımların tümü birlikte değerlendirildiğinde Çevre Kanunu’ndaki “çevre” kavramının toprak, hava ve su unsurların içeren doğal çevrenin yanı sıra tarihi ve doğal zenginlikleri kapsayan yapay çevreyi de içeren bir yaklaşımın benimsendiği gözlenmektedir³¹.

O dönemde çevre kavramına ilişkin getirilen tek tanım Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği’nde³² yer almaktaydı³³. Yönetmeliğin m. 4 hükmünde çevre, “*Canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde bulundukları fiziki, biyolojik, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam*” şeklinde tanımlanmıştır³⁴. Söz konusu Yönetmelik haricinde çevreye ilişkin başka yasal düzenlemeler bulunmasına rağmen çevre kavramının tanımına yer verilmemiştir.

Çevre Kanunu’nda 5491 sayılı Kanun ile 26/04/2006 tarihinde yapılan değişiklik uyarınca Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği m. 4 hükmü ile getirilen tanım, Çevre Kanunu’na alınmıştır. Doktrinde de çeşitli yazarlar tarafından

³⁰ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 77. Ancak o dönemde bu durum yalnızca Türk hukuku bakımından söz konusu değildi. Zira 7 Ekim 1983 tarihli Çevreyi Koruma Hakkında Federal Kanun’da da “çevre” kavramı tanımı bulunmamaktaydı. Aynı şekilde Fransız kanunlarında da benzer bir tanım yer almıyordu. Ancak doktrinde Çevre Kanunu’nun amacını belirleyen 1. Maddesi ile kanun koyucunun dolaylı olarak “çevre” kavramını tanımladığı ifade edilmektedir. (Helvacı, **a.g.e.**, s. 21-23.) Tüm bu hususların yanı sıra önemle not etmek gerekmektedir ki Çevre Kanunu Tasarısı madde 4/a ile çevre kavramına ilişkin bir tanım getirilmekteydi: “Çevre, insan ve diğer canlıların içinde bulundukları doğal ve yapay sistemlerin tümüdür.” (Yongalık, **a.g.e.**, s. 15.) Nitekim Tasarı’da yer alan bu tanım, Çevre Kanunu’nda yer almamıştır. Bunun nedeni ise çevre kavramının çok geniş ve içeriğinin belirsiz olması sebebiyle bu kavramın tanımının yapılmasından kaçınılması olarak düşünülebilir. (Aydın Aybay, “Çevre ve Hukuk”, Ed. Ruşen Keleş, **İnsan Çevre Toplum**, 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 1997, s. 312-313.)

³¹ Yongalık, **a.g.e.**, s. 16; Sahir Çörtoğlu, “Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması, **Yargıtay Dergisi**, Cilt: 12, Ocak-Nisan 1986, Sayı 1-2, s.85.

³² Resmi Gazete Tarihi: 03/10/2013, Resmi Gazete Sayısı: 28784.

³³ Yongalık, **a.g.e.**, s. 16.

³⁴ Çevresel Etki Değerlendirilmesi Yönetmeliği, 23/6/1997 tarih ve 23028 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

çevre kavramının tanımında geniş anlamda çevre kavramının esas alındığı gözlenmektedir³⁵.

Çevre kavramı için bir tanım belirlemenin yetersiz olacağı prensibinin benimsendiği kısaca “Lugano Sözleşmesi” olarak anılan “Tehlikeli Faaliyetler Neticesinde Meydana Gelen Zararlardan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi”³⁶ ise çevre kavramını unsurlarını sayarak ifade etmektedir. Buna göre çevrenin üç unsuru bulunmaktadır:

- Biyotik ve abiyotik doğal kaynaklar, toprak, hava, su, flora, ve fauna gibi ve bu etkenler arasındaki karşılıklı etkileşimler.
- Kültürel mirası oluşturan eşyalar.
- Çevrenin karakteristik yönleri³⁷.

Lugano Sözleşmesi ile kabul edilen yaklaşıma ek olarak çevre kavramının bazı ayrımlara tabi tutulduğu da gözlenmektedir. Çevreyi fiziksel ve toplumsal çevre olarak ikiye ayırmak mümkündür. Fiziksel çevre, doğal çevre ile insanların bilgi ve kültür birikimi sonucunda doğal çevrede bulunmuş olan yer altı ve yer üstündeki zenginliklerden elde ettiği yapay çevrenin bileşiminden oluşmaktadır³⁸. Toplumsal çevre ise insanların bulundukları fiziksel çevrede oluşturdukları insani, kültürel ve tarihi ilişkileri içermektedir³⁹.

Sonuç olarak çevre kavramı bakımından Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği ile öngörülen ve Çevre Kanunu’na alınan tanımı esas almak isabetli olacaktır.

³⁵ Yongalık **a.g.e.**, s. 17.

³⁶Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment, Lugano, 21 Haziran 1993. Benzer olarak çevre kavramı ekolojistler tarafından, “insanın içinde yaşadığı ortamın bir unsurunu teşkil eden canlı cansız her şey” olarak da ifade edilmektedir. (Kender/Ünan/Aybay/Ilgın/Teoman/Ersoy, **a.g.e.**, s. 11.)

³⁷ Yılmaz-Turgut, **Çevre Politikası Hukuku**, s. 47.

³⁸ Ertaş, **a.g.e.**, s. 22-23. “Çevre” kavramını canlıların yaşamasını ve gelişmesini sağlayan bütün şartların bileşimi olarak tanımlayan görüş, doğal çevreyi canlı ve cansız varlıkları ile bir denge içinde, temizleme ve yenileme gibi özellikle insan faaliyetleri ile bozulmamış doğal unsurların meydana getirdiği bir bütün olarak ifade etmektedir. Suni çevreyi ise insanın yaşamak üzere yerleştiği ve bunun için gerekli değişiklikleri yaparak doğal dengesini bozduğu ortam olarak tanımlamaktadır. (Çörtoğlu, **Taşınmaz Mülkiyeti**, s. 24; Çörtoğlu, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 85; Lale Sirmen, “Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılmasında Çevre Etkileri Yaratan Müdahalelerden Dolayı Malikin Sorumluluğu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 40, Sayı: 1-4, 1988, s. 281.)

³⁹ Ertaş, **a.g.e.**, s. 22-23.

B. Çevre Kirliliği

Kirliliğin resmi metinler bakımından ilk kapsamlı tanımı 1974 yılında OECD tarafından yapılmıştır: “... kirlilik insan sağlığını tehlikeye düşürme ile canlı varlıkları ve ekosistemleri hasara uğratabilme şeklinde zararlı sonuçlar doğuran ve çevrenin güzelliklerini ve diğer meşru kullanımlarını bazen veya bunlara mani olan maddelerin ya da enerjinin insanlar tarafından doğrudan ya da dolaylı olarak çevreye intikalidir”⁴⁰. Bu tanımdaki önemli unsurlardan biri kirliliğin insan faaliyetlerinden ileri gelen bir durum olarak kabul edilmesidir⁴¹.

Çevre Kanunu m. 2 hükmü uyarınca çevre kirliliği, “Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki” olarak tanımlanmaktadır⁴². Çevre Kanunu’ndaki tanımda OECD tarafından yapılan tanımdan farklı olarak kirliliğin insan faaliyetleri sonucu meydana gelmesi unsurunun yer almadığı dikkat çekmektedir⁴³. Buna göre Çevre Kanunu anlamında çevre kirliliği kavramını, insanların neden olmadığı doğal afet gibi hallerin yol açtığı olumsuz neticeleri de içerdiği şeklinde yorumlamak mümkündür.

Geniş anlamda çevre kirliliği, “Çevrenin doğal dengesini bozan ve koku alma, görme, dokunma ve işitme yoluyla kişiler üzerinde yıkıcı etkilenmeler meydana getiren bozulmalardır” şeklinde bir tanımlanmaktadır⁴⁴. Bu tanımda da görüldüğü üzere çevre kirliliğinden söz ederken “kirlenme” ve “bozulma” kavramlarının sıkça kullanıldığı göze çarpmaktadır. İnsan faaliyetlerinin çevreye herhangi bir etkisinin

⁴⁰ OECD Council Recommendation c(74) 224 of November 14, 1974.

⁴¹ Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 391.

⁴² Çevre Kanunu, çevre kirliliği kavramı tanımı 26.04.2006 tarihli 5491 sayılı Kanun 2. maddesi ile değiştirilmiştir. Bu değişiklikten önce çevre kirliliği kavramı, “Çevre kirliliği terimi; insanların her türlü faaliyetleri sonucu havada, suda ve toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyetler sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve atıkların çevrede meydana getirdiği arzu edilmeyen sonuçlarını ifade eder.” şeklinde ifade edilmekteydi.

⁴³ Bununla birlikte doktrinde bazı yazarlar çevrenin insan faaliyetleri dışında da kirlenebileceğini ancak özellikle mülkiyet veya zilyetlik konusu eşyanın sebebiyet verdiği çevre kirliliğini geniş anlamda insan faaliyeti saymanın mümkün olduğunu belirtmektedirler. Kirlenmenin esas itibarıyla doğal bir olayın sonucu ortaya çıkması halinde bile bir kimseye yahut bir kuruma bu kirlenmeyi önleme görevinin yüklenmesi halinde bu görevin yerine getirilmemiş olmasında da insan eyleminin söz konusu olduğu ileri sürülmektedir. Bununla birlikte fırtına, kasırga, hortum, ırmakların yahut denizlerin taşması gibi tamamen doğal hadiseler sonucu ortaya çıkan ve önlenmesi mümkün olmayan çevre kirliliği halleri hariç tutulmaktadır. (Tekinay, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk**, s. 161-162.)

⁴⁴ Ergun Hiçyılmaz / Hakan Türkuşu, **2000 Yılına Doğru Türkiye**, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı, 1987’den naklen, Erol Uluğ, “Çevre Kirlenmesinin Boyutları”, Ed. Ruşen Keleş, **İnsan Çevre Toplum**, 2. Baskı, İmge Kitabevi, Ankara, 1997, s. 41.

bulunması “çevresel etki” olarak tanımlanmakta ve “çevresel etki” kavramı sonuçları bakımından “kirlenme” ve “bozulma” olarak sınıflandırılmaktadır. Doğanın kendi sistemi sayesinde tolere edilemeyen çevresel etkilerin ekolojik dengeyi⁴⁵ bozması “kirlenme”, çevreye zarar vererek arzu edilmeyen sonuçlar doğurması ise “bozulma” şekline ifade edilmektedir⁴⁶. Diğer bir görüşe göre, “bozulma” kavramı, “kirlenme” kavramı içinde eriyebilecek nitelikte bir kavramdır. Zira Çevre Kanunu, çevreyi kirletenler veya çevreye zarar verenlerin sebep oldukları kirlenmeden ve bozulmadan ileri gelen zarar dolayısıyla sorumlu tutulacağını öngörmektedir⁴⁷. Söz konusu hükümdeki “çevreyi kirletenler veya çevreye zarar verenler” ifadesinde yer alan “veya” bağlacının geniş yoruma izin vermemesi “kirlenme ve bozulma” ifadesinde kullanılan “ve” bağlacıyla bertaraf edileceği ileri sürülmektedir⁴⁸. Bu doğrultuda Çevre Kanunu m. 28 hükmüne göre sorumluluğun doğması için zararın “kirlenme” niteliğinde olmasının yeterli kabul edileceği belirtilmiştir⁴⁹. Bir diğer görüşe göre ise bozulma, kirlenmenin doğal sonucu olarak ortaya çıkmaktadır⁵⁰.

Sonuç olarak “kirlenme” ve “bozulma” kavramları oldukça teknik nitelikteki kavramlardır. Bu itibarla ekolojik dengeyi bozan veya çevreye zarar veren bir faaliyetin kirlenme ya da bozulma teşkil edip etmediğini, çevre biliminin kriterleri dikkate alınarak belirlemek gerekir⁵¹.

C. Çevre Kirliliği Türleri

Çevre kirliliği tanımını yaptıktan sonra çevre kirliliği türlerini açıklamak gerekmektedir. Çevre kirliliğinin birçok farklı türü olmakla beraber hava kirliliği, toprak kirliliği ve su kirliliği olarak üç ana başlık altında incelemek mümkündür.

⁴⁵ Çevre Kanunu madde 2 ile “ekolojik denge” kavramı, “İnsan ve diğer canlıların varlık ve gelişmelerini doğal yapılarına uygun bir şekilde sürdürebilmeleri için gerekli olan şartların bütünü” şeklinde ifade edilmektedir.

⁴⁶ Helvacı, **a.g.e.**, s. 23-25.

⁴⁷ Samim Ünan, “Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonları Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), 1987, s. 251

⁴⁸ **A.e.**

⁴⁹ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 251

⁵⁰ Lale Sirmen, “Çevre Kanunu’na göre Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı:1, 1990, s. 26.

⁵¹ Bu tür nitelendirmeler Türk hukukunda bazı yönetmelikler sayesinde yapılabilmektedir. Bunlara örnek olarak Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği (Resmi Gazete Tarihi: 06/06/2008, Sayı: 26898.), Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği (Resmi Gazete Tarihi: 31/12/2004, Sayı: 25687.), Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği (Resmi Gazete Tarihi: 04/06/2010, Sayı: 27601.) gösterilebilir. (Helvacı, **a.g.e.**, s. 25-27.)

Sanayileşmenin artması ve şehirleşmenin gelişmesiyle birlikte çevre kirliliği türleri arasında gürültü kirliliği de yerini almıştır. Ancak bu konu çalışmamızın kapsamı dışında kaldığından incelemeye tabi tutulmayacaktır.

1. Hava Kirliliği

Hava kirliliği katı, sıvı ve gaz halindeki zararlı maddelerin canlıların sağlığını olumsuz yönde etkileyecek şekilde havaya karışması ve havanın doğal yapısında bozulmaya sebebiyet vermesi şeklinde tanımlanmaktadır⁵². Aynı zamanda, belirli bir kaynaktan atmosfere bırakılan kirletici maddelerin havanın doğal bileşimini olumsuz yönde etkileyerek, canlı ve cansız varlıklara zarar verecek yapıya dönüştürmesi şeklinde de ifade edilmektedir⁵³. Hava kirliliğinin başlıca kaynakları kentleşme, sanayileşme, fosil yakıtların kullanımı ile toplu ısınma ve ulaşım sistemleri olarak belirlenmektedir⁵⁴.

2. Toprak Kirliliği

Toprak kirliliği ise toprağın fiziksel, kimyasal ve biyolojik yapısının tahrip edilmesi olarak ifade edilmektedir⁵⁵. Doktrinde yapılan bazı tanımlarda toprağın fiziksel, kimyasal ve biyolojik yapısının uğradığı tahribatın insan faaliyetleri sonucu ortaya çıkmasına ilişkin unsur da yer almaktadır⁵⁶. Toprak kirliliğinin başlıca kaynakları hava kirliliği, su kirliliği, tarımsal mücadele ilaçları, yapay gübreler ile evsel ve endüstriyel atıklar olarak sayılmaktadır⁵⁷. Son olarak çalışmamızın esasını oluşturan çevre kirliliğinin alt türlerinden su kirliliğini incelemek gerekmektedir.

3. Su Kirliliği

Su kirliliği esas itibarıyla su kaynaklarının kullanılmasını olumsuz yönde etkileyecek ölçüde organik, inorganik, biyolojik ve radyoaktif maddelerin suya

⁵² Yongalık, **a.g.e.**, s. 36; Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 395.

⁵³ Keleş/Hamamcı, **a.g.e.**, s. 82; Ertaş, **a.g.e.**, s. 34.

⁵⁴ Keleş/Hamamcı, **a.g.e.**, s. 86-88; Ertaş, **a.g.e.**, s. 34. Gemiler de hava kirliliğine sebep olmaktadır. Bu itibarla Uluslar arası Denizcilik Örgütü'nün önderliğinde kabul edilen MARPOL 73/78 Sözleşmesi'nin VI numaralı Eki, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin kuralları içermektedir. Bu kurallar 2005 yılında yürürlüğe girmiştir. (Didem Algantürk Light, "Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliği Hakkında Yasal Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 7, Sayı: 14, 2008, s. 66.)

⁵⁵ Yongalık, **a.g.e.**, s. 41; Turgut, **Çevre Hukuku**, s. 396.

⁵⁶ Keleş/Hamamcı, **a.g.e.**, s. 106.

⁵⁷ Keleş/Hamamcı, **a.g.e.**, s. 106-108.

karışması olarak ifade edilmektedir⁵⁸. IULA Çevre Terimleri Sözlüğü'nde ise su kirliliği, “suyun yararlı kullanımını etkileyecek miktarlarda kimyasal, fiziksel ya da biyolojik maddelerin katılmasıyla kalitesinin bozulması” şeklinde tanımlanmaktadır⁵⁹. Türk hukukunda ise su kirliliği Çevre Kanunu'na dayanılarak hazırlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin⁶⁰ m. 3 hükmünde “*Su kaynağının kimyasal, fiziksel, bakteriyolojik, radyoaktif ve ekolojik özelliklerinin olumsuz yönde değişmesi şeklinde gözlenen ve doğrudan veya dolaylı yoldan biyolojik kaynaklarda, insan sağlığında, balıkçılıkta, su kalitesinde ve suyun diğer amaçlarla kullanılmasında engelleyici bozulmalar yaratacak madde veya enerji atıklarının boşaltılması*” şeklinde ifade edilmektedir⁶¹.

Su kirliliğinin başlıca kaynaklarını endüstriyel faaliyetler ile su veya deniz yoluyla taşıma faaliyetleri oluşturmaktadır⁶². Bu kaynakların yanı sıra tarımsal faaliyetler ile yerleşim yerlerindeki atıklar da önemli oranda su kirliliğine sebebiyet vermektedir⁶³. Su kirliliğinin en önemli alt başlıklarından biri olan petrol kirliliği, petrolün deniz yoluyla taşınması sırasında genelde deniz kazaları sonucu olarak meydana gelmektedir.

Bu noktada “su” teriminin kapsamını belirlemek gerekmektedir. Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nin amaç ve kapsamını belirleyen 1. maddesinde ülkenin yer altı ve yer üstü sularından söz edilmektedir. Dolayısıyla adı geçen Yönetmelik'in ve dolayısıyla Çevre Kanunu'nun bütün yer altı ve yer üstü sularını kapsadığı anlaşılmaktadır⁶⁴.

a. Deniz Kirliliği Kavramı

⁵⁸ Keleş/Hamamcı, **a.g.e.**, s. 96.

⁵⁹ Ferzan Bayramoğlu Yıldırım/Mary Berkmen, **Çevre Terimleri Sözlüğü**, IULA Environmental Series, İstanbul, 1995. İsviçre'de de Suların Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkındaki (8 Ekim 1971 tarihli) Federal Kanun m. 14 uyarınca “Kirlenme, genellikle suya doğrudan ya da dolaylı olarak bir madde konulması veya dökülmesi sonucu meydana gelir.” Hükmü öngörülmektedir. Suyun fiziksel, kimyasal veya biyolojik temizliğinin bozulması ise kirlilik olarak kabul edilmektedir. (Henri Deschenaux/Pierre Tercier, **Sorumluluk Hukuku**, Çev. Salim Özdemir, Kadioğlu Matbaası, Ankara, 1983, s. 155.)

⁶⁰ 31/12/2004 tarihli 25687 numaralı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

⁶¹ Su kirliliği kapsamını belirlerken suyun kalitesinin bozulmasından hariç olarak sudaki ısı değişimlerini su kirliliği olarak kabul etmek gerektiği hususu da önem arz etmektedir. Nitekim sudaki ısı değişimleri sonucunda oksijen azalmakta ve suda yaşayan organizmaların metabolizmaları bu sebeple olumsuz yönde etkilenmektedir. (Turgut-Yılmaz, **Çevre Politikası ve Hukuku**, s. 3.)

⁶² Yongalık, **a.g.e.**, s. 40.

⁶³ Keleş/Hamamcı, **a.g.e.**, s. 100-103.

⁶⁴ Yongalık, **a.g.e.**, s. 40.

Deniz kirliliği kavramı, su kirliliği kavramına göre daha özel nitelikli bir kavramı ifade etmektedir. Birleşmiş Milletler İnsan Çevresine Dair Konferans'ın hazırlık aşaması sürecinde kurulan Birleşmiş Milletler Deniz Kirlenmesinin Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu⁶⁵ tarafından şu şekilde ifade edilmiştir: “*Deniz kirliliği canlı kaynaklara zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık dâhil denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini bozma ve güzelliklerini azaltma gibi zararlı etkileri olan bir madde veya enerjinin insan eliyle doğrudan veya dolaylı olarak haliçler dâhil deniz çevresine sokulmasıdır.*” Bu tanımda iki unsurun vurgulandığı gözlenmektedir. Bu unsurlardan ilki kirlenmenin insan faaliyeti sonucu meydana gelmesidir, ikinci unsur ise bu faaliyetlerin deniz çevresinde çeşitli olumsuz ve arzu edilmeyen sonuçlara sebep olmasıdır⁶⁶. Birleşmiş Milletler Deniz Kirlenmesinin Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu tarafından ortaya konulan bu tanım doktrin tarafından yaygın olarak kabul görmüştür⁶⁷. Bu tanım birçok uluslararası hukuk metninde aynen kullanılmıştır ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne de geliştirilerek alınmıştır⁶⁸.

Deniz kirliliği kavramı, uluslararası hukuk metinlerinden 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin m. 1/f. 4 hükmüyle ise şu şekilde tanımlanmaktadır: “*Deniz çevresinin kirlenmesinden, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini bozma ve her türlü güzelliklerini azaltma gibi zararlı etkileri olan veya olması ihtimali bulunan maddelerin ve enerjinin, insanlar tarafından doğrudan veya dolaylı olarak, haliçler de dâhil olmak üzere deniz çevresine sokulması*

⁶⁵ Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP), IMO, FAO, UNESCO ve WMO gibi birçok örgüt tarafından atanan uzman bilim adamlarından oluşan ve bu örgütlerin himayesi altında bulunan birleşmiş Milletler düzeyinde kurulan bir danışma grubudur.

⁶⁶ Ayşe Nur Tütüncü, **Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi**, 3. Bası, Beta, İstanbul, 2004, s. 5-6; Birnie, a.g.e., s. 8.

⁶⁷ M. A Stephenson, “Vessel-Source Pollution Under the Law of the Sea Convention – An Analysis of the Prescriptive Standards”, **University of Queensland Law Journal**, Vol. 17, 1992-1993, s. 120; Derya Aydın-Okur, **Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi**, XII Levha Yayıncılık, İstanbul, 2009, s. 72.

⁶⁸ Cavid Abdullayev, **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği – Yetki, Sorumluluk, Zararın Tazmini**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005, s. 28. Söz konusu tanımın kullanıldığı milletlerarası metinlere örnek olarak 1973 Stockholm Deklarasyonu, 1974 Baltık Deniz Alanı Çevresinin Korunmasına Dair Milletlerarası Sözleşme ve 1976 Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunmasına Dair Milletlerarası Sözleşme verilebilir. (Aydın-Okur, a.g.e., s. 72.)

anlaşılmaktadır.” Ancak yukarıda da belirtildiği üzere bu tanım deniz kirliliğinin uluslararası hukuk metnlerindeki ilk tanımı değildir.

1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi ile getirilen deniz kirliliği tanımı da kirlenmenin insan faaliyeti sonucu meydana gelmesi ve bu faaliyetlerin deniz çevresinde olumsuz etkilere yol açması unsurlarını içermektedir. Bunların yanı sıra “zararlı etkileri olan” ibaresine “zararlı etki doğurması muhtemel olan” ibaresi de eklenmiştir, bu şekilde zararlı etkileri zaman içerisinde ortaya çıkan veya zararlı etkisinin bilinmediği haller de deniz kirliliği kavramına dâhil edilmiştir. Böylece sadece denizdeki canlı kaynakların değil, denizin tüm biyolojik sisteminin zarara uğraması deniz kirliliği kavramının kapsamına alınmıştır. Bunlardan başka temel tanımda yer alan “balıkçılık dâhil denizcilik faaliyetleri” şeklindeki ifade, “balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlı kullanımı” şeklinde tadil edilmiştir⁶⁹.

Belirtilmelidir ki, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde “deniz kirliliği” terimi kullanılmamış, “deniz çevresinin kirlenmesi” kavramından söz edilmiştir. Ancak Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde “deniz çevresi” kavramına ilişkin herhangi bir tanımlama yer almamaktadır. Bu kavramdan ne anlaşılması gerektiği hususunda Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında bazı Devletler çeşitli önerilerde bulunmuşlardır⁷⁰ ancak söz konusu öneriler Sözleşme metni kapsamına dâhil edilmemiştir. Tüm bu bilgiler ışığında anlaşılmaktadır ki, deniz kirliliği kavramı yalnızca denizde icra edilen faaliyetler sonucu kirlenme değil, geniş anlamda kirlenme şeklinde yorumlanmaktadır ve deniz çevresindeki ilişkili bulunduğu diğer unsurların da dâhil olduğu bir sistem olarak öngörülmektedir⁷¹.

Çevre Kanunu m. 2 hükmüyle verilen çevre kirliliği tanımını deniz kirliliği kavramına uyarlıysak deniz kirliliğini, “*Denizde meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki*” şeklinde tanımlayabiliriz. Çevre Kanunu m. 2 hükmü ile öngörülen çevre kirliliği

⁶⁹ Tütüncü, **a.g.e.**, s. 6.

⁷⁰ Tütüncü, **a.g.e.**, s. 6-7’den naklen: “Malta’nın sunduğu öneride şöyle bir tanımlama vardır; ‘Deniz çevresi, deniz yüzeyi, üzerindeki hava, altındaki su kolonu ve içindeki ona bağlı biyosistemler dâhil olmak üzere denizin en çok yükseldiği hattın ötesindeki deniz yatağından ibarettir.’ (A/AC.138/SC.II/L.33 (1973)). Kenya tarafından yapılan öneride ise deniz çevresi şöyle tanımlanmıştır: ‘Deniz çevresi, deniz yüzeyi üzerindeki hava altındaki su kolonu, içindeki canlı ve cansız kaynaklar dâhil olmak üzere denizin en çok yükseldiği hattın ötesindeki deniz yatağından ibarettir.’ (A/AC.138/SC. III/L.41 (1973))”

⁷¹ Tütüncü, **a.g.e.**, s. 6-7.

kavramına ilişkin koku, gürültü ve atık gibi unsurlar sayılmamış; dolayısıyla bu tür unsurların tamamını kapsayan genel bir ifade kullanılmıştır. Kanaatimizce aynı yorum biçimini, deniz kirliliği kavramı bakımından da kabul etmek yerinde olacaktır.

Ayrıca önemle vurgulamak gerekir ki, Birleşmiş Milletler 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 192 hükmü ile genel olarak tüm devletlere deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğünü yüklemektedir ve söz konusu yükümlülüğe hem denize kıyısı olan hem de denize kıyısı olmayan devletler tabi bulunmaktadır⁷². Bu Sözleşme uyarınca devletler, deniz çevresinin herhangi bir kaynaktan dolayı kirlenmesini önlemek, bu tür kirlenmeleri azaltmak veya denetlemek bakımından gerekli olan tüm tedbirleri ya tek başına ya da iş birliği içerisinde almakla yükümlü tutulmaktadır⁷³.

b. Deniz Kirliliği Kaynakları

Deniz kirliliğinin çeşitli kaynakları bulunmaktadır. Deniz kirliliğinden kaynaklanan sorumluluğun esaslarını belirlerken kaynağını tespit etmek önem taşımaktadır. Zira deniz kirliliği, yer kabuğunun katmanları arasındaki maddelerin tektonik hareketler sonucu açığa çıkıp deniz suyuna karışması hali gibi doğal nedenlerle de meydana gelebilmektedir⁷⁴. Doğal olmayan deniz kirliliği ise karadan,

⁷² Selami Kuran, “Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 1-2, 2007, s. 3. Zira denizler dünyamızın dörtte üçünü kaplamakta, dünya için gerekli oksijenin çoğu denizler tarafından sağlanmakta ve bu itibarla denizler ekodengenin korunması bakımından önem arz etmektedir. Dolayısıyla deniz kirliliği tüm ekosistemi etkileyeceğinden deniz kirliliğinin önlenmesinde herkesin menfaati bulunmaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 10.)

⁷³ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, m. 194. Bu noktada önemle vurgulamak gerekmektedir ki Türkiye Cumhuriyeti 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf değildir. Dolayısıyla yukarıda anlatılan yükümlülükler Türkiye bakımından yalnızca örf ve adet hukuku kuralları olarak addedilmektedir. Bunun sonucu olarak ise bu kurallar Türkiye tarafından ancak başlangıçtan beri ısrarla itiraz edilmedikleri hallerde bağlayıcılık taşımaktadır. (Kuran, **a.g.e.**, s. 8.)

⁷⁴ Rayegan Kender/Samim Ünan/Gündüz Aybay/Sezer Ilgın/Oğuz Teoman/Ergun Ersoy, **Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul, Ekim 1990, s. 9; Pınar Akan, “Mahkeme Kararları Işığında 1990 tarihli Amerikan Deniz Kirliliği Yasası (OPA)”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl: 2002, Sayı: 3, s. 71; Pınar Akan, “Shipowner’s Liability in Vessel-Source Pollution Damage Under Turkish Maritime Law”, **Oil Spills in the Mediterranean and Black Sea Regions**, 2nd International Conference, s. 26.

havadan, denizdeki borulardan, platformlardan veya gemilerden kaynaklanabilmektedir⁷⁵.

Deniz kirliliğinin kaynakları çeşitli kıstaslara göre sınıflandırılabilir. Deniz kirliliğine kaynak teşkil eden kirlenmeye sebep olan maddeler bakımından bir ayrıma tabi tutmak söz konusu olabileceği gibi kirletici faaliyetin meydana geldiği yer bakımından da bir sınıflandırmaya tutmak mümkündür. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi deniz kirliliği kaynaklarını altı başlık halinde incelemektedir:

- Karadan kaynaklanan kirlilik: Denizlere bırakılan ya da ırmaklara boşaltılan kanalizasyon veya çeşitli endüstriyel atıklar ile tarım yapılırken kullanılan kimyasalların topraktan nehirlerle ve denizlere karışması gibi çeşitli şekillerde deniz kirliliği meydana gelmektedir. Bu hallerde meydana gelen karadan kaynaklanan deniz kirliliği, deniz kirliliği kaynakları arasında en önemli kaynaklardan birini teşkil etmektedir⁷⁶. Karadan kaynaklanan deniz kirliliği yukarıda sayılan hallerden başka insanların her türlü faaliyetinden meydana gelebilmektedir.
- Ulusal yetki alanına dâhil deniz yatağına ilişkin faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik ile açık denizlerin altındaki uluslararası deniz yatağında yürütülen faaliyetlerden kaynaklanan kirlilik: Deniz yatağında yürütülen petrol veya doğal gaz arama ve işletilmesine ilişkin faaliyetler de deniz kirliliğinin kaynaklarından birini teşkil etmektedir. Nitekim bu faaliyetler sırasında petrol arama kuyularında patlama meydana gelebilmekte, bu faaliyetlerin yer aldığı bölgeden geçen gemiler faaliyetlerin yürütüldüğü tesislere çatmakta, bulunan petrol yahut doğal gazın borular vasıtasıyla taşınmakta ve bu gibi hallerde kirlenme meydana gelmektedir⁷⁷.
- Suyu boşaltmadan/batırmadan kaynaklanan kirlilik: Bu yöntemlerden suya batırma yöntemi 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 1/5 uyarınca şu şekilde tanımlanmaktadır: “Suya batırma’dan: (i) Atık veya diğer maddelerin,

⁷⁵ Kender/Ünan/Aybay/Ilgın/Teoman/Ersoy, **a.g.e.**, s. 9; İlknur Uluğ, “Deniz Kirliliğinden Dolayı Donatanın Sorumluluğu Hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 1129-1130.

⁷⁶ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 1; Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 73.

⁷⁷ Tütüncü, **a.g.e.**, s. 11-12; Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 73.

gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizlerdeki diğer yapılardan her türlü bilinçli boşaltılması; (ii) Denizlerde gemilerin, uçakların, platformların veya diğer yapıların her türlü batırılması, anlaşılmaktadır.”⁷⁸

Karadaki faaliyetler sonucu ortaya çıkan atıklardan kurtulmak için kullanılan bu yöntem 1950 ve 1960’lı yıllarda yaygın olarak kullanılmıştır. Denizlerin suya batırma sebebiyle kirlenmesi milletlerarası çevre hukukunda gemi kaynaklı deniz kirliliği türü olarak vasıflandırılmaktadır⁷⁹. Diğer taraftan milletlerarası hukukta iradi olarak yapılması ve söz konusu yolculuğun tek amacının suya batırma olması nedenlerinden dolayı gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinden farklı olarak değerlendirilmektedir⁸⁰.

- Atmosferden kaynaklanan veya atmosfer aracılığıyla oluşan kirlilik: Bacalardan çıkan dumanlar ile motorlu araçlardan çıkan gazlar gibi çeşitli etkenler de atmosfer kaynaklı deniz kirliliğine yol açmaktadır⁸¹.
- Gemilerden kaynaklanan kirlilik

Çalışmamızın konusunu esas itibariyle gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği oluşturduğundan bu konu üzerinde durmak gerekmektedir. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği, tehlikeli maddelerin, kimyasalların, radyoaktif maddelerin ve petrolün gemiyle taşınması sırasında sızması ya da bırakılması sonucu meydana

⁷⁸ BM Enformasyon Merkezi UNIC tarafından hazırlanan çeviriden alınmıştır. (http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf) Ayrıca söz konusu hükmün devamında hangi hallerin suya batırma sayılmayacağı da belirtilmektedir. Buna göre, “(i) Gemilerin, uçakların, platformların veya denizlerdeki diğer yapıların ve bunların teçhizatının normal olarak işletilmesi sırasında doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ortaya çıkan artık veya diğer maddelerin boşaltılması; bununla beraber, bu maddelerin yok edilmesi için kullanılan gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya denizlerdeki diğer yapılarda taşınan veya bunlara aktarılan artıklar veya diğer maddeler veya yukarıda zikredilen artık ve diğer maddelerin bu gemilerde, uçaklarda, platformlarda veya yapılarda işleme tabi tutulmaları sonucu ortaya çıkan artık veya diğer maddeler bundan hariçtir; (ii) İşbu Sözleşmenin amaçlarına aykırı düşmemek şartıyla, maddelerin, salt yok edilme amacı dışında depo edilmesi” halleri suya batırma kavramı kapsamına dâhil değildir.

⁷⁹ Tütüncü, **a.g.e.**, s. 11; Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 73-74.

⁸⁰ Suyu batırmayla ilgili Londra’da imzalanan 1972 tarihli “Atıkların ve Diğer Maddelerin Suyu Batırılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi” bu alandaki en temel milletlerarası sözleşmedir. Orijinal adı “1972 London Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter” olan Sözleşme 29 Aralık 1972 tarihinde imzalanmış, 3 Ağustos 1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 74.)

⁸¹ Tütüncü, **a.g.e.**, s. 12; Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 73.

gelebilmektedir⁸² ve bu kirlilik 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi de dâhil olmak üzere birçok uluslararası metinde üzerinde durulan ve dikkate alınan bir kirlilik türüdür⁸³.

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini iki başlık altında değerlendirmek mümkündür. Bu başlıklardan ilkinin iradi deniz kirliliği oluşturmaktadır. Günümüzde çöplerin denize bırakılması, yük tanklarının deniz suyuyla temizlenmesi, sintine basılması ve tankerlerde balast işlemleri iradi deniz kirliliğine yol açan başlıca etkenlerin arasında yer almaktadır⁸⁴. İkinci başlık ise kazalardan kaynaklanan deniz kirliliğidir. Hidrokarbon veya diğer zararlı veya zehirli maddeleri taşıyan gemilerin başka gemilerle çatışması, karaya oturması gibi nedenlerle bu maddelerin denize karışması hali kazalardan kaynaklanan deniz kirliliğinin başlıca sebebinin oluşturmaktadır. Bazı hallerde de kaza sonrasında iradi olarak deniz kirliliği meydana gelebilmektedir⁸⁵.

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin kaynakları arasında petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirlilik başta gelmektedir. Petrol ve türevlerinin

⁸² Gemilerden sızan ya da bırakılan petrolden kaynaklanan kirlenme, gemi kaynaklı deniz kirliliği bakımından önem arz etmektedir. Zira her ülkenin petrole ihtiyacı vardır ancak petrol yalnızca bazı ülkelerden tedarik edilmekte ve dünya çapında genellikle deniz yolu ile petrolün bir yerden diğer bir yere taşınması gerçekleştirilmektedir. Diğer taraftan gemilerin büyük bir kısmı yakıt olarak petrolü bordalarında taşımaktadır. Bu itibarla büyük miktarda petrol taşınmakta ve bir kaza meydana geldiği takdirde büyük çaplı zararlara yol açabilmektedir. Ünán, Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk, s. 1.

⁸³ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 33; Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 74-75.

⁸⁴ Geminin işletilmesi sırasında yürütülen olağan faaliyetler sırasında petrolün denize bırakılması (operational pollution) iradi kirlilik türlerinden birini teşkil etmektedir. Bu durum tankerlerin taşıdıkları petrolün boşaltılmasının ardından yükün taşındığı yerlerin deniz suyuyla yıkanması ya da gemilerin makinelerinde kullanılan petrolün bazen denize bırakılması hallerinde meydana gelebilmektedir. Bu durumun önlenmesi amacıyla çeşitli milletlerarası sözleşmeler yürürlüğe konmuştur. Bu milletlerarası sözleşmelerden biri 1978 tarihli Protokol ile değiştirilmiş bulunan 1973 tarihli Deniz Sularının Hidrokarbonlarla Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşmedir (73/78 MARPOL). (Ünán, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 2.; Cavid Abdullazade, “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 58, Sayı:4, 2009, s. 695-696.) Bu tür iradi kirlenmeler kazalara göre daha büyük oranda kirliliğe sebep olmaktadır. Ancak uzun mesafelerde meydana geldiklerinden deniz çevresinde yarattığı olumsuz etkiler kolaylıkla fark edilememektedir. Ayrıca bu tür kirliliğin deniz canlıları bakımından oluşturduğu risk de daha azdır. Öte yandan kazalar sonucu meydana gelen kirlenmelerde sınırlı bir alanda oldukça büyük çaplı kirlenme meydana geldiğinden meydana gelen zararlar çok daha büyük olmaktadır. (Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 75-76.)

⁸⁵ Kender/Ünán/Aybay/İlgın/Teoman/Ersoy, **a.g.e.**, s. 9; Abdullazade, **a.g.e.**, s. 696; Akan, **Amerikan Deniz Kirliliği Yasası**, s. 72; Akan, **Vessel-Source Pollution Damage**, s. 26. Önemli kazalar için bkz. İlkay Bilgişin, “Uygulama Açısından Gemilerin Denizi Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, **Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Ankara, 1983, s. 325-326.

taşımasında en yaygın olarak kullanılan yöntem deniz yolu ile taşımadır⁸⁶. Bundan başka kimyasal madde, sıvılaştırılmış gaz, çöp, radyoaktif maddeler ve çeşitli atıklar da deniz kirliliğine neden olmaktadır.

c. Petrol Kirliliği

Petrolden kaynaklanan deniz kirliliği, çalışmamızda kısaca “petrol kirliliği” olarak anılan kavram petrolün birçok türü olması sebebiyle her bir uluslararası sözleşmede ve milli kanunda farklı olarak tanımlanmakta ve bu şekilde söz konusu uluslararası sözleşmenin uygulama alanının çerçevesi tayin edilmektedir. Dolayısıyla petrol kirliliğinin genel olarak kabul görmüş bir tanımı bulunmamaktadır⁸⁷. Öte yandan petrol kavramı Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme’nin (MARPOL 73/78) I numaralı Ek’inin 1. Kuralının birinci bendi uyarınca petrol kavramı, ham petrol, akaryakıt, slaç, petrol artıkları ve rafine ürünler olarak tanımlanmaktadır⁸⁸. Ayrıca 1 numaralı Ek’in sonunda yer alan listede sayılmış bulunan maddelerin, yukarıda verilmiş olan genel tanım saklı kalmak kaydıyla petrol olarak sayılacağı da öngörülmüştür⁸⁹.

Petrolden kaynaklanan deniz kirliliği vakalarına sık rastlanması ve yarattığı olumsuz etkilerin derhal sonuç doğurması sebebiyle düzenleme yapılmasını

⁸⁶ Tütüncü, **a.g.e.**, s. 9-10; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 1.

⁸⁷ Ünan ise petrolden kaynaklanan deniz kirliliğini şu cümlelerle ifade etmektedir: “Hidrokarbonlar alıcı ortam olan denize intikal ettikleri zaman, bu ortam kendisine karışan bu zararlı maddelere karşı direnç gösterir ve onları yenmeye çalışır. Fakat eğer alıcı ortamın masetme kapasitesini aşan miktarda zararlı madde söz konusu ise, alıcı ortamda mevcut olan tabii denge (eko denge) bozulur ve bir takım zararlı sonuçlar meydana gelir. Bir ortamın kendisine yabancı maddeler tarafından tahrip edilmesine kirlenme veya bozulma denmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 9.)

⁸⁸ MARPOL 73/78 Sözleşmesinin Türkçe tercümesi 24/06/1990 tarihli ve 20558 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Petrol kavramına ilişkin tanım, bu tercümeden alınmıştır.

⁸⁹ Bu listeye göre asfalt çözeltileri (karışım maddeleri, sızıntı, açıkta kalan artık), petrol (ayrılmış petrol, ham petrol, ham madde ihtiva eden karışım, yakıt yağı no. 4, yakıt yağı no. 5, yakıt yağı no. 6, artık yakıt yağı, yol yağı, transformatör yağı, nebati yağ hariç aromatik yağlar, makine yağları ve karışım maddeleri, madeni yağ, motor yağı, işleme yağı, mil yağı, türbin yağı), damıtıklar (açıkta akan, anı olarak oluşan maddeler), gaz yağı (cracked), benzin karışım maddeleri (akilat-yakıt, reformatlar, polimer-yakıt), benzinler (kaplama, otomobil için, havacılık için, açıkta akan, yakıt yağı no. 1 [gaz], yakıt yağı no. 1-D, yakıt yağı no. 2, yakıt yağı no. 2-D), jet yakıtları (JP-1[gazyağı], JP-3, JP-4, JP-5 [gaz yağı, ağır], türbinli yakıt, gaz yağı, mineral ispirto), nafta (hafif çözücü, ağır petrol, damıtık yağ) petrol olarak kabul edilmektedir. Ancak bu liste tahdidi değildir.

gerektiren bir husustur. Bu sebeple daha erken tarihlerde milletlerarası metinlerde düzenlemeye kavuşmuştur⁹⁰.

Petrol, deniz yolu ile yapılan taşımacılıkta iki ayrı açıdan önem teşkil etmektedir. Öncelikle deniz yolu ile yapılan taşımacılıkta kullanılan gemilerin oldukça büyük çoğunluğu yakıt olarak petrol kullanmaktadır. Yakıt olarak kullanılmaktan başka petrol, büyük oranda deniz yolu ile yük olarak taşınması açısından da büyük önem taşımaktadır⁹¹. Dünyada petrol tüketimi her geçen gün büyük bir artış gösterdiğinden petrol ihracatı da yükselmekte, bunun sonucu olarak da deniz yolu ile petrol taşımacılığının artmasına neden olmaktadır. Deniz yolu ile petrol taşımacılığindeki talebin böylesine artış göstermesi tanker tonajlarının da büyümesine yol açmaktadır⁹². Bunların sonucu olarak deniz yolu ile petrol taşımacılığının gösterdiği artış ve tanker tonajlarının büyümesi, petrolü deniz kirliliğine yol açması bakımından önemli bir etken haline dönüştürmektedir⁹³.

Petrolten kaynaklanan deniz kirliliği yol açtığı olumsuz sonuçlar nedeniyle büyük önem teşkil etmektedir. Nitekim petrol ve petrol ürünleri denize döküldüğü takdirde su yüzeyinin yağ filmiyle kaplanmasına, katran yumrularının meydana gelmesine, plajların kirlenmesine ve ortamda yaşayan canlıların ölmesine neden olduğu gibi yaşamlarını sürdürebilmiş canlılar bakımından ise petrol kalıntılarının bu canlıların dokularında birikerek onlara zarar vermesine yol açmaktadır⁹⁴.

⁹⁰ Diğer taraftan geçmiş yıllarda yapılan bir araştırmaya göre her yıl 1.4 milyon ton petrol ve türevi maddeler deniz yoluyla taşınmakta ancak bu miktarın %5'lik bir kısmı kazaen veya iradi olarak denize dökülmektedir. (Tütüncü, **a.g.e.**, 13; Edgar Gold, "Marine Pollution Liability After Exxon Valdez: The U.S. All or Nothing Lottery", **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol. 22, 1991, s. 427.)

⁹¹ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 1-2.

⁹² Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 6; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 35-37.

⁹³ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 35-37. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı – Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu (Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu), Ankara, 2001.

⁹⁴ Rayegan Kender, "Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu", **Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1983, s. 218-219'dan naklen, Prof. Dr. Fikret Baykut/Doç. Dr. Adnan Aydın/M. İlhan Artüz, **Tanker Yangınlarının Doğuracağı Çevre Sorunlarının Bilimsel Açıdan İncelenmesi**, İstanbul, 1980; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1130. Denize dökülen petrol, deniz ortamında, deniz suyunda ya da sedimanlarda birikmekte, canlıları öldürücü olabilen zehirleyici etkiye maruz bırakmaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 12.) Petrol kirliliğinin ekolojik etkilerine ilişkin detaylı açıklamalar için bkz. İlhan Artüz, "Denizlerde Petrol Kirlenmesinin Ekolojik Etkileri", **Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1983, s. 231-234.

ABD Milli Bilim Akademisi'ne bağı Milli Araştırma Konseyi tarafından 2002 yılında yayımlanan bir rapor uyarınca her yıl dünya çapında ortalama 1.3 milyon ton petrol denize sızmakta ya da bırakılmaktadır⁹⁵. Bu rapora göre petrol kirliliğinin doğal olaylar, petrolün tüketilmesi sırasında denize bırakılması, petrolün kazaen denize dökülmesi ve petrolün çıkarılması sırasında denize dökülmesi olmak üzere dört temel kaynağı bulunmaktadır⁹⁶.

Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin en önemli sebeplerinden birini gemilerin işletilmesi sırasında yürütülen olağan faaliyetler sırasında meydana gelen kirlenme teşkil etmektedir⁹⁷. Bunun yanı sıra günümüzde petrol taşımacılığında kullanılan tanker tonajlarının artmasıyla birlikte meydana gelen deniz kazalarının yol açtığı zararlar da oldukça önemli boyutlara ulaşmıştır. Bu itibarla deniz kazaları da gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin önemli kaynaklarından biri olarak kabul edilmektedir⁹⁸.

D. Çevre Zararı

Hukuki sorumluluğun doğabilmesi için zararın meydana gelmesi şarttır⁹⁹. Çevre kirliliğinden sorumluluğun ortaya çıkması için çevre zararının meydana gelmesi gerekmektedir. Zarar, hukuken koruma altına alınmış maddi ve manevi

⁹⁵ Ortalama rakam bu şekilde olup esas itibariyle yıllık denize bırakılan ya da sızan petrol miktarı yıllık 470,000 ton ila 8.4 milyon ton arasında değişebilmektedir. (2002 Report, National Research Academy of the U.S. National Academy of Sciences, <http://oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm> (Erişim tarihi: 02.08.2014.)

⁹⁶ Denizde petrolün fışkırması ve atmosferden buharlaşmış yanıcı ürünlerin denize karışması gibi meydana gelen doğal olaylardan kaynaklanan petrol kirliliği, denizlerde dünya çapında meydana gelen yıllık petrol kirliliğinin %46'lık kısmının kaynağını teşkil etmektedir. (<http://oils.gpa.unep.org/facts/natural-sources.htm>) Petrolün tüketilmesi sırasında denize dökülmesi ise geminin işletilmesi sırasında yürütülen olağan operasyonlar sonucu meydana gelen kirlenme ve karada yer alan tesislerin faaliyeti sonucu meydana gelen kirlenmeden kaynaklanmaktadır ve yıllık petrol kirliliğinin %37'lik kısmının kaynağını teşkil etmektedir. (<http://oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>) Kazalar sebebiyle meydana gelen kirlenmeler yıllık petrol kirliliğinin %12'lik kısmının, petrolün çıkarılması esnasında meydana gelen kirlenme ise yıllık petrol kirliliğinin %3'lük kısmının kaynağını teşkil etmektedir. (<http://oils.gpa.unep.org/facts/sources.htm>)

⁹⁷ Uygulamada "operational pollution" olarak bilinen bu tür kirliliğin sebepleri ve bu kirlilik türüne ilişkin alınan önlemler hakkında detaylı bilgi için bkz. Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 2-6.

⁹⁸ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 6.

⁹⁹ Deschenaux/Tercier, **a.g.e.**, s. 15; Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin, Ankara, 2014, s. 472. Kender'e göre sorumluluğun söz konusu olmadığı bir borç, hukuken zarar teşkil etmeyecektir. (Rayegan Kender, "Zarar Kavramına İlişkin Bir Unsur ve Bunun Çatma Zararına Etkisi", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 1, 1996, s. 22; Rayegan Kender, "Mukayeseli Sigorta Hukukunda Trafik Kazalarından Zarar Görenlerin Korunması için Tesis Edilen 'Garanti Fonu'", **İstanbul Baro Dergisi**, Cilt: 47, Sayı: 3-4, s. 330.)

varlıkların, bunlara yapılan bir tecavüzün meydana gelmesinden önceki ve sonraki durumlar arasındaki fark olarak tanımlanmaktadır¹⁰⁰. Diğer bir deyişle zarar malvarlığının zarar verici fiil olmasaydı bulunacağı durum ile zarar verici fiil sonucu içinde bulunacağı durum arasındaki farktır¹⁰¹.

Çevre zararı ise çevre kirliliğinden kaynaklanan ve çevrede doğrudan ortaya çıkan zararlar ile çevre kirliliği sebebiyle üçüncü kişilerin uğrayacakları cismani ya da malvarlığı zararlarıdır¹⁰². Çevre zararı maddi olabileceği gibi manevi de olabilir¹⁰³. Üçüncü kişilerin uğrayacakları cismani zararlar kapsamına ölüm ve yaralanma halinde defin ve tedavi masrafları ile çalışma gücünün kaybından dolayı uğranan zararlar, destekten yoksun kalma zararları ve manevi zararlar girmektedir. Malvarlığı zararları ise yok etme, tahrip ve hasar gibi sebeplerle malvarlığında yaşanan eksilmeyi ifade etmektedir¹⁰⁴.

Çevre zararını çeşitli ayrımlar bakımından incelemek mümkündür. Öncelikle çevre zararı fiili zarar olarak ortaya çıkabileceği gibi mahrum kalınan kâr şeklinde de ortaya çıkabilecektir. Fiili zarar bakımından malvarlığının aktifinde fiili bir azalma ya da malvarlığının pasifinde fiili bir çoğalma söz konusu iken kâr mahrumiyeti bakımından elde edilebilecek bir kazançtan yoksun kalmak söz konusudur¹⁰⁵. Çevre zararının doğrudan zarar, dolaylı zarar ve yansıma zarar şeklinde gündeme gelmesi

¹⁰⁰ Haluk Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010, s. 63. Zarar kavramına ilişkin getirilen bu tanım geniş anlamda zarar kavramına ilişkindir. Dar anlamda zarar ise bir kimsenin mamelekinde iradesi dışında meydana gelen eksilme olarak tanımlanmakta, buna maddi zarar da denmektedir. (Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 63; Kemal Oğuzman/Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler: Cilt 2**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, s. 38; Deschenaux/Tercier, **a.g.e.**, s. 19; Haluk N. Nomer, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 11. Bası, İstanbul, Beta, 2012, s. 114-115.)

¹⁰¹ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 38; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 472. Bu tanım bakımından fark kuramı esas alınmaktadır. Burada yok kalınan karın yanı sıra fiili zarar da dikkate alınmaktadır. (Yeşim M. Atamer, **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, Beta, İstanbul, 1996, s. 32.) Zarar, malvarlığı sahibinin iradesi dışında, en azından rızası dışında meydana gelmelidir. Zira malvarlığı sahibinin iradesi dahilinde meydana gelen azalma zarar olarak nitelendirilemez, bu ya devir, tüketim ya da masraf olabilir. (Andreas Von Tuhr, **Borçlar Hukukunun Umumi Kısım**, çev. Cevat Edege, 2. Baskı, Ankara, Yargıtay Yayınları, 1983, s. 84-85; Kender, **Zarar Kavramına İlişkin Bir Unsur**, s. 21.)

¹⁰² Yongalık, **a.g.e.**, s. 26.

¹⁰³ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 226. Yukarıda verilen zarar tanımları esas itibariyle maddi zarara ilişkindir. Manevi zarar ise bir kimsenin kişiliğine yapılan tecavüzden duyduğu elem ve üzüntü anlamına gelmektedir. (Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 40)

¹⁰⁴ Zararların ayırımına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 40-43; Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 63-71; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 472-487.

¹⁰⁵ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 40; Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 64-69; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 477-479.

de mümkündür. Doğrudan zarar hukuka aykırı fiile maruz kalan kimsenin bu fiil sebebiyle araya başka bir sebep girmeden uğradığı zarar; dolaylı zarar hukuka aykırı fiilin mağdura verdiği doğrudan zarara bağlı olarak eklenen bir sebeple mağdurun uğradığı zarar; yansıma zarar ise hukuka aykırı fiile maruz kalan kimseden başkalarının da bu fiil yüzünden uğradığı zarar olarak tanımlanmaktadır¹⁰⁶. Çevre zararı bazı hallerde mevcut zarar niteliğinde meydana gelebileceği gibi, diğer hallerde müstakbel zarar ya da muhtemel zarar da söz konusu olabilecektir. Zararın hesap edildiği tarihe dek gerçekleşen zarar mevcut zarar olarak nitelendirilirken o tarihe dek gerçekleşmemiş ancak olayların olağan akışında gerçekleşmesi beklenen zarar müstakbel zarardır. Öte yandan henüz gerçekleşmemiş ancak gerçekleşme riski bulunan zarar ise muhtemel zarar olarak ifade edilmektedir¹⁰⁷. Çevre zararını ayrıca tedrici çevre zararı ile ani çevre zararı olarak sınıflandırmak gerekmektedir. Zira çevre zararı bir kaza yahut kirlenmeye sebep olan olay neticesinde aniden ortaya çıkabileceği gibi belirli bir zaman dilimi içerisinde yavaş yavaş da ortaya çıkabilmektedir¹⁰⁸.

IV. Donatan

Deniz Ticareti Hukuku'nun en önemli aktörlerinden biri donatandır¹⁰⁹. Donatan hukuki muamele, haksız fiil ve kanundan doğan borçlar nedeniyle borçlanmaktadır¹¹⁰. Çalışmamızın konusu donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunu incelemek olduğundan öncelikle donatan kavramını ele almanın gerekli olduğu inancındayız. Deniz ticareti hukukunun en temel kavramlarından biri

¹⁰⁶ Oğuzman/Öz, , **a.g.e.**, s. 42-43; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 480-482. Doğrudan ve dolaylı zarar ayrımının kriteri nedensellik bağına göre belirlenmektedir. (Deschenaux/Tercier, , **a.g.e.**, s. 22.) Bu ayrım İsviçre-Türk hukuku bakımından büyük ölçüde terk edilmiş ve hukuka aykırı davranışla uygun nedensellik bağı içinde bulunan bütün zararın tazmini ilkesi kabul edilmektedir. (Atamer, **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 32.)

¹⁰⁷ Oğuzman/Öz, , **a.g.e.**, s.43

¹⁰⁸ Yongalık, , **a.g.e.**, s. 52-56.

¹⁰⁹ Reeder/shipowner/armateur propriétaire.

¹¹⁰ Navlun sözleşmesinin ifası nedeniyle ortaya çıkan borçlar sözleşmeden doğan borçlara, gemi adamlarının kusurundan kaynaklanan çatmadan doğan borçlar haksız fiilden doğan borçlara, kurtarma faaliyetleri nedeniyle doğan borçlar ise kanundan doğan borçlara örnek olarak gösterilebilir. (Rayegan Kender, "Türk ve Alman Hukuk Sistemlerinde Donatanın Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlarında Temerrüt ve Dava Faizi", **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 47, Sayı: 11-12, Kasım-Aralık 1973, s. 1178.)

olan donatan, Kara Ticareti Hukuku'nun tacir kavramına denk gelmektedir¹¹¹. Uygulamada armatör olarak da bilinmektedir.

Donatan kavramı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1061. maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denmektedir. Bu tanım uyarınca bir şahsın donatan sayılabilmesi için üç unsurun bir arada bulunması gerekmektedir: Öncelikle ticaret gemisi söz konusu olmalıdır, şahsın bu ticaret gemisi üzerinde mülkiyet hakkı bulunmalıdır ve geminin malik veya müşterek malikleri tarafından menfaat sağlamak amacıyla suda kullanılmaya tahsis edilmesi gerekmektedir¹¹². Bu tanım doğrultusunda görülmektedir ki donatan hem ekonomik hem de ticari bakımdan müteşebbis niteliğine sahiptir¹¹³. TTK m. 1061 hükmünün gerekçesinde de belirtildiği üzere 6762 sayılı yürürlükten kalkmış bulunan TTK m. 946 hükmünde yer alan “deniz ticaretinde kullanma” ifadesi, “menfaat sağlamak amacıyla suda kullanma” ifadesiyle değiştirilmiştir. Bu ifadenin tercih edilmesi doktrinde eski ifadenin herhangi bir soruna neden olmadığı gerekçesiyle eleştirilmektedir. Gerekçede “kazanç sağlama” ifadesinin sadece malvarlığının aktifinde artış meydana getirmeye yönelik faaliyetleri ifade ettiği, bu nedenle hem menfi hem müspet kazanç kavramlarını kapsayan menfaat kavramının tercih edildiği belirtilmektedir. Ancak doktrinde bu gerekçe de menfi kazanç ifadesiyle kast edilenin dolaylı kazanç olduğu, bu itibarla da bu kazancın da malvarlığının aktifinde artmaya sebep olacağı ve bu

¹¹¹ Tahir Çağa/Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, 16. Baskı, XII Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 133; Tamer Bozkurt, **Deniz Ticareti Hukuku & Kara Taşıma Hukuku**, 7. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 57.

¹¹² Rayegan Kender/Ergon Çetingil/Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, 14. Baskı, XII Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 99; Turgut Kalpsüz, “Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, **Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1983, s. 45. Alman hukuk sisteminde de donatan bakımından aynı unsurları içeren bir donatan tanımı kabul edilmiştir, bir kimsenin donatan olarak nitelendirilebilmesi için geminin maliki olması gerekmektedir. Ancak Anglo-sakson ve Fransız hukuklarında donatan olmak bakımından mülkiyet şartı aranmamaktadır. Gemiye işleten şahıslar malik olmasalar dahi donatan olarak nitelendirilmektedir. (Fahman Tekil, **Deniz Hukuku**, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, s. 145.) 2013 yılının Nisan ayında Alman Ticaret Kanunu tümüyle değiştirilmiştir. Bu Kanun’un deniz ticaretine dair 5. Kitabında yer alan m. 476 hükmüne göre de bir kimsenin donatan olarak nitelendirilebilmesi için geminin maliki olması gerekmektedir.

¹¹³ Bu ifade 6762 sayılı önceki Türk Ticaret Kanunu Hakkındaki Hükümet Gerekçesi’nde yer almaktadır, (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 10, C. XII, Sayı: 198, s. 51; Mertol Can, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I: Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri**, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2003, s. 186’dan naklen.)

sebeple “kazanç sağlama” ifadesinin daha doğru olacağı ileri sürülerek eleştirilmektedir¹¹⁴. Kanaatimizce de bu eleştiriler yerindedir.

A. Ticaret Gemisi

Donatandan söz edebilmek için öncelikle bir ticaret gemisinin söz konusu olması gerekmektedir¹¹⁵. Gemi kavramı Türk Ticaret Kanunu m. 931/f. 1 hükmü, ticaret gemisi kavramı ise Türk Ticaret Kanunu m. 931/f. 2 hükmü ile tanımlanmaktadır. Buna göre, tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, gemi sayılmaktadır¹¹⁶. Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanıldığına bakılmaksızın ticaret gemisi olarak nitelendirilmektedir. Bu hükümler doğrultusunda bir kişinin donatan olarak nitelendirilebilmesi için o kişinin maliki bulunduğu geminin yukarıdaki unsurları taşıması gerekmektedir¹¹⁷.

Doktrinde ticaret gemisi kavramının daha geniş yorumlanması gerektiği ve balıkçı gemileri ile kurtarma gemilerinin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği ileri sürülmektedir¹¹⁸. Diğer taraftan tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini

¹¹⁴ Ergon Çetingil/Rayegan Kender/Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı**, Deniz Hukuku Derneği, s. 87-88.

¹¹⁵ Doktrinde donatan olmanın şartları bakımından genel olarak kabul edilen unsurlardan biri ticaret gemisinin bulunmasıdır. Ancak karşı görüş uyarınca geminin ticaret gemisi olması şartının aranması doğru bir yöntem değildir, bunun yerine geminin ticari amaçla yani kazanç elde etmek için kullanılması şartını aramak gerekmektedir. (Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku: Gemi, Donatan, Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2011, s. 330-331.)

¹¹⁶ Doktrinde söz konusu hükümde yer alan “kendiliğinden hareket etme imkanı bulunmasa da” ibaresi gereksiz olması itibarıyla eleştirilmektedir. Zira hareket ettirici bir gücün varlığının şart olmadığı konusunda herhangi bir tereddüt bulunmamaktadır. Ayrıca 6762 sayılı TTK’da olduğu gibi “her gemi” yerine “her araç” ifadesinin kullanılması da isabetsiz bulunmaktadır. Öte yandan “suda hareket” deyiminin tercih edilmesi de TTK’nın 5. Kitabının adının “Deniz Ticareti” şeklindeki başlığıyla uyumsuzluğu sebebiyle eleştirilmektedir. Bu eleştiri ülkemizde iç su taşımacılığının yaygın olmaması ve sadece Van Gölü’nde yapılıyor olması ile gerekçelendirilmektedir. (Ergon Çetingil/Rayegan Kender/Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Ocak 2006, s. 7-8.)

¹¹⁷ Bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için suda hareket etme amacına tahsis edilmesi gerektiğinden sadece otel, restoran, depo gibi amaçlara tahsis edilmiş olarak kullanılan araçlar gemi olarak nitelendirilememektedir. Bu itibarla bu tür amaçlara tahsis edilmiş gemilerden kazanç sağlayan kimseler donatan sayılamayacaktır. (Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 145.)

¹¹⁸ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 134; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 99.

gerektirmeyen, sabit olarak otel, restoran yahut benzer amaçlarla kullanılan araçlar Türk Ticaret Kanunu uyarınca gemi olarak vasıflandırılmadıklarından bu tür araçlarla ekonomik menfaat sağlayan şahısları da donatan olarak nitelendirmek mümkün değildir¹¹⁹.

Öte yandan bir geminin menfaat elde etmek amacıyla suda kullanılması bir ticari işletme bünyesinde gerçekleştiğinden donatan aynı zamanda tacirdir. Zira TTK m. 16 hükmü uyarınca bir ticari işletmeyi, kısmen de olsa, kendi adına işleten kişi tacirdir. Bu itibarla donatan, TTK ile öngörülmüş olan tacirler hakkındaki hükümlere de tabi olacaktır¹²⁰.

B. Mülkiyet Unsuru

Bir kimsenin donatan olabilmesi için ticaret gemisinin maliki olması gereklidir¹²¹. Gerçek kişilerin yanı sıra tüzel kişiler de donatan olabilmektedir. Bu itibarla ticaret şirketleri ve Devletlerin de donatan olabilmesi mümkündür¹²².

Gemi mülkiyeti üzerindeki herhangi bir sınırlama donatan sıfatına etki etmeyecektir. Başka bir deyişle, gemi üzerindeki mülkiyet hakkına sahip olmak yeterli kabul edilmektedir. Bu durum gemi üzerinde ihtiyati tedbir ya da haciz bulunması halinde de aynıdır¹²³.

Son olarak belirtmek gerekmektedir ki, gemi üzerinde mülkiyet hakkının var olup olmadığının tespiti Medeni Kanun hükümleri uyarınca yapılacaktır. Bununla beraber gemi siciline ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nda bazı karineler getirilmiştir. Buna göre TTK m. 974 uyarınca gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi, geminin maliki sayılmaktadır¹²⁴. Dolayısıyla gemisini suda menfaat elde etme amacına tahsis eden ve gemi sicilinde malik olarak görünen kişi donatan sayılacaktır.

¹¹⁹ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 145.

¹²⁰ Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 187-188; Bozkurt, **a.g.e.**, s. 58.

¹²¹ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 134; Sözer, **a.g.e.**, s. 329.

¹²² Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 134; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 99; Bozkurt, **a.g.e.**, s. 57.

¹²³ Sözer, **a.g.e.**, s. 329.

¹²⁴ Ancak gemi sicilinde malik olarak kayıtlı olan kişinin gerçekte malik olmadığını ispat etmek mümkündür.

C. Geminin menfaat sağlamak amacıyla suda kullanılması

Bir kimsenin donatan olabilmesi için bu kişinin bir ticaret gemisine malik olması yeterli olmamaktadır. Bu kişinin maliki bulunduğu ticaret gemisini menfaat sağlamak amacıyla kendi adına suda kullanması gerekmektedir¹²⁵. Gemisini başkalarına kiralamak suretiyle ekonomik menfaat sağlayan gemi maliklerini donatan olarak nitelendirilemez. Nitekim donatan olmanın en temel şartlarından biri kişinin maliki bulunduğu gemiyi tüm kâr ve zararı kendisine ait olmak üzere, kendi adına işletmesidir¹²⁶. Bu doğrultuda donatan olarak nitelendirilebilmek için işletmenin gemiye doğrudan doğruya zilyet bulunan malik tarafından yapılması gerektiği neticesine ulaşmak mümkündür¹²⁷.

Kurtarma, enkaz kaldırma, römorkaj, sondaj ve balıkçılık gibi faaliyetler, geminin menfaat sağlamak amacıyla suda kullanılması koşulu kapsamına dâhil sayılmaktadır, bu doğrultuda da bu gemilerin malikleri donatan sayılacaktır¹²⁸.

Menfaat sağlamak amacıyla suda kullanma koşulunun devamlı olarak gerçekleşmesi şart değildir. Bazı hallerde gemi malikinin gemisini geçici olarak ya da birkaç yolculuk için menfaat sağlamak amacıyla suda kullanması da söz konusu

¹²⁵ “Menfaat sağlamak amacıyla suda kullanma” unsuru Alman hukukunda geniş olarak yorumlanmıştır, bu itibarla inşa etmiş bulunduğu gemiyi alıcıya teslim edilmek üzere kaptan yönetimine gönderen tersane sahibi de donatan olarak nitelendirilmiştir. “Alman Yüksek Mahkemesi, 26.9.1957, II ZR 274) 56. Yüksek Mahkeme bu hükmeye aşağıdaki gerekçe ile varmıştır: “Seyrüsefer halindeki bir geminin donatanının bulunmaması ve bu nedenle geminin karşı karşıya bulunduğu tehlikeler için deniz hukukunun belirlediği sorumluluktan kaçınılmak istenilmesi mümkün ve caiz olamaz.” (K von KAUN, **Jurisprudence Maritime Allemande**, DMF, 1961, s. 53.) Görülmektedir ki Yüksek Mahkeme burada örnekseme yoluna gitmemek özenini göstermiş, gerekçesini doğrudan doğruya donatanın sorumluluğuna ilişkin kanun hükmünün sevk maksadına dayandırmıştır.” (Tekil, **a.g.e.**, s. 146’dan naklen.)

¹²⁶ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 99.

¹²⁷ Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 186. Doktrinde donatanın gemisini kendi adına işletmesi şartı kabul görmekle beraber donatanın işletmeyi kendi hesabına yapması gerekip gerekmediği hususunda tartışmalar bulunmaktadır. Bir kısım geminin işletilmesinin donatanın hesabına olması gerekmediğini savunmaktadır. (M. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku**, İstanbul, Sermet Matbaası, 1968, s. 223; Sözer, **a.g.e.**, s. 333.) Aksi görüş işletmenin de donatan hesabına yapılması gerektiğini ileri sürmektedir. (Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 153.) Donatanın gemiyi kendi adına işletip işletmediğini tayin etmek bakımından navlun sözleşmesinin kimin adına akdedildiği, konişmentonun kim tarafından yahut kimin adına düzenlendiği, kaptanı tayin etme ve azletme yetkisinin kime ait olduğu hususları yol gösterebilecektir.

¹²⁸ Öte yandan suda menfaat elde etmeye tahsis edilmemiş, özel kullanıma tahsis edilmiş yatlar gibi gemilerin maliklerini de donatan olarak nitelendirmek mümkün değildir. (Tekil, **a.g.e.**, s.145-146.)

olabilmektedir. Bu halde söz konusu gemi maliki, geminin suda menfaat sağlama amacına tahsis edildiği süre bakımından donatan sayılmaktadır.

V. Gemi İşletme Müteahhidi

A. Genel Olarak

Gemi maliki gemisini her zaman kendi adına bizzat işletmeyi tercih etmeyebilir ve gemiyi işletme yetkisini başka birine devredebilir. Geminin, malik olmayan başka bir kişi tarafından kendi adına işletilmesi halinde bu kimseye gemi işletme müteahhidi denmektedir. Gemi işletme müteahhidi hakkındaki TTK m. 1061/f. 2 hükmü şu şekildedir: “*Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır.*” Doktrinde gemi işletme müteahhidi bakımından “malik olmayan donatan” şeklinde bir ifade de kullanılmaktadır¹²⁹. Kanun’da böyle bir ayırım yapılarak kanun koyucu gemi işletme müteahhidine ayrı bir hukuki statü tanımaktadır¹³⁰.

B. Şartları

Kanun ile öngörülen tanım uyarınca bir kimsenin gemi işletme müteahhidi olarak nitelendirilebilmesi için iki şartın bir arada bulunması gerekmektedir:

- Bu kişinin başkasının malik olduğu bir gemiyi kendi adına menfaat sağlamak amacıyla suda kullanması¹³¹ ve
- Geminin bizzat kendisi ya da kendisini temsilen kaptan tarafından idare edilmesi gerekmektedir, yani kendi emir ve idaresi altında bulundurması gerekmektedir¹³².

¹²⁹ Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 185; Sözer, **a.g.e.**, s. 337.

¹³⁰ Bir görüşe göre, kanun koyucunun bu şekilde donatan sıfatını tespit ederken mülkiyet unsurundan ziyade teşebbüs unsuruna daha çok önem verdiğini gözlemlemek mümkündür. (Sözer, **a.g.e.**, s. 337.)

¹³¹ Bu itibarla öncelikle başkasına ait bir gemi üzerinde zilyetlik bulunması gerekmektedir. Ancak bu zilyetliğin nasıl elde edildiği önem arz etmemektedir. Başkasına ait bir geminin deniz ticaretinde kullanılıyor olması gemi işletme müteahhidi sıfatının kazanılması bakımından gerekli ve yeterlidir. (Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 146.)

¹³² Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 135; Fehmi Ülgener, “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları”, **Deniz Hukuku Dergisi** 2001-2002 (Basım Tarihi: Haziran 2004), Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 10.. Uygulamada geminin bizzat kullanılmasına pek rastlanmamaktadır, genellikle gemi kaptan tarafından idare edilmektedir. Bu itibarla kaptan ve gemi

Yukarıda da işaret edildiği gibi, geminin mülkiyetinin başka bir kişiye ait olması gerekmektedir. Nitekim geminin maliki bulunan kişi o gemiyi işlettiği takdirde gemi işletme müteahhidi değil, donatan sıfatını haiz olacaktır¹³³. Yukarıdaki ilk şart olan bu kişinin başkasının malik olduğu bir gemiyi kendi adına menfaat sağlamak amacıyla suda kullanmasına ilişkin şartın bir kişi bakımından var olup olmadığını tespit etmek zor değildir. Nitekim başkasının malik olduğu bir gemiyi kira, ariyet ya da intifa hakkı gibi haklı bir sebebe dayanarak kullanma ile çalma ve gasp etme gibi haksız sebebe dayanarak kullanmak arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır¹³⁴. Ancak ikinci şartın var olup olmadığını tespit etmek her zaman kolay değildir; çünkü geminin kaptan vasıtasıyla kullanılması halinde kaptanın yalnız gemi işletme müteahhidinin emir ve talimatına bağlı olması şartı aranmaktadır¹³⁵. Diğer taraftan kaptan söz konusu gemiyi aynı zamanda kendi adına işleten ise bu şartın yerine geldiğini söylemek mümkündür.

C. Gemi İşletme Müteahhidinin Uygulamadaki Görünümleri

Gemi işletme müteahhidi sıfatının söz konusu olabilmesi için gemi malikinin gemisini işletilmek üzere bir kimseye bırakması gerekmektedir. İşletilmek üzere geminin bırakılması hukuken çeşitli sözleşmeler çerçevesinde gerçekleşecektir.

Geminin bırakılmasına ilişkin sözleşmelerden ilki çıplak gemi kirasıdır¹³⁶. Geminin çıplak olarak kiralanması halinde gemi kiracısı (yani bare-boat charterer) kaptanı bizzat tayin eder ve gemiyi kendi adına işletirse gemi işletme müteahhidi

adamlarına emir ve talimat verme yetkisi ön koşul olarak öngörülmektedir. (Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 147.)

¹³³ Ülgener, **Gemi İşletme Müteahhidi**, s. 10.

¹³⁴ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 99; Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 135; Bozkurt, **a.g.e.**, s. 58.

¹³⁵ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 135.

¹³⁶ TTK m. 1119 hükmü uyarınca gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Bu hüküm doktrinde böyle bir tanım öngörülmeseydi dahi gemi kira sözleşmesinin aynı şekilde tanımlanacağı gerekçesiyle eleştirilmektedir. (Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s.115.) TTK m. 1125 hükmü doğrultusunda kiracı, gemiyi tahsis amacına uygun olarak sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanma hakkını haizdir. Ayrıca TTK m. 1126 hükmüyle kiracı bakımından sigorta yaptırma yükümlülüğü getirilmektedir. Buna göre kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın “kimin olaksa onun lehine” yaptırılması zorunludur.

olarak nitelendirilecektir¹³⁷. Uygulamada bazen gemi çıplak olarak kiralanmamakta, gemi adamlarının sözleşmeleri de devralınmakta yani gemi, gemi adamlarıyla birlikte kiralanmaktadır¹³⁸. Bu tür kira sözleşmesine uygulamada *demise charter* denmektedir. Bu halde gemi kiracısı niteliğindeki *demise charterer* gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanmaktadır. Nitekim demise charter sözleşmesinin çıplak gemi kira sözleşmesinden tek farkı gemi adamlarının sözleşmesinin devredilip devredilmediği hususudur. Bu nedenle çıplak gemi kiracısının gemi işletme müteahhidi sıfatını kazandığı belirlendiğine göre demise charterer de aynı şekilde gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanacaktır

Diğer taraftan uygulamada sıklıkla kullanılan zaman charteri ve yolculuk charteri sözleşmelerinde chartererin durumu farklıdır. Yolculuk charteri sözleşmesi TTK m. 1138 hükmüyle, eşyanın geminin tamamı ya da bir kısmının taşıtana tahsis edilerek denizde taşınmayı üstlenmesine ilişkin sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Burada yolculuk charterlerinin başkasının maliki bulunduğu bir gemiyi suda menfaat elde amacıyla kullandığını söylemek mümkün değildir. Dolayısıyla yolculuk chartereri gemi işletme müteahhidi olarak nitelendirilemez¹³⁹.

Zaman charteri sözleşmesi ise TTK m. 1131 hükmü ile, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında

¹³⁷ Gemi kira sözleşmesinin tarafları gemi işletme müteahhidi ile gemi malikidir. Donatan ifadesinin bu ilişki bakımından yeri bulunmamaktadır çünkü kendi adına işletme unsuru burada yapılan kira sözleşmesi ile sona ermektedir. (Fehmi Ülgener, “Deniz Hukuku Derneği Tarafından 1 Haziran 1996 Tarihinde Düzenlenen Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumunda Verilen Tebliğlerin Özetleri – IV. Tebliğ: Gemi Tahsis Sözleşmelerinin Hukuki Mahiyetleri ve Taraflarının Vasıfları ile İlgili Yargıtay Kararlarının İncelenmesi”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 3-4, s. 54.). Gemi kira sözleşmesi mülkiyeti iktisap etme şartı olmadan, Türk bayrağını çekmek ve belirli bazı imtiyazlardan yararlanmak imkanını tanımaktadır. Uygulamada 1970’li yıllardan itibaren gemi kirası hakkında Barecon A, Barecon B, Barecon 89 ve Barecon 2001 matbu formlar kullanılmaya başlanmıştır. (Ülgener, **Gemi İşletme Müteahhidi**, s. 10-11.) Barecon 2001 sözleşmesinin Türkçe metni için bkz. Erişim Adresi: http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Antlasmalar/Turkce/barecon_2001.pdf

¹³⁸ TTK m. 1119/f. 2 hükmü ile kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesinin, sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceği öngörülmektedir.

¹³⁹ Örneğin bir geminin yükünü yüklemek üzere belirli bir tarihte belirli bir limanda olması gerekiyorsa bu emir, ticari yönetime ilişkin bir emirdir. Bu itibarla bu yetkiyi kullanmak yolculuk charterlerine aittir. Zira geminin ticari yönetimi yolculuk charterlerinin kontrolü altındadır. Fakat geminin teknik yönetimi yolculuk charterlerine ait değildir. Dolayısıyla yolculuk charterlerinin gemi işletme müteahhidi sayılması mümkün değildir. (Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 147.)

tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır¹⁴⁰. Buna göre zaman charteri sözleşmesinde geminin ticari yönetimi tahsis olunana bırakılmaktadır, geminin teknik yönetimi ise tahsis edende kalmaktadır. Bu halde tahsis olunan geminin ticari yönetimini elinde bulundurmakta ancak teknik yönetiminde söz sahibi olmadığından söz konusu gemiyi kendi adına suda menfaat elde etmek amacıyla kullandığından söz etmek mümkün değildir. Dolayısıyla zaman chartereri de kanaatimizce gemi işletme müteahhidi sıfatını haiz değildir¹⁴¹.

D. Gemi İşletme Müteahhidinin Hukuki Durumu

Bu noktada gemi işletme müteahhidinin hukuki durumunu incelemek gerekmektedir. Bu inceleme, hem gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasındaki iç ilişki bakımından, hem de gemi işletme müteahhidinin üçüncü şahıslarla ilişkileri bakımından ayrı ayrı yapılmalıdır.

1. İç İlişki Bakımından

Gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasındaki iç ilişki, gemi işletme müteahhidine gemiyi kullanması ve gemiden yararlanma hakkı tanıyan, başka bir deyişle bu hakkın kaynağını oluşturan hukuki ilişkiye ait kurallara tabidir¹⁴². Uygulamada gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasındaki iç ilişki bakımından kira, finansal kiralama, ariyet sözleşmelerine yahut intifa hakkı gibi haklar tanıyan sözleşmelere esas alınmaktadır. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidinin gemiye zilyet olma durumu da bu sözleşmelere dayanmaktadır. Hukukumuzda kabul edilen sözleşme serbestisi prensibi uyarınca, taraflar aralarındaki hukuki ilişkiyi emredici hükümler çerçevesi dışında kalmak kaydıyla diledikleri gibi düzenleyebilmektedir.

Diğer taraftan gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasında her zaman hukuken geçerli sayılan bir ilişki olmayabilir. Bu durum çalma, gasp ve taraflar arasında akdedilen sözleşmenin geçersizliği veya sona ermesi gibi hallerde ortaya

¹⁴⁰ Doktrinde bu hüküm uygulamada hiç kullanılmayan “tahsis olunan” ve “tahsis eden” kavramlarının “donatan” ve “zaman chartereri/charterer” terimlerine tercih edilmesi sebebiyle eleştirilmektedir. (Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 123-124.)

¹⁴¹ Aynı yönde bkz. Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 186. Ancak Can bu görüşü ileri sürdüğünde henüz 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu kabul edilip yürürlüğe girmemişti, dolayısıyla kendisi TTK anlamındaki zaman charteri sözleşmesinden değil, navlun sözleşmesinin bir türü olarak kabul edilen zaman charteri sözleşmesini işaret etmektedir.

¹⁴² Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 99.

çıkar. Bu halde genel hükümlere başvurmak gerekmektedir, dolayısıyla Medeni Kanun'un malik ile zilyet arasındaki hukuki ilişkiyi düzenleyen hükümleri uygulama alanı bulacaktır¹⁴³.

2. Üçüncü Şahıslarla Olan İlişkisi Bakımından

Gemi işletme müteahhidinin üçüncü şahıslarla ilişkisini düzenleyen TTK m. 1061/f. 2 hükmü şu şekildedir: “*Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır.*”¹⁴⁴ Buna göre, üçüncü şahıslara karşı donatanın haklarından faydalanabildiği gibi, aynı zamanda üçüncü şahıslara karşı donatan gibi sorumlu tutulmaktadır. Bu hüküm uyarınca gemi adamlarının kusurlu fiillerinin sebep olduğu zararlardan ileri gelen munzam sorumluluk ile çatma, kurtarma, müşterek avarya gibi sözleşmeden kaynaklanmayan borçlardan doğan donatanın sorumluluğu esaslarına tabidir¹⁴⁵.

Gemi işletme müteahhidi gemiyi kendi adına işlettiğinden geminin kullanılmasından doğan haklar gemi işletme müteahhidine ait olduğu gibi alacaklar da ona ait olacaktır. Örnek olarak gemi başka bir gemiye ilişkin bir kurtarma operasyonunda yer alıp bir kurtarma ücretine hak kazanıldıysa bu ücret gemi işletme müteahhidine ait olacaktır. Müşterek avaryaya ilişkin garame alacağı bakımından da durum böyledir. Ayrıca herhangi bir çatma meydana gelmesi halinde de geminin payına düşen tazminat alacağına da gemi işletme müteahhidi hak kazanmaktadır. Diğer taraftan gemi işletme müteahhidi gemiye malik olmadığından mülkiyet hakkından kaynaklanan ve kendisine tanınmayan bazı haklardan mahrum kalacaktır. Gemiye satmak veya ipotek etmek gibi haklar mülkiyet hakkından ileri geldiğinden

¹⁴³ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 99-100.

¹⁴⁴ 6762 sayılı yürürlükten kaldırılmış bulunan Türk Ticaret Kanunu'nda da yukarıdaki hükme paralel olarak sevk edilmiş çok benzer bir hüküm bulunmaktaydı. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu Hakkındaki Hüküm Gerekeşi uyarınca anılan hükmün en belirgin sonucu başkasının malik bulunduğu bir gemiyi deniz ticaretinde kullanan şahısların da donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerden faydalanması olarak tespit edilmiştir. (TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 10, C. XII, Sayı: 198, s. 51; Can, **a.g.e.**, s. 185'ten naklen.)

¹⁴⁵ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 100; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 147-148; Adil İzveren/Nisim Franko/Ahmet Çalık, **Deniz Ticareti Hukuku**, Ankara, 1994, s. 98-99.

gemi işletme müteahhidinin gemi üzerinde bu haklar bakımından bir tasarruf yetkisi bulunmamaktadır¹⁴⁶.

Geminin işletilmesinden doğan haklar ve alacaklar gemi işletme müteahhidine ait olduğu gibi geminin kullanılmasından doğan tüm borçlar da ona aittir¹⁴⁷. Buna göre, müşterek avarya müessesinde gemiye düşen garame payının borçlusu gemi işletme müteahhididir. Çatmada da eğer bir tazminat ödenmesi gerekiyorsa bu tazminatı da ödemekle yükümlü olacaktır.

Geminin işletilmesi için istihdam edilen gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinden doğan ücretleri gemi işletme müteahhidi ödemekle yükümlü olacağı gibi gemi adamlarının görevlerini ifa etmeleri sırasında kusurlu fiilleri sonucu üçüncü kişilerin gördüğü zarardan da sorumlu tutulmaktadır. Gemi adamlarından kaptan da gemi malikini değil, gemi işletme müteahhidini temsil etmektedir. Nitekim kanun koyucu tarafından öngörülmüş bulunan gemi işletme müteahhidi tanımında da geminin “kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi” ifadesi yer almaktadır, bu itibarla burada da geminin gemi işletme müteahhidi tarafından kaptan aracılığıyla kullanıldığından söz edilmektedir. Bu nedenle kaptanın kanuni yetkisi dâhilinde gerçekleştirmiş olduğu hukuki işlemlerden de gemi işletme müteahhidi sorumlu tutulacaktır.

Kanun koyucu maliki tarafından işletilmeyen bir gemiye ilişkin olarak üçüncü kişilerin korunması amacıyla gemi işletme müteahhidinin üçüncü kişilere karşı donatan sayılacağını öngörmüş olmakla beraber gemi malikini sorumluluktan tamamen kurtarmamaktadır. Nitekim TTK madde 1061/2’nin devamı uyarınca, *“Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötü niyet sahibi olmadıkça,*

¹⁴⁶ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 136; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 100; Bozkurt, **a.g.e.**, s. 58; İzveren/Franko/Çalık, **a.g.e.**, s. 99-100.

¹⁴⁷ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 100; Bozkurt, **a.g.e.**, s. 58. İstihdam ettiği ya da hizmet sözleşmelerini devraldığı kaptan ve gemi adamlarının ücretleri ile bunların görevlerini yaparken işledikleri haksız fiillerden doğan tazminatı ödemekle yükümlü olacak şahıs da gemi işletme müteahhididir. Aynı şekilde kaptanın hukuki yetkisi dahilinde gerçekleştirdiği hukuki işlemlerden de gemi maliki değil gemi işletme müteahhidi sorumlu olacaktır. Zira gemiyi kendi emrinde bulunan kaptan ve gemi adamları vasıtasıyla kullanan gemi maliki değil, gemi işletme müteahhidir. (Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 148.)

hakkını istemekten engelleyemez.” Buna göre gemi alacaklısı hakkı veren alacaklardan birinin ortaya çıkması halinde, gemi maliki menfaat elde etmek amacıyla maliki bulunduğu gemiyi başkasına bırakmış olduğundan bu durumun kendisi aleyhine getirdiği sonuçlara da katlanmak durumunda kalacaktır¹⁴⁸.

Kanun koyucu yukarıda belirtilen esasları öngörürken bu durumun istisnalarını da sevk etmiştir. TTK m. 1061/f. 2 hükmü uyarınca gemi maliki iki hususu ispat ettiği takdirde maliki bulunduğu gemiye ilişkin doğan gemi alacaklısı hakkını bertaraf edebilecektir:

- Geminin işletilmesi malike karşı haksız olmalıdır. Bu unsur doktrinde gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasında geminin kullanılmasına ilişkin herhangi bir sözleşmenin bulunmaması gerektiği şeklinde yorumlanmaktadır. Bu itibarla tarafların arasında bir sözleşme mevcut olup da bu sözleşmenin herhangi bir nedenle geçersiz olduğu haller kapsam haricinde bırakılmaktadır¹⁴⁹. Diğer taraftan bazı hallerde gemi işletme müteahhidinin geminin işletilmesine ilişkin yetkisi yalnızca belirli sularda sefere göndermek üzere sınırlanmış olabilir. Böyle bir halde gemi işletme müteahhidinin sahip bulunduğu yetkiyi aşarak gemiyi başka sularda sefere göndermesi durumunda geminin işletilmesinin malike karşı haksız olup olmayacağı tartışması ortaya çıkmaktadır. Doktrinde bu durumun haksız işletme olarak kabul edilemeyeceği belirtilmektedir¹⁵⁰.
- Alacaklı kötü niyetli olmalıdır. Buradaki kötü niyet unsuru, gemi alacaklısının gemi işletme müteahhidinin gemiyi işletmesinin haksız olduğunu bilmesi ya da biliyor olması gerektiği yani ihmali yüzünden bilmemesine ilişkindir.

Yukarıdaki şartların ikisinin birlikte gerçekleşmesi halinde, başka bir deyişle geminin işletilmesinin malike karşı haksız olması ve alacaklının da kötü niyetli olması halinde, gemi alacaklısı hakkı bu şartların gerçekleşmesinden etkilenmeden

¹⁴⁸ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 137-138; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 100.

¹⁴⁹ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 138; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 100.

¹⁵⁰ Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, 186; Okay, **a.g.e.**, s. 233.

kanunen ve kendiliğinden doğacaktır. Ancak bu şartlar gerçekleştiği takdirde artık gemi alacaklısı, hakkını gemi malikine karşı kullanamayacaktır. Bizim de katıldığımız görüş uyarınca doktrinde kanun koyucunun iyi niyet unsurunu hakkın doğmasının bir şartı olarak değil, kullanılmasının bir şartı olarak öngördüğü ileri sürülmektedir¹⁵¹.

¹⁵¹ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 138.

İKİNCİ BÖLÜM

DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAYNAKLARI

I. İç Hukuk Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğunun Kaynakları

Donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun kaynaklarına hem milletlerarası sözleşmelerde hem de iç hukukta rastlamak mümkündür. Sistematik açıdan öncelikle iç hukuk uyarınca donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunun hangi hükümlere göre belirlenebileceği ele alındıktan sonra konunun milletlerarası sözleşmeler ile nasıl düzenlenmiş bulunduğu incelenecektir. Bu itibarla öncelikle iç hukuk bakımından oldukça genel nitelikli ve geniş kapsamlı Çevre Kanunu üzerinde durulacaktır. Ardından TTK ve TBK uyarınca donatanın sebep olduğu petrol kirliliğinden hangi hükümler uyarınca sorumlu tutulabileceği değerlendirilecektir. Son olarak ise daha özel nitelikli bir kanun olan 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun bakımından donatanın petrol ve diğer zararlı maddelerin yol açtığı kirlilikten sorumluluğu tartışılacaktır.

A. Çevre Kanunu Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu

1. Genel Olarak

2872 sayılı Çevre Kanunu her türlü kirlilikten ötürü sorumluluğunu belirleyen genel nitelikte yasal bir düzenlemedir. Yukarıda da belirtildiği üzere 2872 sayılı Çevre Kanunu, Anayasa m. 56 hükmü ile öngörülen ilkeleri uygulamaya koymak üzere yürürlüğe konmuştur. Çevre Kanunu yayınlandığı 11 Ağustos 1983 tarihinden

itibaren çeşitli değişikliklere uğramıştır. Özellikle 2006 yılında yapılan değişiklikler önem arz etmektedir, bu değişiklikler aşağıda detaylı olarak ele alınacaktır.

Kanun'un amacı m. 1 hükmüyle, *“bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak”* olarak öngörülmüştür. Çevre Kanunu m. 3 hükmü ile çevrenin korunmasına, iyileştirilmesine ve kirliliğin önlenmesine ilişkin genel nitelikteki ilkeler 10 bent halinde sayılmaktadır. Bu ilkeler uyarınca çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesi görevi ve bu hususta sevk edilen kurallara uyma görevi başta İdare olmak üzere herkese yüklenmiştir. Sürdürülebilir kalkınma ilkesinin de ayrıca ilkeler arasında vurgulandığı gözlemlenmektedir. Çevre politikalarının oluşmasında katılım hakkının esas tutulduğunun altı çizilerek idareye katılım ortamını yaratma görevi yüklenmektedir.

Kirletenin sorumluluğu m. 28 hükmü ile, kirletme yasağı ise Kanun'un m. 8 hükmü ile öngörülmüştür. Kirletmenin önlenmesi ve etkilerinin azaltılması için yapılan masraflardan sorumluluk ise m. 3(g) hükmü ile belirlenmektedir. Ayrıca çevre sorunlarının çözümüne yönelik olarak taraf olduğumuz uluslararası anlaşmalar sonucu ortaya çıkan ulusal hak ve yükümlülüklerin yerine getirilmesi için gerekli teknik, idarî, malî ve hukukî düzenlemelerin Bakanlığın¹⁵² koordinasyonunda yapılacağı belirtilmektedir. Benzer olarak çevrenin korunması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve çevre sorunlarının çözümüne yönelik gerekli teknik, idarî, malî ve hukukî düzenlemeler Bakanlığın koordinasyonunda yapılacağı ilkesi de hüküm altına alınmaktadır.

2. Sorumluluk Kavramı

Çevre kirliliği herhangi bir zarar meydana getirdiği ve bu zarardan dolayı bir tazmin yükümlülüğü doğduğu takdirde sorumluluk ortaya çıkacaktır¹⁵³. Borç, borçlunun alacaklıya karşı bir edimin ifa edilmesini, bir şeyin verilmesini, yapılmasını ya da yapılmamasını taahhüt etmesidir. Sorumluluk ise edimin yerine

¹⁵² Çevre Kanunu m. 2 hükmü gereğince “Bakanlık”, “Çevre ve Şehircilik Bakanlığı”nı ifade etmektedir.

¹⁵³ Selahattin Sulhi Tekinay, “Çevrenin Kirletmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları: III. Sigorta Semineri 4-7 Nisan 1977**, Sevinç Matbaası, Ankara, s. 161.

getirilmemesi halinde borçlunun malvarlığına hukuken el koyarak alacağını zorla elde etmesine katlanmasıdır¹⁵⁴. Sorumluluğu açıklarken iki ayrı ana başlık altında incelemek gerekmektedir, zira sorumluluk kavramı iki farklı anlamda kullanılmaktadır. İlk başlık olan –den sorumluluk sorumluluğun kaynağını ifade etmektedir, bir kimsenin borca aykırı hareketinden ya da haksız fiilinden sorumluluğundan söz edildiğinde bu sorumluluk kastedilmektedir. Borca aykırılık yahut hukuka aykırı fiil neticesinde doğan zararın tazmin edilmesine ilişkin yükümlülüktür. Başka bir deyişle bir kimsenin bizzat ya da yardımcı kişileri vasıtasıyla diğer bir kimseye karşı işlediği hukuka aykırı bir fiilden ötürü ona karşı sorumlu tutulması, tazminat ödeme yükümlülüğü altına girmesidir¹⁵⁵.

İkinci başlık ise –ile sorumluluk olarak nitelendirilmektedir ve borcunu ifa etmeyen borçlunun malvarlığına cebri icra yoluyla başvurarak borcu ifaya zorlanması, borçlunun malvarlığının alacaklının el koymasına konu olması durumudur¹⁵⁶. Diğer bir deyişle borcunu ifa etmeyen borçlu alacaklıya karşı malvarlığıyla sorumlu olacaktır¹⁵⁷. Çalışmamızın ikinci bölümünde –den sorumluluk kavramı incelenecektir.

–ile sorumluluk kavramı ise sınırsız sorumluluk ve sınırlı sorumluluk olmak üzere ayrıma tabi tutulmaktadır. Asıl olan sınırsız sorumluluktur ve bu halde borçlu borcunu ifa etmediği takdirde alacaklıya karşı tüm malvarlığıyla sorumlu tutulmaktadır¹⁵⁸. Sınırlı sorumluluk ise konu bakımından sınırlı sorumluluk, eşya ile

¹⁵⁴ Andreas B. Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri Cilt I**, 1948, s. 75; Necip Kocayusufpaşaoğlu/Hüseyin Hatemi/Rona Serozan/Abdulkadir Arpacı, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm Birinci Cilt: Borçlar Hukukuna Giriş-Hukuki İşlem-Sözleşme**, 6. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 26-27. Sorumluluk kavramı geniş anlamıyla, bir kimsenin başkasına verdiği zararı tazmin etme yükümlülüğünü ifade etmektedir. (Deschenaux/Tercier, **Sorumluluk Hukuku**, s.1.) Satavier’e göre sorumluluk, öncelikle zarar görenin alacağını ifade etmektedir. Sorumluluk sorumlu olanın ödeme kabiliyetiyle yakın ilişki içerisinde zira borçlunun ödeme kabiliyeti olmadığı takdirde alacağın herhangi bir değeri olmayacaktır. (Merih Kemal Omağ, “Otomobil Mesuliyet Sigortalarında Zarar Gören Üçüncü Şahsın Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkı”, **İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi**, Yıl: 1973, Sayı: 1, 201.)

¹⁵⁵ Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **a.g.e.**, s. 26; Andreas B. Schwarz, **Borçlar Hukuku Dersleri I. Cilt**, Çev. Bülent Davran, İstanbul, 1948, s. 75; Helvacı, **a.g.e.**, s. 8; Rayegan Kender, “Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: II, Sayı: 2, Yıl: 2005, s. 115.

¹⁵⁶ Helvacı, **a.g.e.**, s. 8; Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **a.g.e.**, s. 26; Rayegan Kender, “Türk ve Alman Hukuk Sistemlerinde Donatanın Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlarında Temerrüt ve Dava Faizi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt 47, Sayı: 11-12, Kasım-Aralık 1973, s. 1180.

¹⁵⁷ Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **a.g.e.**, s. 26-27.

¹⁵⁸ Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **a.g.e.**, s. 29.

sınırlı sorumluluk (sınırlı ayni sorumluluk) ve miktar itibariyle sınırlı sorumluluk olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Konu bakımından sınırlı sorumluluk halinde borçlunun sorumluluğu malvarlığının bir kısmına ilişkindir, eşya ile sınırlı sorumlulukta malvarlığına dahil belirli bir eşya üzerinde alacaklı lehine sınırlı ayni hak tanınmakta ve bu hak ile alacaklıya hakkını söz konusu eşya üzerinden öncelikle ve imtiyazlı olarak elde etme imkanı tanınmaktadır¹⁵⁹. Miktar ile sınırlı sorumlulukta ise borçlu tüm malvarlığıyla ancak belirli bir miktar için sorumludur¹⁶⁰. Donatanın petrol kirliliğinden doğan –ile sorumluluğunun sınırlı olup olmadığı hususu ise çalışmamızın üçüncü bölümünde inceleme konusu yapılmıştır.

3. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğu

a. Genel Olarak

Yukarıda da belirttiğimiz gibi Anayasa m. 56 hükmüyle tayin edilen ilkeleri uygulamak amacıyla çıkarılan 2872 sayılı Çevre Kanunu¹⁶¹ m. 28 hükmü kirletenin sorumluluğunu düzenlemektedir. Bilindiği gibi, özel nitelikli kanun genel nitelikli kanuna nazaran öncelikle uygulanır. Ancak Çevre Kanunu m. 28/f. 2 hükmü uyarınca kirletenin çevre kirliliğinden doğan zararlardan genel hükümler uyarınca sorumluluğu da saklı tutulmuştur. Bu sebeple kirletene yöneltilecek olan tazminat talebi Çevre Kanunu haricinde genel hükümlere de dayandırılabilir¹⁶².

Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğunu incelemekten önce Kanun ile öngörülmüş bulunan kirlenmeyi önlemek, durdurmak, kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için tedbir alma yükümlülüğü (m. 8) ile kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için

¹⁵⁹ Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **a.g.e.**, s. 30-31.

¹⁶⁰ Doktrinde miktar ile sınırlı sorumluluk bakımından aslında sorumluluğun değil borcun sınırlı olduğu kabul edilmektedir. Bu itibarla da belirli bir miktar ile sınırlı sorumluluğun aslında sınırlı sorumluluk teşkil etmediği belirtilmektedir. (Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı, **a.g.e.**, s. 31-32.)

¹⁶¹ Çevre Kanunu yürürlüğe girmeden önce taşınmaz mülkiyetinin çevreye olan müdahalelerini sınırlandırmak için eski Medeni Kanun'un 656 ve 661.maddeleri uygulama alanı bulmaktaydı. Ancak bu hükümler komşuluk hukukuna ilişkin olduğundan doktrinde “komşuluk” kavramı oldukça geniş olarak yoruma tabi tutulmaktaydı. Yargıtay’a göre, “Bir taşınmazın uzaklığı ne olursa olsun, öteki taşınmazın kullanılmasından doğan taşkınlık ve zararın etki alanı içine girdiği durumlarda taraflar komşu sayılır.” (1 H.D. 12/5/1978, E. 4774 K. 5433, Yargıtay Kararları Dergisi, Cilt: IV, Sayı:7, 1978, s. 1091 vd.; Haluk Tandoğan, “Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu”, **Çevre Kanunu’nun Uygulanması**, Ankara, 1987, s. 35-36.

¹⁶² Kender/Ünan/Aybay/Ilgın/Teoman/Ersoy, **a.g.e.**, s. 9-10.

yapılan masraflardan sorumluluk (m.3/g) hususlarını incelemek gerekmektedir. Bu konuların ardından kirletenin sorumluluğunu belirleyen temel hüküm olan m. 28 hükmü etraflıca ele alınacaktır. Zira kirletenin sorumluluğunun dayanağı kirletme yasağının düzenlendiği m. 8 hükmüdür.

b. Kirletme Yasağı ve Kirlenmeyi Önleme Yükümlülüğü

Çevre Kanunu kirletenin sorumluluğunu düzenlemeden önce “Kirletme Yasağı” kenar başlığını taşıyan madde 8 hükmü uyarınca kirletme yasağı ve kirlenmenin önlenmesi yükümlülüğünü şu şekilde öngörmüştür:

“Her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama vermek, depolamak, taşımak, uzaklaştırmak ve benzeri faaliyetlerde bulunmak yasaktır.

Kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda ilgililer kirlenmeyi önlemekle; kirlenmenin meydana geldiği hallerde kirleten, kirlenmeyi durdurmak, kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler.”

Bu itibarla öncelikle çevreyi doğrudan ya da dolaylı bir şekilde kirletme yasağı öngörülmüştür. Görülmektedir ki, Çevre Kanunu çevrede etkisini hava, su ve toprak bakımından gösteren katı, sıvı ve gaz halindeki müdahaleleri, yani maddi müdahaleleri yasaklamaktadır. Çevrede hava, su, rüzgâr, ışık gibi kaynaklardan yararlanılmasını engelleyen olumsuz müdahaleler yahut manevi müdahalelere ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır¹⁶³.

Hükmün ikinci fıkrasında ise kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlar ile kirlenmenin meydana geldiği durumlar arasında bir ayrım yapılmaktadır. Buna göre çevre kirliliğinin meydana gelme riskini barındıran bir durum ortaya çıktığı takdirde ilgililer kirlenmeyi önlemekle yükümlü tutulmuşlardır. Kirlenmenin hali hazırda zaten meydana geldiği durumlar bakımından ise kirleten kirlenmeyi durdurmak,

¹⁶³ Çörtoğlu, *Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk*, s. 85-86. Sirmen, *Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılması*, s. 287-288; Mustafa Ateş, “Çevre Kanununa Göre Çevre Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk”, *Ankara Barosu Dergisi*, Yıl: 1995, Sayı: 2, s. 74.

kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tedbirleri almakla yükümlü tutulmaktadır¹⁶⁴.

Kirlenmeye ilişkin önlem alma yükümlülüğü kanun koyucu tarafından “ilgililer”e yüklenmiştir. Zira henüz kirlenme ortaya çıkmadığından “kirleten” olarak nitelendirilebilecek bir şahıstan söz etmek mümkün değildir. İlgililer kavramı ile çevre kirliliğine sebep olma riskini taşıyanlar ile yetkili makamlara işaret edilmektedir¹⁶⁵. Önlem alma yükümlülüğü esas olarak kirletene ait bir yükümlülük olmakla beraber kirletme riskini taşıyan şahısların tespit edilememeleri veya bu önlemleri almaktan kaçınmaları ya da durumun aciliyeti gibi sebeplerle yetkili makamların bu hususta gerekli önlemleri almaları gerekecektir¹⁶⁶. Yukarıdaki hükmün lafzı itibarıyla kirlenme zaten meydana geldiği takdirde, kirlenmeyi durdurma ve kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü kirletene aittir. Kirletenin tespit edilememesi ya da durumun aciliyeti gibi hallerde söz konusu önlem alma yükümlülüğü idareye ait olacaktır. Bu durum Anayasa m. 56 hükmü uyarınca sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı ile Çevre Kanunu m. 30 hükmü ile tanınan ilgili mercilere başvurarak çevreyi kirleten veya bozan faaliyetlerle ilgili gerekli önlemlerin alınmasını isteme hakkından ileri gelmektedir¹⁶⁷.

c. Kirlenmenin Önlenmesi ve Çevrenin İyileştirilmesi için Yapılan Harcamalardan Sorumluluk

Çevre Kanunu m. 3/(g) bendi hükmü ile “*Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirleten veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır.*” demek suretiyle kirleten öder ilkesi benimsemektedir¹⁶⁸. Söz konusu hükmün devamında kirletenin

¹⁶⁴ Çevre Kanunu ile öngörülen önlem alma yükümlülüğü hem özel hem kamu yararını korumayı amaçlamaktadır. Bu itibarla da karma nitelikte bir ödev teşkil etmektedir. Zira bu ödevi aykırı davranılması halinde ödevden yararlanan şahıslar hem adli hem de idari yargı yoluna başvurabilecektir. (Çörtoğlu, *Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk*, s. 95-96.)

¹⁶⁵ Yongalık, **a.g.e.**, s. 92; Başak Başoğlu, *Çevre Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, yayınlanmamış doktora tezi, s. 136.

¹⁶⁶ Yongalık, **a.g.e.**, s. 92-93’ten naklen; Danışma Meclisi Tutanak Dergisi 1983, C. 18, s. 397-398.

¹⁶⁷ Başoğlu, **a.g.e.**, s. 137-139.

¹⁶⁸ “Kirleten öder” ilkesi hukuki bir ilke olmaktan ziyade ekonomiye ilişkin olarak OECD (The Organization for Economic Co-operation and Development – İktisadi İşbirliğine Kalkınma Teşkilatı)

kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamaların 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edileceği öngörülmektedir¹⁶⁹.

Kirletenin kirlenmenin önlenmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalara ilişkin sorumluluğu, kirlenmeyi önleme yükümlülüğünden kaynaklanmaktadır. Kanun koyucu kirlenmeyi önlemekle yükümlü kıldığı kirleteni, kirlenmenin önlenmesine ilişkin alınan tedbirlere ilişkin yapılan masraflardan da haliyle kirleteni sorumlu tutmaktadır. Kirlenmenin önlenmesi yükümlülüğü hem kamu hukuku hem de özel hukuk karakterini taşımaktadır, zira bu yükümlülük hem kamu hem de özel yararları korumayı amaçlamaktadır. Çevre kirliliğine yetkili idari makamlar zarar görenler bu kirliliğe katlansa dahi müdahale edebilecekleri gibi kirlenmeden zarar görenler yetkili idari makamlardan müdahale etmesini talep edebilmektedir. Bu doğrultuda kirlenmenin önlenmesine ilişkin yapılan masrafları kamu makamları tarafından kamu alacağı şeklinde cebren tahsil edilebilmektedir¹⁷⁰.

Bu itibarla Çevre Kanunu m. 3/(g) hükmü uyarınca masraflara katlanma yükümlülüğü doğmaktadır. Söz konusu masraflar önleme masrafları olarak da adlandırabileceğimiz kirlenme meydana gelmeden önce kirlenmenin meydana gelmesini önlemek amacıyla alınan tedbirlerden kaynaklanan masraflar

tarafından geliştirilen bir ilkedir. Günden güne daha yaygın olarak benimsenmekte ve Avrupa Topluluğu ile diğer topluluklar arasında kabul görmektedir. “Kirleten öder” ilkesi kirlenme zararına ilişkin masrafların dağıtımına ilişkin metodu belirlemektedir. 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme’nin (OPRC- 1990 Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation) başlangıç metninde de “kirleten öder” ilkesi uluslararası hukukun temel prensiplerinden biri olarak kabul edilmektedir. (Birnie, **a.g.e.**, s. 9.) Bu ilke özellikle endüstrileşmesini tamamlamış ülkeler tarafından esas alınmaktadır. (Çörtoğlu, **Taşınmaz Mülkiyeti**, s. 25.) “Kirleten öder” ilkesi, Avrupa Birliği üye Devletlerinde çevre zararını önlemek ve tazmin etmek hakkında öngörülmüş bulunan 2004/35 tarihli Avrupa Birliği Direktifi ile de kabul edilmiştir. (Henrik Rigbom, “Maritime Liability and Compensation in EU Law”, **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 161.) Bu ilke hakkında detaylı bilgi için bkz. Nükhet Turgut, “Kirleten Öder İlkesi ve Çevre Hukuku”, **AÜHFD**, C.: 44, Sayı: 1-4, Ankara, 1995, s. 607-654.

¹⁶⁹ Burada kirletenin çevrenin kirlenmesinden dolayı kamu kurum ve kuruluşlarına karşı sorumluluğu söz konusudur. (Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1133.)

¹⁷⁰ Çörtoğlu, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 95; Sirmen, **Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılması**, s. 296-297.

olabilecektir¹⁷¹. Aynı şekilde çevre kirliliğinin hali hazırda gerçekleştiği durumlar bakımından da temizleme masrafları söz konusu olacaktır. Bu temizleme masrafları “kirleten öder” ilkesi gereği kirletene aittir¹⁷². Ancak kirletenin söz konusu önlemleri almaması ya da herhangi bir sebeple söz konusu önlemlerin yetkili makamlar tarafından doğrudan alınması halinde yapılmış bulunan harcamalar yine kirletenden tahsil edilecektir.

Öte yandan önemle vurgulamak gerekmektedir ki yukarıda ele alınan önlem alma yükümlülüğü ile masraflara katlanma yükümlülüğü Çevre Kanunu m. 28 hükmü ile öngörülmüş bulunan çevre kirliliğinden kaynaklanan zararı tazmin yükümlülüğünden farklıdır. Zira kanun koyucu Çevre Kanunu ile kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve giderilmesine ilişkin yapılan masraflardan sorumluluğun yanı sıra çevrede kirlenme ve bozulmaya sebep olanların bundan kaynaklanan zararlardan sorumluluğu öngörülmektedir¹⁷³. Ayrıca kanun koyucu kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve giderilmesine ilişkin yapılan masraflardan sorumluluk ifadesini kullanış olsa da Çevre Kanunu m. 3/(g) hükmü teknik anlamda bir sorumluluk normu niteliğinde değildir¹⁷⁴. Bu hüküm sorumluluk normundan ziyade kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve giderilmesine ilişkin yapılan masrafların ödenmesi borcunu düzenlemektedir. Kirleten kanun tarafından önlem alma yükümlülüğüne tabi tutulmaktadır ve bu doğrultuda kanundan doğan bu yükümlülüğün ihlali halinde alınacak önlemlerin masrafı da kirletene aittir. Alınan

¹⁷¹ Kirlenmenin önlenmesi bakımından yapılan masraflardan “kirleten öder” ilkesi doğrultusunda kirlenme tehlikesini yaratan şahısların sorumlu tutulması gerektiği savunulmaktadır. (Başoğlu, **a.g.e.**, s. 144.)

¹⁷² Yongalık, **a.g.e.**, s. 94-95; Başoğlu, **a.g.e.**, s. 140-141.

¹⁷³ Çörtoğlu, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 80. Yazar kirlenmenin önlenmesi ya da giderilmesine ilişkin yapılan masrafların kirletenin iradesi dışında onun malvarlığından tahsil edilmesinin zarar olarak görülmesi mümkün olsa da esasında söz konusu masrafların mevcut zararları kapsamadığı, gelecekte meydana gelebilecek zararları önleyebileceği, bu itibarla zarardan ve sorumluluktan bahsedilemeyeceğini ileri sürmektedir. (Çörtoğlu, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 81.) Aynı yönde görüş beyan eden Helvacı da masraf ve zarar kavramlarının ayırımına işaret etmektedir: “ ‘Masraf bir kimsenin kendi iradesiyle üçüncü şahıs lehine veya bir şey için yaptığı ve yüklenmediği bir servet azalması...’ olması nedeniyle mameleke ilişkin iradi bir kayıp olduğu halde, zarar iradi değildir.” (Helvacı, **a.g.e.**, s. 53-54; Von Tuhr, **a.g.e.**, s. 119-120’den naklen.) Aynı şekilde Başoğlu da masraflara katlanma yükümlülüğünün tazminat şeklinde bir yaptırıma neden olmayacağını, masrafların kişinin iradesi dâhilinde meydana gelen malvarlığı eksilmesi teşkil ettiğini savunmaktadır. (Başoğlu, **a.g.e.**, s. 142.) Aksi görüş için bkz. İhsan Ulusan, “Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi”, **Yargıtay Dergisi**, Cilt: 12, Sayı: 1-2, Ocak-Nisan 1986, s. 75; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 243-245.

¹⁷⁴ Çörtoğlu, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 93; Helvacı, **a.g.e.**, s. 54.

önlemlerin kirleten tarafından alınmaması ya da alındığı halde yetersiz kalması halinde yetkili makamlar doğrudan bu önlemleri alabilecek ve bu takdirde kamu kurum ve kuruluşları tarafından yapılan masraflar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkındaki Kanun hükümleri doğrultusunda bizzat kirletenden tahsil edilecektir¹⁷⁵.

d. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğunun Hukuki Dayanağı

Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğu m. 28 hükmüyle öngörülmüştür. Ancak Çevre Kanunu 1983 yılında yürürlüğe girdiğinde kirletenin sorumluluğu m. 28 hükmüyle değil, m. 3/(f) bendi hükmüyle düzenlenmiş idi. 3416 sayılı Kanun ile Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğuna ilişkin ilkeler köklü bir değişikliğe uğradığından söz konusu değişiklikten önceki halden de karşılaştırmalı olarak bahsetmekte fayda görmekteyiz.

3416 sayılı Kanun ile değişikliğe uğramamış bulunan Çevre Kanunu m. 3/(f) hükmü uyarınca, “*Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. Ancak bunlar, kirlenmenin önlenmesi ve sınırlandırılması için yapılan giderleri ödeme sorumluluğundan, söz konusu kirlenmeyi önlemek için gerekli her türlü tedbiri aldıklarını ispat etmek kaydıyla kurtulabilirler.*”

3/3/1988 tarihinde 3416 sayılı Kanun uyarınca Çevre Kanunu değişikliğe uğramış ve kirletenin sorumluluğu m. 28 hükmü ile şu şekilde düzenlenmiştir: “*Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır.*” Ardından 26/4/2006 tarihinde 5491 Kanun uyarınca m. 28

¹⁷⁵ 2006 yılında Çevre Kanunu’nun tadil edilmesine dek kirletenin, kirlenmenin önlenmesi ve sınırlandırılması için yapılan giderleri ödeme yükümlülüğünden söz konusu kirlenmeyi önlemek için gerekli her türlü tedbiri aldıklarını ispat etmek kaydıyla kurtulabileceği öngörülmekteydi. Ancak Çevre Kanununu değiştiren 5491 sayılı Kanun ile söz konusu kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulma imkânı kaldırılmıştır. Masraflardan sorumluluğun kurtuluş kanıtı getirerek bertaraf edilmesi mümkün olduğundan bu sorumluluk olağan sebep sorumluluğu olarak nitelendirilmekteydi. (Cevdet Yavuz, “Türk Hukukunda Çevre Kirletenlerin Hukuki Sorumluluğu”, **Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, Cilt: 5, Sayı: 1-3, Ocak-Aralık 1990, s. 38; Gökyayla, **a.g.e.**, s. 285; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 243; Başoğlu, **a.g.e.**, s. 143.)

hükümüne eklenen ek fıkra şu şekildedir: “Çevreye verilen zararların tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrar.”

4. Sorumluluğun Niteliği

Kural olarak sorumluluğun temel unsurlarından biri kusurdur¹⁷⁶. Ancak genel hükümlerin yanı sıra bazı özel kanunlarla çeşitli kusursuz sorumluluk halleri düzenlenmiştir¹⁷⁷. Kusur aranmayan bu tür sorumluluk halleri “objektif sorumluluk” ya da “sebebe sorumluluğu” kavramları ile ifade edilmektedir. Türk hukukunda sebebe sorumluluğu, “olağan sebebe sorumluluğu” ve “tehlike sorumluluğu” şeklinde ikiye ayrılmaktadır¹⁷⁸. Ancak vurgulamak gerekmektedir ki, İsviçre Hukuku’nda ve Türk doktrininde bazı yazarlar kusursuz sorumluluk hallerini sınıflandırırken “olağan sebebe sorumluluğu ve “tehlike sorumluluğu” ifadeleri yerine “basit objektif sorumluluk” ve “ağırlaştırılmış objektif sorumluluk” kavramlarını tercih etmektedirler¹⁷⁹.

¹⁷⁶ Kusur, kınanan hareket tarzının kendisi olarak ifade edilmektedir. Kusur, kast ve ihmal olmak üzere iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Kastın iki unsuru bulunmaktadır, bunlar failin hukuka aykırı neticeyi öngörmesi ve bu neticeyi istemesidir. Failin bu davranışı gerçekleştirirken bir hukuk normunun ihlal edip etmediğini bilmesi gerekip gerekmediği hususu doktrinde tartışmalıdır. Oser – Schönberger’e göre böyle bir normu ihlal ettiğini bilmesi gerekmemekte, von Tuhr ve Schwarz’a göre failin hukuka aykırı hareket ettiğini bilmesi ya da hareketin ahlaken kınanacak bir hareket olduğunu idrak etmesi gerekmektedir. (Hugo Oser/Wilhelm Schönberger, **Kommentar zum schweizerischen Zivilgesetzbuch Bd. V: Das Obligationenrecht**, 1. Teil, 2. Aufl., Zurich, 1929, Art. 41, Nr. 60; von Tuhr, **a.g.e.**, s. 428; Schwarz, **a.g.e.**, s. 110.) İhmal ise failin hukuka aykırı sonucu istememekle birlikte bu sonucu önlemek için halin gerektirdiği dikkat ve özeni göstermemesi hali olarak tanımlanmaktadır.(Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 45-49.) İhmalin değerlendirilmesi bakımından gösterilecek özen ölçüsünün nasıl değerlendirileceğine ilişkin olarak İsviçre-Türk hukukunda ve Alman hukukunda objektif ölçü esas alınmaktadır. (Atamer, **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 31.)

¹⁷⁷ Zira bugünkü sorumluluk kavramıyla geçmişteki sorumluluk kavramı farklılık arz etmektedir. Geçmişte sorumluluk, kusur kavramı ile ilişkilendirilirken günümüzde sorumluluk zararın ödenmesi tekniği olarak kabul edilmektedir. (Omağ, **Doğrudan Doğruya Dava Hakkı**, s. 200-201.)

¹⁷⁸ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 22; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 452; Selahattin Sulhi Tekinay /Sermet Akman /Haluk Burcuoğlu/Atilla Altop, **Tekinay Borçlar Hukuku**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1993, s. 498; İpek Sağlam, “Adam Çalıştırmanın Sorumluluğu, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu – Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2012, s. 162; Süleyman Yılmaz, “Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebebe Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 59, Sayı: 3, s. 556.

¹⁷⁹ Bu görüşe göre ağırlaştırılmış sorumlulukların birçoğu tehlike sorumluluğu teşkil etmektedir. Ancak tehlike sorumluluğu içi uğraş alanının tehlikeli olup olmadığını belirlemek gerekmektedir. Her zaman özel bir tehlikeye dayanmayabilecek hallerin de kapsam dâhiline sokulabilmesi açısından ağırlaştırılmış objektif sorumluluk ifadesi tercih edilmektedir. Helvacı, **a.g.e.**, s. 11-12.

Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğu kusura dayanmayan yani objektif bir sorumluluk olarak düzenlenmektedir¹⁸⁰. Yukarıda bahsedildiği üzere sebep sorumluluğu “tehlike sorumluluğu” ve “olağan sebep sorumluluğu” şeklinde bir sınıflandırılmaya tabi tutulmaktadır. Olağan sebep sorumluluğu, tehlike sorumluluğu halleri haricindeki kusursuz sorumluluk halleri bakımından söz konusudur. Tehlike sorumluluğu ise bir işletme, faaliyet veya nesneye özgü tehlikelerin meydana gelmesi neticesinde oluşan sorumluluk olarak tarif edilmektedir¹⁸¹. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun kabul edilmesinden önce tehlike sorumluluğu Borçlar Kanunu dışındaki özel nitelikli kanunlar tarafından düzenlenmekte iken Türk Borçlar Kanunu “*Tehlike Sorumluluğu ve Denkleştirme*”

¹⁸⁰ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 19; Helvacı, **a.g.e.**, s. 10. Kirletenin sorumluluğunun (3416 sayılı Kanun’dan önceki Çevre Kanunu bakımından) objektif bir sorumluluk olduğu hususu Hükümet tarafından Danışma Meclisine 7 Mart 1983 tarihinde sunulan Çevre Kanunu Tasarısı Gerekçesinde de yer almaktadır: “Maddede öngörülen ilkeler arasında, kirletme dolayısıyla ortaya çıkacak tazminat sorumluluğu ile ilgili olarak bunun objektif sorumluluk olduğu yer almaktadır.” Ayrıntılı bilgi için bkz. Türkiye Çevre Sorunları Vakfı tarafından yayınlanan Gerekçeli ve Açıklamalı Çevre Kanunu, Ankara, 1983, s. 39 vd. 3416 sayılı Kanun ile değişikliğe uğramadan önce Çevre Kanunu m. 3/(f) hükmü ile öngörülen kirletenin sorumluluğunun olağan sebep sorumluluğu mu yoksa ağırlaştırılmış objektif sorumluluk mu olduğu yönünde doktrinde tartışmalar bulunmaktaydı. Bu tartışmaların odağında “*kirletmenin önlenmesi ve sınırlandırılması için yapılan giderleri ödeme sorumluluğundan söz konusu kirletmeyi önleme için gerekli her türlü tedbiri aldıklarını ispat etmek kaydıyla kurtulabilirler.*” ifadesi sebebiyle gerekli özenin gösterildiğinin ispat edilmesi suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânı yer almaktaydı. Doktrinde bu durumun ilk bakışta Çevre Kanunu m. 3/(f) hükmü ile tayin edilen sorumluluğun olağan sebep sorumluluğu şeklinde öngörüldüğü kanısını uyandırır da kirletmeden doğan zararlar bakımından ağırlaştırılmış objektif sorumluluk söz konusu olduğu neredeyse tüm yazarlar tarafından kabul edilmektedir. (Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 22-25; Çörtoğlu, **Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk**, Yargıtay Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 1-2, s. 78; İlhan Ulusan, **Medeni Hukukta Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı**, 2. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012, s. 354-355.) İsviçre’de de Suların Kirletilmeye Karşı Korunması Hakkındaki (8 Ekim 1971 tarihli) Federal Kanun m. 36/1 uyarınca da benzer nitelikte bir sorumluluk söz konusudur. Buna göre özel ağırlıkta tehlike taşıyan bir işletme, tesisat veya davranış sorumluluğun doğabilmesi bakımından zorunlu bir şart olarak öngörülmemiştir. Böylece suların kirletilmesine ilişkin özel bir tehlikeye dayandırılmaksızın ağırlaştırılmış objektif sorumluluk öngörülmüştür. Deschenaux/Tercier burada bir tehlike sorumluluğundan söz etmenin olanaksız olduğunu, zira söz konusu Kanunun kirliliğin neden olduğu tüm zararlar bakımından uygulandığını belirtmektedir. (Deschenaux/Tercier, **a.g.e.**, s. 154.) Bu görüşe karşılık Elvend Kantar, söz konusu sorumluluğu kesin sorumluluk veya risk sorumluluğu olarak nitelendirmektedir. (Elvend Kantar, “Çevre Hukukunda Sorumluluk Kavramı”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 58, Sayı: 1-2-3, 1984, s. 34.) 3416 sayılı Kanun ile yapılan değişiklik esas itibarıyla çevreyi kirletenin sorumluluğunun niteliğine ilişkin herhangi bir değişiklik getirmemiştir, yalnızca kirletmenin önlenmesi ve sınırlandırılması için yapılan masraflardan sorumluluğun niteliğine ilişkin değişikliğe gidilmiştir.

¹⁸¹ Türk Borçlar Kanunu kabul edilmeden önce “tehlike sorumluluğu” açıkça düzenlenmemiş olmasına rağmen İsviçre Hukuku’nun da etkisiyle doktrinde bir kusursuz sorumluluk hali olarak kabul edilmektedir. (Yılmaz, **a.g.m.**, s. 552-558.) Diğer taraftan 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu sistematigi uyarınca “kusursuz sorumluluk” kenar başlığı altında “hakkaniyet sorumluluğu”, “özen sorumluluğu” ve “tehlike sorumluluğu” halleri sayılmaktadır. (Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 614; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.**, s. 498; Başoğlu, **a.g.e.**, s. 151.)

kenar başlığını taşıyan m. 71 hükmüyle genel bir düzenlemeye kavuşturulmuştur¹⁸². Bununla beraber “basit objektif sorumluluk” ve “ağırlaştırılmış objektif sorumluluk” şeklinde başka bir ayırım da mevcuttur.

Çevre Kanunu madde 28 ile öngörülen kirletenin sorumluluğunun niteliğini tespit etmek için öncelikle sorumluluğun temelini tayin etmekte fayda görmektediriz¹⁸³. Çevre Kanunu uyarınca çevreyi kirletenin sorumluluğunun, çevrenin korunmasının büyük önem teşkil etmesinden ve toplum açısından zorunlu bir husus olmasından kaynaklandığı, bu sebeple çevrenin korunmasının teşkil ettiği öneme dayalı bir “sebepten sorumluluk” halinin söz konusu olduğu ileri sürülmektedir. Bu görüşe göre hukuka aykırılık unsuru, çevrenin kirletilmesine sebep olma haliyle gerçekleşmektedir¹⁸⁴. Diğer taraftan Çevre Kanunu m. 28 hükmü ile öngörülen sorumluluğun dayanağını açıklamak için sebep olma ilkesinin yeterli olmadığı da ileri sürülmektedir¹⁸⁵. Doktrinde kanun koyucunun çerçeve bir norm öngörmeyi amaçladığı böylece somut olaya göre söz konusu çerçevenin içi türlü sorumluluk halleriyle doldurularak uygulama alanı bulabileceği belirtilmektedir¹⁸⁶. Böylece belirli bir sorumluluk ilkesi öngörmeden somut olayın özellikleri dikkate alınarak kusur, tehlike ve fedakârlığın denkleştirilmesine ilişkin sorumluluk halleri ile çerçeve normunun içi doldurularak sorumluluğu temellendirmek mümkün olacaktır¹⁸⁷.

Doktrinde fazlasıyla taraftar bulan diğer bir görüşe göre ise Çevre Kanunu uyarınca öngörülen kirletenin sorumluluğu ağırlaştırılmış objektif sorumluluk niteliğindedir¹⁸⁸. Zira meydana gelen çevre kirliliği vakalarının tamamında tehlike

¹⁸² Yılmaz, **a.g.e.**, s. 552 vd.

¹⁸³ Kural olarak kusursuz sorumluluk hallerinin temelinde sebep olma ilkesi yer almaktadır. Bununla beraber sebep olma ilkesi yanında veya ondan bağımsız olarak sebep olma ilkesinden başka ilkelere de dayandırılmaktadır. (Haluk Tandoğan, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, Turhan Kitabevi, Ankara, 1981, s. 4.)

¹⁸⁴ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 224.

¹⁸⁵ Helvacı, **a.g.e.**, s. 14; Ulusan, **Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 75.

¹⁸⁶ Helvacı, **a.g.e.**, s. 14-15; Ulusan, **Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 75; Ulusan, **Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi**, s. 355.

¹⁸⁷ Helvacı, **a.g.e.**, s. 14-15; Ulusan, **Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 75; Ulusan, **Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi**, s. 355.

¹⁸⁸ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 22-25; Çörtoğlu, **Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 97; Helvacı, **a.g.e.**, s. 12; Sirmen, **Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 25-26; Sirmen, **Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılması**, s. 297; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 101; Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 141; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 11; Ulusan,

sorumluluğunun temel iki özelliği olan kirlenmeye sebep olan faaliyetin yahut işletmenin zarara yol açmaya önemli ölçüde eğilimli olması veya sebep oldukları zararın nicelik ve nitelik bakımından oldukça ağır olması özellikleri yer almamaktadır¹⁸⁹. Ağırlaştırılmış objektif sorumluluk görüşü kanaatimizce de isabetlidir.

Son olarak yazarlarım bir kısmı kirletenin sorumluluğunun tehlike sorumluluğu niteliğinde olduğunu ileri sürmektedir¹⁹⁰. Ancak tehlike sorumluluğu artık Türk Borçlar Kanunu uyarınca özel bir hüküm ile düzenlendiğinden öncelikle TBK m. 71 hükmü uyarınca öngörülen tehlike sorumluluğunun şartlarından bahsetmek gerekmektedir¹⁹¹. Tehlike sorumluluğu kaynağını tehlike kavramında bulmaktadır. Tehlike sorumluluğu değerlendirilirken tehlike kavramı, zarara sebep olma ihtimalinin önemli ölçüde yüksek olması ve tehlikenin sebep olabileceği zararın nicelik yahut nitelik bakımından ağır sonuçlara yol açma kıstasları göz önünde bulundurulmaktadır¹⁹². TBK m. 71 hükmü çerçevesinde tehlike sorumluluğunun söz

Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi, s. 355; Emel Badur, “Çevreyi Kirletenin Hukuki Sorumluluğu”, **Çevre Hukuku Sempozyumu**, Ankara, Türkiye Adalet Akademisi Yayınları, 2006, s. 111; Seda İrem Çakırca, “Çevreyi Kirletenin Hukuki Sorumluluğu”, **İÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, No: 47, Ekim 2012, s. 81; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1135.

¹⁸⁹ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 20.

¹⁹⁰ Kantar, **a.g.e.**, s. 28; Yavuz, **a.g.e.**, s. 38; Nuri Erişgin, “Çevre Kirletenin Hukuksal Sorumluluğu”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 14, Sayı: 4, İstanbul, 2008, s. 223; Melek Bilgin-Yüce, “Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: VII, Sayı: 2, Yıl: 2010, s. 144; Başoğlu, **a.g.e.**, s. 174 vd. Ağırlaştırılmış objektif sorumluluğunun tehlike sorumluluğu ile aynı sorumluluk türünü ifade ettiğini belirterek Çevre Kanunu uyarınca düzenlenen kirletenin sorumluluğunun tehlike sorumluluğu niteliğinde olduğu yönündeki görüş için bkz. Ateş, **a.g.m.**, s. 71-73. Çevrenin kirletilmesinden doğan sorumluluğun ağırlaştırılmış bir kusursuz sorumluluk olduğunu, Çevre Kanunu m. 28 ile öngörülen sorumluluğun bir tehlike sorumluluğu olduğunu belirten ancak bu sorumluluğun her zaman tek bir esasa dayandırılmasının mümkün olmayacağı ve karma sorumluluk niteliği taşıyabileceği yönündeki görüş için bkz. Gökyayla, **a.g.e.**, s. 291-292.

¹⁹¹ “Tehlike Sorumluluğu ve Denkleştirme” kenar başlığını taşıyan TBK m. 71 hükmü şu şekildedir: “Önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur. Bir işletmenin, mahiyeti veya faaliyette kullanılan malzeme, araçlar ya da güçler göz önünde tutulduğunda, bu işlerde uzman bir kişiden beklenen tüm özenin gösterilmesi durumunda bile sıkça veya ağır zararlar doğurmaya elverişli olduğu sonucuna varılırsa, bunun önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletme olduğu kabul edilir. Özellikle, herhangi bir kanunda benzeri tehlikeler arz eden işletmeler için özel bir tehlike sorumluluğu öngörülmüşse, bu işletme de önemli ölçüde tehlike arz eden işletme sayılır. Belirli bir tehlike hâli için öngörülen özel sorumluluk hükümleri saklıdır. Önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin bu tür faaliyetine hukuk düzenince izin verilmiş olsa bile, zarar görenler, bu işletmenin faaliyetinin sebep olduğu zararlarının uygun bir bedelle denkleştirilmesini isteyebilirler.”

¹⁹² Tandoğan, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk**, s. 26; Ayça Akkayan-Yıldırım, “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LXX,

konusu olabilmesi için öncelikle bir zarar doğmuş olmalıdır. Zararın önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden kaynaklanması gerekmektedir. Son olarak tehlike sorumluluğuna tabi tutulan olaydaki tehlikenin gerçekleşmesiyle zarar arasında uygun nedensellik bağı var olmalıdır. Bu madde hükmü ile bir kusursuz sorumluluk hali öngörülmektedir, bu sebeple de kusur şartı aranmamaktadır. Hukuka aykırılık unsuru bakımından ise hükümdeki farklı esasların uygulanma hallerini tespit etmek gerekmektedir. Önemli ölçüde tehlike arz eden işletmenin sahibi veya işletenin sorumlu tutulacağını da vurgulamak gerekmektedir¹⁹³.

Çevre kirliliğinin kaynağını çoğu zaman teknoloji yahut endüstri faaliyetleri teşkil etmektedir ve bu faaliyetlerin çoğunun temelinde tehlike yaratma riski bulunmaktadır. Dolayısıyla çevre kirliliğinden doğan sorumluluğun tehlikeli faaliyetler yürütülmesinden kaynaklandığı hallerde yukarıda açıklanan çerçeve normunun içi tehlike sorumluluğu ilkesi ile doldurulacaktır. Sonuç olarak temelinde tehlike yaratma ihtimali bulunan faaliyetlerden kaynaklanan çevre kirliliği hallerinde tehlike sorumluluğu söz konusu olacaktır. Bununla beraber Çevre Kanunu uyarınca kanun koyucu sorumluluğun doğabilmesi için özünde tehlike yaratma ihtimali söz konusu olan faaliyetlerden kaynaklanmasına ilişkin herhangi bir şart öngörmemiştir. Başka bir deyişle, Çevre Kanunu madde 28 ile tayin edilen kirletenin sorumluluğu, tehlike sorumluluğu hallerinin aksine, çevrenin kirlenmesi bakımından ağır ve tehlike arz eden bir işletmenin ya da tesisatın işletilmesine yahut tehlikeli bir maddenin kullanılması ya da bulundurulmasına bağlı kılınmamaktadır¹⁹⁴. Bu durumun yanı sıra tehlike yaratması ihtimali olmayan faaliyetler sonucu da çevre kirliliğinden sorumluluk doğabilmesi mümkündür. Dolayısıyla böyle bir halde sorumluluğu tehlike ilkesine dayandırmak söz konusu olmayacaktır¹⁹⁵.

Sayı: 1, s. 204; Mustafa Tiftik, **Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural ile Düzenlenmesi Sorunu**, 2. Bası, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005, s. 23; Ulusan, **Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi**, s. 358; Süleyman Yılmaz, “Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 59, Sayı: 3, 2010, s. 571; Gökyayla, **a.g.m.**, s. 285-287; Ateş, **a.g.m.**, s. 71.

¹⁹³ Akkayan-Yıldırım, **a.g.m.**, s. 207 vd.; Yılmaz, **a.g.m.**, s. 571-572.

¹⁹⁴ Yavuz, **a.g.m.**, s. 40.

¹⁹⁵ Helvacı, **a.g.e.**, s. 15-17. Çevre kirliliğinin özünde tehlike yaratma riski barındırmayan faaliyetlerden kaynaklanması ihtimali bu sorumluluğun temelinde hangi ilkenin yer aldığının tespitini gerekli hale getirmektedir. Bu halde sorumluluğun temelinde “zarar ile zarar arasında bağlılık” ilkesinin yer alması mümkün görünmektedir. Nitekim çevreyi kirletici ya da çevreye zarar verici faaliyetlerde bulunan ve bu faaliyetten belirli bir şekilde yararlanan kimsenin, söz konusu faaliyet

Aynı şekilde “fedakârlığın denkleştirilmesi” ilkesi de Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğunun temelini teşkil edebilecek ilkelerden kabul edilmektedir¹⁹⁶. Bu halde “hukuken korunan bir varlığa yine hukuken korunan bir üstün çıkar sahibi tarafından yapılan hukuka uygun müdahale dolayısıyla, zarar görenin hukuk düzeninin sağladığı koruma yetkilerinden yararlanamayarak katlandığı fedakârlığın üstün çıkar sahibi tarafından bir tazminat ödenerek giderilmesi, denkleştirilmesi” esas alınmaktadır¹⁹⁷.

Bu noktada vurgulanması gereken başka önemli bir husus ise çevre kirliliğinden sorumluluğu belirlemek için esas alınan kuralların uygulama şartlarının gerçekleşip yarıştığı hallerde her bir kuralın belirlediği sorumluluğun temelinde farklı sorumluluk ilkeleri yatabileceği hususudur. Örneğin Çevre Kanunu madde 28 ile tayin edilen sorumluluğun temelini “egemenlik alanı” ilkesi oluştururken, madde 28’in yarıştığı diğer bir kuralın temelini başka bir ilke oluşturabilecektir¹⁹⁸.

Çevre Kanunu uyarınca çevreyi kirletenin sorumluluğu çoğu kez özel ağırlıkta tehlike içeren bir işletme ya da tesisattan kaynaklandığından tehlike sorumluluğu olarak kendini gösterebilecektir ancak sorumluluğun doğması için ağır bir tehlikeye dayanması şart koşulmamaktadır. Bu nedenle bizim de katıldığımız görüş doğrultusunda bu sorumluluğun “tehlike sorumluluğu” ve “olağan sebep sorumluluğu” ayrımı yerine, “basit objektif sorumluluk” ve “ağırlaştırılmış objektif

neden olduğu kirlenmeden doğan sorumluluğa tabi tutulması gerekmektedir. Benzer olarak, “egemenlik alanı düşüncesi” de bazı hallerde bu sorumluluğa temel teşkil edebilecektir. Nitekim bu görüş uyarınca “bir kimse kendi egemenlik alanı içinde bulunan, yani kendisine tabi olan şeylerin veya kişilerin verdikleri zarardan sorumlu olmalıdır”. Egemenlik alanı bakımından mülkiyet alanı, yapı eseri ve taşınmaz maliki ile araç işletenin sorumluluğu örnek teşkil etmektedir. Bu ilke kendi egemenlik alanı çerçevesi içerisinde meydana gelen çevre kirliliğinden doğan zarara katlanması gerektiği şeklinde değerlendirilebilecektir. (Helvacı, **a.g.e.**, s. 16-17; Tandoğan, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, s. 5.)

¹⁹⁶ Ulsan, **Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 73-75; Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 29; Helvacı, **a.g.e.**, s. 17.

¹⁹⁷ Tandoğan, s. 48; Helvacı, **a.g.e.**, s. 18-19. Bu ilke hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ulsan, **Medeni Hukukta Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı**, 2. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012. Ulsan Çevre Kanunu’nun amacının da bu ilkenin sorumluluk temeli olarak kabul edilmesine uygun olduğunu, madde 28 ile hukuka aykırılıktan söz edilmemesinin sonucu olarak hukuka uygun bir eylem sonucu çevre kirliliği meydana gelmesi halinde fedakârlığın denkleştirilmesi ilkesinin bu çerçeve normu dolduracağını ileri sürmektedir. (Ulsan, **Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 75-76.) Tandoğan da Çevre Kanunu madde 28 ile “hukuka aykırılık” ya da “mülkiyet hakkının kullanılmasında taşkınlık” unsurlarına yer vermemesinden ötürü hukuka uygun eylemler sonucu oluşan çevre kirliliğinden doğan zararın hakkaniyetin gerektirdiği oranda tazmin edilmesi borcunu kirlenene yüklenebileceğini belirtmektedir. (Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 29)

¹⁹⁸ Helvacı, **a.g.e.**, s. 17-18.

sorumluluk” ayırımına tabi tutularak ağırlaştırılmış objektif sorumluluk olarak nitelendirilmesi gerektiği doktrinde kabul görmektedir¹⁹⁹.

Buna ek olarak tehlike sorumluluğu TBK ile artık genel bir hüküm ile düzenleme alanı bulmaktadır. Bu hükmün çerçevesi kapsamında donatanın Çevre Kanunu uyarınca petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği hususunda sorumluluğun gerçekleşmesi için zararın önemli ölçüde tehlike arz eden işletmenin faaliyetinden kaynaklanması gerektiği şartını incelemek gerekmektedir²⁰⁰. Kanaatimizce donatan tarafından geminin işletilmesi tehlike arz etmektedir ve tehlike sorumluluğu kapsamında değerlendirilebilecektir²⁰¹.

¹⁹⁹ Bu görüşü ilk kez savunan Tandoğan, bu görüşe ilişkin yöneltilebilecek eleştirileri de tek tek belirterek her biri bakımından gerekçelerini sunmaktadır. Bu görüşe yöneltilebilecek en önemli eleştirilerden birinin katlanılması güç tazminat yükümlülüklerinin Türk ekonomisinin kalkınma çabalarını olumsuz yönde etkilemesi ihtimali olarak belirlenmektedir. (Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 22-25) Ancak günümüzde bu durum ihdas edilen sorumluluk sigortaları vasıtasıyla çözüme ulaştırılmıştır. Ayrıca İsviçre’de Suların Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkındaki 8 Ekim 1971 tarihli Federal Kanun uyarınca da sorumluluk için özel ağırlıkta tehlike taşıyan bir işletme, tesisat veya fiilin gerçekleşmesi şartı öngörülmemektedir. Ağırlaştırılmış sorumlulukların birçoğu tehlike sorumluluğu olarak kendisini göstermektedir ancak işletme, tesisat ya da fiilin özel bir tehlike arz edip etmediğine bakılmaksızın doğrudan ağırlaştırılmış objektif sorumluluk öngörülebilmektedir. Bu itibarla Deschenaux-Tercier de ağırlaştırılmış objektif sorumluluk ifadesini kullanmayı yeğlemiştir. (Helvacı, **a.g.e.**, s. 12’den naklen; Henri Deschenaux/Pierre Tercier, **La Responsabilité Civile**, Berne, 1982.)

²⁰⁰ Zira kaleme alındığı sıradaki TBK tasarı metninde söz konusu madde hükmü zararın tehlike arz eden işletmenin faaliyetinden değil, tehlike arz eden faaliyetten kaynaklanmasının yeterli olduğu öngörülmekteydi. Ancak kanunlaşmış bulunan TBK metni uyarınca tehlike sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için zararın tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden kaynaklanması gerekmektedir. 2005 yılında TBK Tasarısı’nda “Tehlike Sorumluluğu” kenar başlığı altında düzenlenen hüküm uyarınca önemli ölçüde tehlike arz eder nitelikte bir işletmenin faaliyetinden ziyade önemli ölçüde tehlike arz eder nitelikte bir faaliyetin varlığı aranmaktaydı. Bu hüküm bu haliyle İsviçre’de henüz yasalaşmamış olan Sorumluluk Hukukunun Revizyonu ve Yeknesaklaştırılmasına İlişkin Kanun Tasarısı’nın m. 50 hükmüne paralel olarak kaleme alınmıştır. (Akkayan-Yıldırım, **a.g.m.**, s. 209; Ulusan, **Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi**, s. 360-362.) Bu itibarla TBK m. 71 hükmü doğrultusunda tehlike sorumluluğu çerçevesi oldukça daraltılmıştır. Tehlike sorumluluğuna ilişkin genel bir kural öngörme saikiyle hareket eden kanun koyucunun, hükmün önemli ölçüde tehlike arz eden işletme faaliyeti ile sınırlanması yerine genel olarak bu tarz faaliyetleri kapsayan bir yöntem benimsemesinin daha uygun olacağı yönünde bkz. Akkayan-Yıldırım, **a.g.m.**, s. 209; Ulusan, **Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi**, s. 362-363; Yeşim Atamer, “Revize Edilmiş Türk Borçlar Kanunu Tasarısı’na İlişkin Değerlendirme ve Teklifler”, **Hukuki Perspektifler Dergisi**, Sayı: 6, Mayıs 2006, s. 22; Yılmaz, **a.g.m.**, s. 572. Diğer taraftan önemli ölçüde tehlike arz eden bir faaliyetin zarara sebep olduğu haller bakımından da tehlike sorumluluğunun varlığını kabul etmek gerektiği yönünde bkz. Güzin Üçışık, “Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural ile Düzenlenmesi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara, 2009, s. 143.

²⁰¹ Diğer taraftan İsviçre Hukuku’nda tehlike sorumluluğunun öngörüldüğü özel kanunlardan biri deniz ve iç sularda gemilerin işletilmesinden kaynaklanan zararlara ilişkin sorumluluğun düzenlendiği kanundur. (Akkayan-Yıldırım, **a.g.m.**, s. 205’ten naklen; Max Keller/Sonja Gabi-Bolliger, **Das**

Sonuç olarak tehlike sorumluluğu TBK ile genel bir kural uyarınca düzenleme alanı bulduğundan Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğu TBK uyarınca öngörülen tehlike sorumluluğu esaslarını her zaman karşılamayabilecektir. Nitekim tehlike sorumluluğunun genel bir kural ile düzenlenmemiş bulunduğu dönemlerde dahi doktrinde hâkim görüş Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğunu tehlike sorumluluğundan ziyade ağırlaştırılmış objektif sorumluluk olarak nitelendirmektedir. Günümüzde ise tehlike sorumluluğu TBK m. 71 hükmü çerçevesinde sınırlandırılmış bulunduğu göre Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğunu doğrudan bu kapsamda değerlendirmek makul görünmemektedir, durumu her somut olay bakımından değerlendirmeye tabi tutmak gerekmektedir. Donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğu ise çoğu zaman tehlike sorumluluğu esaslarını karşılayacağından bu kapsamda değerlendirilebilecektir²⁰².

5. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğunun Şartları

a. Kirilenmeden Sorumlu Tutulan Kişiler

Çevre Kanunu uyarınca kirilenmeden sorumlu tutulan kişi “kirleten”dir. Çevre kirliliğinden sorumluluğun düzenlendiği m. 28 hükmünün kenar başlığı da “Kirletenin Sorumluluğu” şeklindedir. “Kirleten” kavramı Çevre Kanunu’nun m. 2 hükmünde, “*Faaliyetleri sırasında veya sonrasında doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine, ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına neden olan gerçek ve tüzel kişiler*” şeklinde tanımlanmaktadır²⁰³. Kirleten kavramına ilişkin olarak ayrıca

Schweizerische Schuldrecht Band II – Haftpflichtrecht, Basel-Frankfurt am Main, 1988, s. 207.) İsviçre Hukuku’na paralel olarak, Türk Hukuku’nda da TBK m. 71 ile tehlike sorumluluğunun özel bir kural ile düzenlenmesine dek tehlike sorumluluğunun özel kanunlarla düzenlendiği görülmektedir. Buna örnek olarak 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca düzenlenen motorlu araçları işletenin hukuki sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olarak düzenlenmesi gösterilebilir. Söz konusu sorumluluk bakımından da “işleten” kavramının düzenlediği görülmektedir, ancak şüphesiz donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunu bu kapsamda değerlendirmek mümkün olabilecektir.

²⁰² Çevre Kanunu uyarınca donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunun niteliğini belirlemenin esas itibarıyla pratik önemi Çevre Kanunu uyarınca benimsediği talep temellerinin yarışması ilkesi bakımından kendisini gösterecektir. Çevre Kanunu uyarınca benimsenen talep temellerinin yarışması ilkesi hakkında açıklamalar için bkz. İkinci Bölüm, I, A, 9.

²⁰³ Bununla beraber 2006 yılında Çevre Kanunu’nda yapılan değişiklikten önce m. 2 hükmünde yer alan “kirleten” kavramı tanımı şu şekildedir: “*Fiilleri sonucu doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine sebep olan gerçek ve tüzel kişiler*”. Bu tanımda yer alan “fiilleri sonucu” ifadesinin “faaliyetleri sırasında veya sonrasında” şeklinde değiştirildiği göze çarpmaktadır. Ayrıca sadece çevre kirliliğine neden olma unsurunun yanı sıra ekolojik dengenin ve çevrenin bozulması unsurları da eklenmiştir.

Çevre Kanunu m. 8/f. 2 hükmü de yol gösterici niteliktedir. Bu hükme göre, “*Her türlü artık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklere aykırı olarak doğrudan veya dolaylı biçimde alıcı ortama vermek, depolamak, taşımak, uzaklaştırmak ve benzeri faaliyetlerde bulunmak yasaktır.*” Bu itibarla atık ve artıkları çevreye zarar verecek şekilde ve ilgili mevzuata aykırı olarak doğrudan ya da dolaylı biçimde ortama veren, depolayan, taşıyan, uzaklaştıran ve benzeri faaliyetlerde bulunan şahıslar kirleten olarak kabul edilmektedir²⁰⁴. Bu itibarla kanun koyucunun sorumlu kişi belirlenirken malik yahut zilyet olma gibi bir şart öngörmediği hususu da gözden kaçmamalıdır²⁰⁵. Ayrıca kirleten şahıs ayırt etme gücünü haiz olmasa dahi bu sorumluluk hali bir kusursuz sorumluluk niteliğinde düzenlendiğinden sorumlu tutulabilecektir²⁰⁶.

Kirletenin gerçek veya tüzel kişi olması arasında herhangi bir farklılık bulunmamaktadır. Bu itibarla hem özel hem de kamu tüzel kişilerinin sebep olduğu çevre kirliliğinden sorumluluğu Çevre Kanunu m. 28 hükmüne tabi kılmak gerektiği doktrin ve Yargıtay tarafından kabul edilmektedir²⁰⁷.

Çevre Kanunu m. 28 hükmü ile öngörülen kirletenin sorumluluğu, kirlenmeye yol açacak özel ağırlıkta tehlike taşıyan bir faaliyete, tesisata veya işletmeye bağlanmamıştır. Herhangi bir gerçek yahut tüzel kişinin çevre kirliliğine sebep olan faaliyeti o kişinin kirlenmeden doğan zarardan sorumlu tutulması için yeterli sayılmaktadır²⁰⁸.

²⁰⁴ Yılmaz-Turgut, **Çevre Politikası ve Hukuku**, s. 144-145; Helvacı, **a.g.e.**, s. 45.

²⁰⁵ Gökyayla, **a.g.m.**, s. 297.

²⁰⁶ Helvacı, **a.g.e.**, s. 48-49; Mustafa Dural/Tufan Öğüz, **Türk Özel Hukuku Cilt II: Kişiler Hukuku**, 14. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013, s. 71.

²⁰⁷ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 25-26; Helvacı, **a.g.e.**, s. 45-46; Yavuz, **a.g.m.**, s. 39; Başoğlu, **a.g.e.**, s. 199. Bu görüş kamu kurum ve kuruluşları ile kamu iktisadi teşebbüslerinin çevreyi kirlletmelerini mazur göstermek için sebep olmadığı ve kirlenmenin kamu menfaati ile özel menfaat kavramlarından tamamen bağımsız olduğuna dayandırılmaktadır. Yargıtay da bu doğrultuda, Karayolları Genel Müdürlüğü’nün de sebep olduğu çevre kirliliğinden ötürü Çevre Kanunu madde 28 uyarınca sorumlu tutulmasına hükmetmiştir. (Yargıtay 4. H.D. 9/2/1989, E. 1988/7660, K. 1980/1046; Yargıtay Kararları Dergisi, Cilt: 15, Sayı: 5, s. 648.) Benzer yönde bir karar için bkz. Yargıtay 1. H.D. T.: 21/6/2006, E.: 2006/6156, K: 2006/7222. Kamu hukuku tüzel kişilerinin çevre kirliliğinden sorumluluğuna ilişkin davaların adli mahkemeler nezdinde mi yoksa idari mahkemeler nezdinde mi görüleceği hususu zararın bir kamu hizmetinin görülmesi sırasında ortaya çıkıp çıkmadığına bağlı olacaktır. (Helvacı, **a.g.e.**, s. 46-47.)

²⁰⁸ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 25; Sirmen, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 25.

Çevre kirliliğinin bir işletme ya da tesisat faaliyeti sonucu meydana gelmesi halinde kirlenme zararından sorumlu tutulan şahıs “işleten” olacaktır²⁰⁹. İşleten, işletmenin kendi yararına ve hesabına, tehlikesi de ona ait olmak üzere işletiliyor olduğu, işletmenin üzerinde fiili hâkimiyeti olan şahıstır. Bu şahıs malik, işletme ruhsatı sahibi, adi kiracı, hâsılat kiracısı veya intifa hakkı sahibi gibi sıfatlara sahip bir şahıs olabilir²¹⁰. Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği bakımından ise donatan, gemi işletme müteahhidi yahut intifa hakkı sahibi kirleten olarak sorumlu tutulacaktır.

Çevre kirliliğinin istihdam edilen bir şahsın fiilleri sonucu ortaya çıkması halinde ise adam çalıştıran şahıs çevre kirliliğine sebep olmuş sayılmaktadır. Bu noktada TBK m. 66 uyarınca adam çalıştıranın sorumluluğuna ilişkin hükümleri uygulamaya gerek bulunmamaktadır. Zira Çevre Kanunu uyarınca “kirleten” kavramının kapsamı, çevreyi kirleten kişiyi istihdam eden veya çevreyi kirletecek maddeleri bulunduran kimseleri de ihtiva etmektedir. Burada adam çalıştıran kimse çevre kirliliğine dolaylı olarak sebep olan kimsedir²¹¹. Bu itibarla gemi adamı ya da kaptan petrol kirliliğine sebep olduğu takdirde onu istihdam eden donatan ya da gemi işletme müteahhidi, yukarıda da açıklandığı üzere “işleten” sıfatıyla sorumlu tutulacaktır.

b. Çevrenin Kirlenmesi

Sorumluluğun ortaya çıkabilmesi için temel unsurlarından biri çevrenin kirlenmesidir. Çevre Kanunu m. 28 hükmü, çevreyi kirletenleri ve çevreye zarar verenleri sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan sorumlu tutmaktadır. Bu hükümde kanun koyucu “kirlenme” ve “bozulma” kavramlarından söz ederek çevre kirliliğinin

²⁰⁹ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 25; Helvacı, **a.g.e.**, s. 48. Buradaki “işleten” kavramının anlamını ve kapsamını tayin etmek bakımından 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda yer alan “işleten” kavramına ilişkin açıklama ve içtihatlardan yararlanılabilecektir. Karayolları Trafik Kanunu bakımından “işleten” kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tandoğan, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, s. 222-231. Ayrıca kirletenin sorumluluğunun bir tehlike sorumluluğu olarak öngörüldüğü görüşünün kabul edilmesi halinde kirleten kavramının, çevre için önemli ölçüde tehlike arz eden faaliyetleri yürüten işletmeler ve tesislerin işletme sahipleri ve işletenleri şeklinde daraltılmasının mümkün olacağı da belirtilmektedir. (Başoğlu, **a.g.e.**, s. 197.)

²¹⁰ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 25; Sirmen, **Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 26.

²¹¹ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 35; Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 227.

iki farklı görünümünü ele almaktadır²¹². Çevre kirliliği, kirlenme ve bozulma gibi kavramlar çalışmamızın ilk bölümünde ele alınmaya çalışılmıştır. Ayrıca çalışmamızda sadece “kirlenme” kavramı, çevre kirliliğinin her iki görünümünü de içerecek şekilde kullanılacaktır.

Bu noktada bir kere daha tekrar etmek gerekmektedir ki çevre kirliliği, Çevre Kanunu m. 2 hükmü uyarınca, “Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki” şeklinde ifade edilmektedir²¹³. Bu kavram tanımlanırken kirlilik çeşitleri tek tek belirtilmekten kaçınılarak, bu çeşitlerin sınırlı olarak kabul edilmesi ihtimali önlenmek istenmiştir²¹⁴.

Çevre kirliliğini tespit edebilmek için çeşitli kirlilik türleri bakımından yönetmelikler kabul edilmiştir ve söz konusu yönetmelikler²¹⁵ ile öngörülen standartlar ve esaslar doğrultusunda çevre kirliliğinden söz etmek mümkün olacaktır. Hakkında yönetmelik bulunmayan özel durumlar bakımından ise kirliliğe ilişkin şartları hâkim takdir edecektir. Bu hususta hâkim bilirkişiden görüş alabilecektir²¹⁶.

Çevre kirliliğine olumlu fiiller sonucu yol açılması mümkün olduğu gibi yapılması gerekenlerin yapılmaması şeklinde de yol açmak mümkündür²¹⁷.

²¹² Helvacı, **a.g.e.**, s. 21. Ancak Ünan, esas itibarıyla “bozulma” kavramının “kirlenme” kavramının içinde eriyebileceğini belirtmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 251.)

²¹³ Başoğlu, bu noktada olumsuz etkiden ne anlaşılması gerektiğinin önem arz ettiğini; zira depremde ağaçlarının devrilmesinin çevre kirliliği olarak nitelendirilemeyeceğini ancak siyanür havuzunun depremde yıkılarak çevresine zarar vermesi halinde çevre kirliliğinin söz konusu olacağını belirtmektedir. (Başoğlu, **a.g.e.**, s. 177-178.)

²¹⁴ Çevre Kanunu 2006 yılında 5491 sayılı Kanun ile değiştirilmeden önce çevre kirliliği şu şekilde tanımlanmaktaydı: “İnsanların her türlü faaliyetleri sonucu, havada, suda ve toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyetler sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve atıkların çevrede meydana getirdiği arzu edilmeyen sonuçlar”. Yargıtay 3. Hukuk Dairesi bir kararında söz konusu hükümde sayılan kirlilik çeşitlerinin sınırlı olarak kabul edilmemesi gerektiğine, sözü geçen hallerde; havada, suda, toprakta olumsuz gelişmelere yol açtıkları takdirde çevre kirliliğinin varlığının tanınması gerektiğine işaret etmiştir. (Yargıtay 3. H.D. E. 1997/458, K. 1997/1307, T. 6/2/1997.)

²¹⁵ Hava Kalitesi Değerlendirme ve Yönetimi Yönetmeliği, Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği, Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği vs.

²¹⁶ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 227; Helvacı, **a.g.e.**, s. 25-27; Sirmen, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 27-28.

²¹⁷ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 227; Sirmen, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 27.

Kamu tüzel kişilerinin kamu hizmetleri sırasında işledikleri fiillerin çevre kirliliği meydana getirmesi halinde de bu kimselerin Çevre Kanunu uyarınca sorumlu tutulacağını kabul etmek yerinde olacaktır. Nitekim kamu hizmeti sebebiyle çevre kirliliğine yol açma gibi bir imtiyaz çevrenin korunmasındaki üstün yarar ile bağdaşmamaktadır²¹⁸.

c. Çevre Kirliliğinin Hukuka Aykırı Olması

Çevre kirliliği haksız fiilin özel bir türüdür. Zira çevre kirliliği kişilerin sağlığını, beden bütünlüğünü ihlal edebilir veya bir şekilde kişilerin malvarlığında azalmaya neden olabilir. Bu halde zarar görenler temel kural olan TBK madde 49 ile öngörülen şartlara binaen tazminat davası açabilecektir. Bilindiği üzere TBK madde 49 ile öngörülen şartlardan biri hukuka aykırılıktır²¹⁹. Çevre kirliliğinden hukuki sorumluluğun doğabilmesi için hukuka aykırı bir eylemin söz konusu olması gerekmektedir²²⁰. Çevre Kanunu m. 28 ile çevre kirliliğinin hukuka aykırı olması gerektiğine ilişkin herhangi bir şart öngörülmemiştir, sadece kirletenlerin sebep oldukları kirlenme bozulmadan kusur şartı aranmaksızın sorumlu tutulacaklarından söz edilmiştir. Bu itibarla kanun koyucu açıkça hukuka aykırılık şartından bahsetmemektedir. Doktrinde Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğunun objektif özen yükümlülüğüne dayanmaması nedeniyle kirletenin hukuka aykırı davranışının bulunmasının sorumluluğun zorunlu bir unsuru olarak sayılmaması gerektiği ileri sürülmektedir. Bu halde çevrenin kirlenmesi sonucunun hukuka aykırı olması salt olarak yeterli sayılacaktır²²¹. Bu görüşe göre kusura dayanmayan sorumluluk halleri bakımından hukuka aykırılık unsuru objektif sorumluluğun

²¹⁸Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 230.

²¹⁹Tekinay, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk**, s. 162-163.

²²⁰ Hukuken yasaklanmış bir davranışta bulunmak hukuka aykırılık teşkil etmektedir. (Haluk N. Nomer, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 11. Bası, İstanbul, Beta, 2012, s. 106.) İsviçre-Türk doktrininde hukuka aykırılık unsurunun varlığını tespit ederken “normun koruma alanı” veya “hukuka aykırılık bağı” kavramlarına başvurulmaktadır. Bu hususta doğrudan ve dolaylı mutlak hak ihlalleri hukuka aykırılığın göstergesi olarak kabul edilmektedir. Ayrıca mutlak hak ihlaliinden bağımsız olarak gerçekleşen malvarlığı zararı ancak bir koruma normunun ihlali sonucu gerçekleşmişse hukuka aykırı olarak kabul edilmektedir. (Atamer, **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 30.)

²²¹ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 27-28. Helvacı ise Çevre Kanunu m. 28 hükmünün içi doldurulacak bir çerçeve norm niteliğinde olduğu bu itibarla hukuka aykırılığın sorumluluğun doğması için bir şart olmadığını ileri sürmektedir. (Helvacı, **a.g.e.**, s. 27.)

zorunlu bir unsuru sayılmamaktadır, bu itibarla mutlaka hukuka aykırı bir fiilin bulunması şart değildir²²².

Çevre kirliliğinden doğan hukuki sorumluluk bakımından hukuka aykırılık unsuruna ilişkin doktrinde çeşitli görüşler bulunmaktadır²²³. Bir görüşe göre şahısların meşru menfaatleri hukuk tarafından korunmaktadır, dolayısıyla da bu menfaatleri ihlal eden her fiil hukuka aykırı sayılmaktadır. Bu sonucun hukukun genel kurallarından çıkarılması gerektiği belirtilmektedir. Şahısların hukuk tarafından korunan meşru menfaatlerini ihlal eden eylemlerin hukuka aykırı kabul edilmesinin sonucu olarak ise bir şahsın çevre kirliliğine yol açan her eylemi, diğer kimseler bakımından zarar tehlikesi doğurduğu ölçüde zaten hukuka aykırı sayılmalıdır²²⁴. Diğer bir görüşe göre çevre kirliliğinin Çevre Kanunu'na aykırılığı sebebiyle Kanun'un çevre kirliliğine neden olan her faaliyeti hukuka aykırı olarak kabul ettiği bu sebeple ayrıca fiilin hukuka aykırılığının araştırılmasının gerekli olmadığı da ileri sürülmektedir²²⁵.

Çevre Kanunu m. 8 hükmü, atıklara ilişkin kirletme yasağını ve kirlenmenin önlenmesi yükümlülüğünü düzenlemektedir²²⁶. Bizim de katıldığımız görüş uyarınca

²²² Olağan sebep sorumluluğunun bazı hallerinde hukuka aykırılık unsurunu tespit etmek mümkün olmakla beraber tehlike sorumluluğu, ıztırar halinde sebep olunan zarardan sorumluluk ve fedakârlığın denkleştirilmesi hallerinde sorumluluk hukuka uygun eylemlerden doğmaktadır. (Tandoğan, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, s. 9.)

²²³ Çevrenin kirlenmesi açısından hukuka aykırılık unsurunun değerlendirilmesi hakkında ileri sürülen subjektif hukuka aykırılık teorisi, objektif hukuka aykırılık teorisi, üçüncü hukuka aykırılık teorisi ve bunların değerlendirilmesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Başoğlu, **a.g.e.**, s. 178-195. Yazar, Çevre Kanunu m. 28 hükmünün tehlike sorumluluğu niteliğinde olduğunu ve hukuka aykırılık unsurunun aranması gerektiğini ileri sürmektedir.

²²⁴ Benzer bir görüş İsviçre Hukuku tarafından da benimsenmektedir. Bu görüş uyarınca hukuka aykırılık unsurunun gerçekleşmesi bakımından mutlaka yazılı bir hukuk kuralının veya İdare tarafından verilen emirlerin ihlal edilmesine gerek bulunmamaktadır. İsviçre Federal Mahkemesi somut olayda insanlar bakımından zarar yaratma tehlikesi bulunan durumlara yol açmamaya ilişkin görevi yazılı olmayan bir hukuk kuralı olarak addetmektedir. Bu doğrultuda da yazılı olmayan bu kuralın ihlali sonucunda hukuka aykırılık unsurunun oluştuğunu kabul etmektedir. (Tekinay, **Çevre Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk**, s. 164-165.) Doktrinde bu hususta ileri sürülen görüşlere ilişkin açıklama ve değerlendirmeler için bkz. Gökyayla, **a.g.e.**, s. 293-294.

²²⁵ Bu görüşe göre çevreyi kirlletme fiilinin kendisi zaten hukuka aykırı olduğundan hukuka uygun fiilden sorumluluktan söz etmek söz konusu olmayacaktır. (Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 227.)

²²⁶ “Her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama vermek, depolamak, taşımak, uzaklaştırmak ve benzeri faaliyetlerde bulunmak yasaktır. Kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda ilgililer kirlenmeyi önlemekle; kirlenmenin meydana geldiği hallerde kirleten, kirlenmeyi durdurmak, kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler.”

bu yasağın ihlalini hukuka aykırılık olarak nitelendirmek mümkündür²²⁷. Ayrıca benzer hükümler hem Çevre Kanunu'nda hem de Çevre Kanunu'na dayanılarak çıkarılan çeşitli yönetmeliklerde bulunmaktadır. Çevre kirliliğine ilişkin esasları ile standartları ve kirliliği önleme usullerini tayin eden yönetmeliklerin ihlali de hukuka aykırılığın gerçekleşmesi olarak kabul edilebilecektir²²⁸.

Diğer taraftan üstün çıkarlar nedeniyle hukuka uygun olan çevre kirliliği sonucunda meydana gelen zararın hakkaniyetin gerektirdiği ölçüde tazmin edilmesi gerektiği de ortadadır. Bu doğrultuda Çevre Kanunu madde 28, hukuka uygun olarak meydana gelen çevre kirliliğinden kaçınılmaz olarak doğan zarara, bu zarara uğrayan kimselerin zarara katlanmasının açıkça hakkaniyete aykırılık teşkil edeceği hallerde, fedakârlığın denkleştirilmesi prensibini de ihtiva edecek şekilde yorumlanması gerektiği savunulabilecektir²²⁹.

Hukuka aykırılığı önleyecek sebepler hususunda ise çevre kirliliği bakımından böyle bir sebep öngörmek kolay değildir. Nitekim mağdurun rızasının bu hususta geçerli sayılmaması gerekmektedir. Çünkü çevrenin korunması kamu yararını içeren ve kamu düzenine ilişkin bir husustur²³⁰. Ayrıca Devletin kirlenme yol açan faaliyete ya da işletmeye izin ya da ruhsat vermiş olması meydana gelen kirlenmenin hukuka aykırılığını ortadan kaldırmayacaktır²³¹.

Sonuç olarak kanaatimizce Çevre Kanunu'nun çevre kirliliğine neden olan tüm faaliyetleri hukuka aykırı olarak kabul ettiğine ilişkin görüş isabetli olmakla

²²⁷ Bu görüş uyarınca kirlenme kanun koyucu tarafından tasvip edilmemekte ve bu itibarla meydana gelen kirlenme hukuka aykırılık teşkil etmektedir. (Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 28; Sirmen, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 27.)

²²⁸ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 27; Ateş, **a.g.m.**, s. 76. Diğer taraftan Helvacı hukuka aykırılığın belirlenmesini sadece ilgili yönetmeliklerin ihlali ile sınırlamanın pek isabetli olmadığını, zira hukuk düzenimizde çevreyi korumaya yönelik herhangi bir emrin ihlali halinde de hukuka aykırılığın varlığından bahsedilebileceğini ileri sürmektedir. (Helvacı, **a.g.e.**, s. 29-30.)

²²⁹ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 29. Fedakârlığın denkleştirilmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İhsan Ulsan, **Medeni Hukukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı**, İstanbul, 1977. Yargıtay 4. H.D. davacıların evlerinin yakınlarında kurulan baz istasyonlarının kaldırılmasına ilişkin talebinin reddedilmesi kararını şu gerekçeyle bozmuştur: "...Hukuk kurallarındaki yasal düzenlemelere göre yönetmelik ve yönetmeliğe uygun bir işlem yapılması, çevreye verilen zarardan dolayı eylemde bulunanın sorumlu olmayacağı sonucunu doğurmaz. Ayrıca yargıç, uyumsuzluğun çözümünde yönetmeliğe değil yasaya, genel hukuk ve sorumluluk hukukunun temel ilkelerine göre karar vermek zorundadır. Bunun içindir ki, yönetmeliği ve yönetmeliğe göre verilen izin belgesini bağlayıcı olarak kabul etmemek gerekir." (Yargıtay 4. H.D., T: 22/6/2010, E: 2010/4719, K. 2010/7549; Başoğlu, **a.g.e.**, s. 189-190.)

²³⁰ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 227.

²³¹ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 29; Helvacı, **a.g.e.**, s. 30.

birlikte, kirlletme yasağının düzenlendiği m. 8 hükmünün ya da çevre kirliliğine ilişkin özel yönetmelik hükümlerinin ihlali halinde de hukuka aykırılık unsuru gerçekleşmiş olacaktır.

d. Zarar

Çevre kirliliğinin kaynağını oluşturan faaliyet sonucunda doğrudan ya da dolaylı bir zararın doğması gerekmektedir. Bu tür zarara, fiili zarar, yoksun kalınan kar, şeye ilişkin zarar, kişiye ilişkin zarar, malvarlığı zararı, doğrudan zarar ve dolaylı zarar dâhildir²³². Zararı ispat etmek mağdura düşer²³³.

Zarar görenin gerçek kişi olabilmesinin yanı sıra özel hukuk tüzel kişisi veya bir kamu tüzel kişisi olması da mümkündür²³⁴. Yargıtay 4. Hukuk Dairesi, İstanbul Boğazı'nda iki tankerin çatması sonucu meydana gelen deniz kirliliğinden dolayı balıkhaneye daha az balık gelmesi nedeniyle Belediye'nin yoksun kaldığı kârın ve deniz çevresinin ekolojik yapısının gördüğü zararın ise Devlet'e tanker donatanları tarafından tazmin edilmesine hükmetmiştir²³⁵. Kirlenmenin bedensel bütünlüğü bozması halinde çalışmamak dolayısıyla yoksun kalınan kâr sorumluluk hukuku esasları doğrultusunda hesaplanmalıdır. Çevre kirliliğinin ana rahmindeki cenin

²³² Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 29; Helvacı, **a.g.e.**, s. 37; Sirmen, **Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılması**, s. 299; Yavuz, **a.g.m.**, s. 42-43; Ateş, **a.g.m.**, s. 77. Fiili zarar ve yoksun kalınan kar ayrımı bakımından Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından verilen 5/6/1985 tarih ve 980/959 esas sayılı karar uyarınca deniz kirliliği sebebiyle tekneleri ve malzemeleri hasara ve belirli bir dönem balık avlayamadıklarından kazanç kaybına uğrayan balıkçıların söz konusu zararlarının tazminini talep edebileceklerine hükmolunmuştur. Burada teknelerin ve malzemelerin uğradığı zarar fiili zarar niteliğinde olup balık avlayamamaları sebebiyle uğranan zarar yoksun kalınan kar niteliğindedir. (Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 32; Helvacı, **a.g.e.**, s. 42.) Aynı davaya konu olaya ilişkin olarak Ünan ise otelcilerin yoksun kaldıkları kazancın da aynı şekilde tazmin edilmesi gerektiğini savunmaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 257.)

²³³ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 226. Ancak zararın miktarının belirlenmesi özellikle ekolojik dengede meydana gelen bozulmanın sonuçlarını hesaplamak bakımından güçlükler arz edebilecektir. Bu haller bakımından hâkim TBK m. 50/f. 2 hükmü uyarınca olayların olağan akışını ve zarar görenin aldığı önlemleri göz önünde tutarak zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirleyecektir. (Yavuz, **a.g.m.**, s. 42.)

²³⁴ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 30; Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 226; Helvacı, **a.g.e.**, s. 37. Yargıtay 3. Hukuk Dairesi bir kararında, “Çevre Kanunu, aktif dava ehliyeti yönünden hiçbir sınırlama getirmeksizin, çevrenin kirlenmesinden zarar gören herkesi dava açabilmeye yetkili kılmıştır. Burada davacı zararını, zararlar kirlenmeye yol açan müdahale arasındaki uygun illiyet bağı ve müdahalenin yönetmeliklerle gösterilen standartları aştığını ispat etmek zorundadır.” Demek suretiyle bu hususa işaret etmiştir. (Yargıtay 3. H.D. E. 1997/458, K. 1997/1307, T. 6/2/1997.)

²³⁵ Burada somut olayda zarar gören bir kamu hukuku tüzel kişisidir ve bu kişinin zararlarının tazmin edilmesine karar verilmiştir. (Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 31; Yargıtay 4. HD. 2/4/1984, E. 5273 K. 7266; 15/5/1984, E. 792 K. 4746; Ateş, s. 78.)

üzerinde etki doğurması halinde çocuk adına da tazminat davası açılması mümkündür. Ölüm ve bedensel bütünlüğün zedelenmesi hallerinde TBK m. 56 hükmü uyarınca manevi tazminat talep edilebilecektir²³⁶. Buna karşılık çevre kirliliğinden duyulan acı, keder ve ıstırap bakımından manevi tazminat taleplerinde Yargıtay çekingen davranmaktadır²³⁷.

Diğer taraftan çevre zararının miktarının tespiti bazı hallerde çevre kirliliğinden etkilenen canlıların ve diğer doğal kaynakların sayısının, kirlenmeden ne ölçüde etkilenildiğinin ve sonuçta ekolojik dengenin ne ölçüde tahrip olduğunun tam olarak belirlenemeyecek olması itibarıyla güçlük arz etmektedir²³⁸. Zarar miktarının tam olarak belirlenemediği bu gibi haller bakımından hâkim, Türk Borçlar Kanunu m. 50/f. 2 hükmü uyarınca olayların olağan akışını ve zarar görenin aldığı önlemleri göz önünde tutarak zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirleme yetkisini haizdir²³⁹.

e. Kirletici Faaliyetle Zarar Arasında Uygun Nedensellik Bağı

Sorumluluğun doğabilmesi için çevre kirliliğine yol açan faaliyetle zarar arasında uygun nedensellik bağının bulunması gerekmektedir²⁴⁰. Başka bir deyişle genel hayat tecrübelerine ve olayların olağan akışına göre meydana gelen zarar kirlenmeye yol

²³⁶ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 30; Helvacı, **a.g.e.**, s. 43. 22/6/1966 tarihli İçtihadı Birleştirme Kararı uyarınca BK 47/TBK 56 çerçevesinde ileri sürülen manevi tazminat talepleri kusursuz sorumluluk halleri bakımından da ileri sürülebilmektedir. Çevre Kanunu m. 28 hükmü de bir kusursuz sorumluluk hali öngördüğünden çevre kirliliği nedeniyle ölüm ve cismani zarar hallerinde manevi zararın tazmini de talep edilebilecektir. (Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı, E: 7, K: 7, T: 22/6/1966, S. 12360; Helvacı, **a.g.e.**, s. 43'ten naklen.)

²³⁷ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 30; Yargıtay 4. H.D. 19/2/1985, E. 1984-950 K. 1985-1298; Yargıtay 4. H.D., E. 2001/12708, K. 2002/8915, T. 11/7/2002.

²³⁸ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 33; Helvacı, **a.g.e.**, s. 37-38.

²³⁹ Helvacı duruma ilişkin olarak şu tespitleri yapmaktadır: "Hâkim bu gibi durumlarda bilirkişi raporlarından yararlanacak ve de gerçeğe yakınlık görüşünün ispatıyla yetinmek durumda olacaktır. ... Nitekim Y. 4. HD. De deniz kirlenmesinden doğan ekolojik zararlar için T.C. Devleti Hükmi Şahsiyetine İzaften Maliye ve Gümrük Bakanlığı, adına Hazine tarafından açılan tazminat davasını aşağıdaki gerekçelerle kabul etmiştir: '... Son bilirkişi raporunda, zarar 44.000.000 Türk Lirası olarak değerlendirilmiştir; hâkim yasaların kendisine verdiği takdir hakkını (BK m. 42/TBK m. 50) kullanarak bu miktarı aynen kabul etmiştir. Ekolojik niteliği itibarıyla bu takdirde açık hata görülmemiştir.'" (Helvacı, **a.g.e.**, s. 38-41.)

²⁴⁰ Uygulamada çoğu olayda uygun nedensellik bağının varlığının ispatı güçlük arz etmektedir. Bu nedenle Sular Hukukuna İlişki 1934/59 tarihli Avusturya Kanunu 26.f.V.'te ve Suların Kirlenmeye Karşı Korunmasına İlişkin 1969 tarihli İsviçre Kanun Tasarısı'nda uygun nedensellik karinesi bulunmaktadır. Türk hukukunda böyle bir kanuni karine bulunmamaktadır ancak doktrinde Türk mahkemelerinin İsviçre Federal Mahkemelerine benzer olarak fiili karinelerin mevcut olduğunu kabul ederek nedensellik bağının gerçeğe yakın görünmesi halini yeterli sayabilecekleri savunulmaktadır. Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 33-34.

açan faaliyetin uygun ve normal bir sonucu olmalıdır²⁴¹. Çevre kirliliğinden sorumluluğun en önemli unsurlarından birini nedensellik bağı unsuru teşkil etmektedir, zira nedensellik bağının varlığı ispat edilmediği takdirde sorumluluk söz konusu olmayacaktır²⁴².

Bazı hallerde çevre kirliliğine birden çok faaliyet yahut birden çok işletme sebebiyet vermektedir. Her bir faaliyetin tek başına zararı doğurması mümkün olmayıp sadece faaliyetlerin ya da işletmelerin tamamının bir araya gelerek söz konusu zarara sebebiyet vermeleri halinde ortak nedensellik bulunmaktadır²⁴³. Diğer taraftan her bir işletmenin ya da faaliyetin birbirinden bağımsız nedenlerle zarara sebebiyet vermeleri halinde yarışan nedensellik söz konusudur²⁴⁴. Bazen de zarar birden fazla sebepten yalnızca birinden kaynaklanmakta ancak somut olayda hangi sebepten kaynaklandığı tespit edilemeyebilir, bu halde ise seçimlik (alternatif) nedensellik bulunmaktadır²⁴⁵. Ortak nedensellik, yarışan nedensellik ya da seçimlik nedenselliğin söz konusu olduğu hallerde faaliyetten bulunan kimseler ile işletmeyi işleten kimseler müteselsil olarak sorumlu tutulmaktadır²⁴⁶.

²⁴¹ Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 76-77; Helvacı, **a.g.e.**, s. 31; Deschenaux/Tercier, **a.g.e.**, s. 26, 31. Yargıtay yerleşmiş içtihatlarında bu tanımı esas almaktadır. (Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 24/6/1964 508/481, Yargıtay 4. H.D. 19/9/1977, 7150/8449; Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 6/3/1987, 4-854/140, Yargıtay Kararları Dergisi 1989/11, s. 1527; Yargıtay 4. H.D. 15/3/1993, 11451/2534; Yargıtay Kararları Dergisi 1993/8, s. 1168; Atamer, **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 44'ten naklen.) Eren ise uygun illiyet bağına şu şekilde tanımlamaktadır: "Somut olayda gerçekleşen türden bir sonucu, olayların normal akışına ve hayat tecrübelerine göre, mahiyeti ve ana temayülü itibarıyla meydana getirmeye genel olarak elverişli olan veya bu türden bir sonucun gerçekleşme ihtimalini objektif olarak artırmış bulunan zorunlu şartla söz konusu sonuç arasındaki bağa uygun illiyet bağı denilir." (Fikret Eren, **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975, s. 52.)

²⁴² Tekinay, **Çevre Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk**, s. 167.

²⁴³ Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 83; Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 51; Helvacı, **a.g.e.**, s. 33-34. Ortak nedensellik bağının tespit edilmesi halinde meydana gelen zarara sebep olanlar müteselsilen sorumlu olacaktır. Ancak bu teselsülün eksik teselsül mü, tam teselsül mü olduğu hususu doktrinde tartışılmış ve farklı görüşler ileri sürülmüştür. Tandoğan buradaki teselsülün eksik teselsül niteliğinde olduğunu ileri sürmektedir. (Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 83-84.) Öte yandan Eren ise burada tam teselsülün bulunduğunu belirtmektedir. (Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 507.)

²⁴⁴ Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 84-85; Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 51; Helvacı, **a.g.e.**, s. 34-35.

²⁴⁵ Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 85-88; Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 52; Helvacı, **a.g.e.**, s. 35-36; Çakırca, **a.g.m.**, s. 86; Gökyayla, **a.g.m.**, s. 296.

²⁴⁶ Helvacı, **a.g.e.**, s. 36; Çörtoğlu, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 91; Sirmen, **Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 29; Sirmen, **Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılması**, s. 299-300. Yargıtay iki tankerin İstanbul Boğazı'nda çatması sonucunda meydana gelen deniz kirliliği neticesinde balıkhaneye daha az balık gelmesi ve bu itibarla Belediye'nin yoksun kaldığı rüsum tutarından çatışan tanker donatanlarının müteselsilen sorumlu olduklarına karar vermiştir. (4. H.D. E: 5273, K: 7266, T:2/4/1984; Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre**

Çevre Kanunu uygun nedensellik bağının hangi hallerde kesildiğine ilişkin herhangi bir hüküm öngörmemektedir. Dolayısıyla nedensellik bağının kesilmesi hususu sorumluluk hukukunun genel esasları doğrultusunda belirlenecektir²⁴⁷. Sorumluluk hukukunda nedensellik bağını kesen sebepler, mücbir sebep, zarar görenin ağır kusuru ve üçüncü kişinin ağır kusuru olarak kabul edilmektedir²⁴⁸. Üçüncü kişinin veya mağdurun ağır kusuru neticesinde işlenmiş fiiller sonucu çevre kirliliğinin meydana gelmesi halinde ise artık kirlenmeye yol açan maddelerin sahibinin nedensellik bağı kesildiğinden sorumlu tutulamayacağını kabul etmek gerekmektedir²⁴⁹.

Sonuç olarak Çevre Kanunu m. 28 hükmü uyarınca kirleten şahsın sorumluluktan kurtulabilmesi için tek olanağı nedensellik bağının kesildiğini ispat etmesidir. Zira kanun koyucu kirletene herhangi bir kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulma imkânı tanımamıştır.

6. Zamanaşımı

Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğuna ilişkin zamanaşımı 2006 yılında kabul edilen 5491 sayılı Kanun ile eklenmiştir: “Çevreye verilen zararın tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ile tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrar.” Bu itibarla çevre kirliliğinin

Kanunu, s. 31; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 257; Helvacı, **a.g.e.**, s. 36.)

²⁴⁷ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 34; Helvacı, **a.g.e.**, s. 32; Ateş, **a.g.m.**, s. 78-79; Deschenaux/Tercier, **a.g.e.**, s. 34-37.

²⁴⁸ Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 81. Tandoğan nedensellik bağının kesilmesine ilişkin şu açıklamalara yer vermektedir: “İllyet rabitasını kesen sebebin, ilk illiyet zincirini arka plana itmesi için kâfi derecede kesif, şiddetli olması lazımdır. ... Umumiyetle mağdurun veya üçüncü şahsın kusurunun, illiyet rabitasını kesmiş addolunması için ağır olması şartı konulmaktadır; bu suretle illiyet rabitasını kesen sebebin muayyen bir şekilde tezahür etmesi şartı gerçekleşmiş olmaktadır; mücbir sebep ise zaten mukavemet edilemeyecek şiddette tezahür eden bir fevkalade haldir.” (Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 80-81. Çevre Kanunu m. 28’den doğan sorumluluk hakkında müterafik kusura ilişkin olarak Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 4/11/1997 tarihli kararını incelemek yerinde olacaktır. Söz konusu kararda davalı donatana ait iki gemi yük tahliyesi için davalıya ait limana yanaşmış, limanda deniz yüzeyine dökülen fuel oil gemilere yapışmıştır. Davacı, davalının bu durumu bildiği halde hiçbir önlem almadığını ileri sürerek temizlik ve boya masraflarını talep etmektedir. Yargıtay, davacının ilk gemisinin limana daha önce yanaştığını ve ikinci gemisinin limanın ve ilk geminin durumunu bile bile yanaştığını bu itibarla da müterafik kusurlu olduğunu tespit etmiştir. Yargıtay, Çevre Kanunu’nun m. 28 hükmünde düzenlenen kusursuz sorumluluk halinin davalının bu müterafik kusurunu bertaraf etmesi mümkün olmadığına karar vermiştir. (Yargıtay 11. H.D. E.1997/5604, K.1997/7766, T. 4/11/1997.)

²⁴⁹ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 228; Sirmen, **Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılması**, s. 300.

meydana gelmesinin ardından zarar gören şahıs zararı ve faili öğrenmesinden itibaren beş yıl içerisinde zarara ilişkin talebini ileri sürebilecektir. Süre, zararın ve failin öğrenilmesinden itibaren başlamaktadır. Çevre kirliliği devam ettiği takdirde kirlileme fiili sona ermeden söz konusu süre başlamayacaktır²⁵⁰.

7. Çevre Sorumluluk Sigortası

Çevre Kanununun kaleme alınması aşamasında Türkiye Çevre Sorunları Vakfı tarafından hazırlanan Çevre Koruma Kanunu Taslağı m. 23 hükmünde yer alan çevreyi kirlüten şahısların sorumluluğunun teminat altına alınmasını düzenleyen hükme Çevre Kanununda yer verilmemiştir²⁵¹. Öte yandan Çevre Kanunu uyarınca çevre kirliliğine yol açanların meydana gelen zarardan kusursuz olarak sorumluluğunun öngörülmesi sigortacılık sektöründe söz konusu sorumluluğun teminat altına alınması bakımından yapılan çalışmalara hız kazandırmıştır²⁵².

Çevre sorumluluk sigortası ile çevre kirliliği sonucu ortaya çıkan kirlitenin sorumluluğu teminat altına alınmaktadır²⁵³. Bu hususta Çevre Kirliliği Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları²⁵⁴ kabul edilmiş ve bu genel şartlar 1 Eylül 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu genel şartlar uyarınca ölüm, sakatlanma, tedavi masrafları, maddi hasar, temizleme masrafları ve atıkların taşınması ve

²⁵⁰ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 230.

²⁵¹ Yongalık, **a.g.e.**, s. 131'den naklen; Çevre Koruma Kanunu Taslağı, Ankara, 1981. Çevre Kanunu ile zorunlu bir sorumluluk sigortasının öngörülmemesinin eksiklik olarak değerlendirilmesi hakkında bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 176.

²⁵² Yongalık, **a.g.e.**, s. 132.

²⁵³ Bu tür sigortalar 6762 sayılı yürürlükten kalkmış bulunan TTK uyarınca “mesuliyet sigortası” olarak adlandırılmakta olup uygulamada ise “mali mesuliyet sigortası” ifadesi yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu tür sigortaları Fransız ve İsviçre hukuk literatüründe olduğu gibi “hukuki sorumluluk sigortası” olarak adlandırmak niteliğine uygun düşmektedir. Hukuki sorumluluk sigortası, sigortalının yahut sigorta ettirenin malvarlığının tazminat, faiz ve masraf gibi sorumluluğun ekonomik sonuçlarına karşı belirli bir prim karşılığında teminat altına alınmasını sağlamaktadır. (Merih Kemal Omağ, “Türk Ticaret Kanunu ile 25 Haziran 1992 tarihli Belçika Kara Sigortası Mukavelesi Kanunu Açısından Hukuki Sorumluluk Sigortaları”, **Sigorta Hukuku Dergisi**, Yıl: 1997, Sayı: 1, s. 71-72.) TTK'nın “Sorumluluk Sigortaları” kısmında düzenlenen m. 1478 hükmüne göre zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir. Bu itibarla söz konusu çevre sorumluluk sigortası yapıldığı takdirde çevre zararına uğrayan kimseler, kirlitene başvurmadan kirlenme zararına ilişkin taleplerini doğrudan sigortacıya yöneltebilecektir. Türk hukukunda doğrudan dava hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ecehan Yeşilova-Aras, **Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013. Ancak yürürlükten kalkmış bulunan 6762 sayılı TTK uyarınca doğrudan dava hakkı, tüm sorumluluk sigortalarını kapsayacak nitelikte genel bir düzenlemeye tabi tutulmamıştı. (Omağ, **Doğrudan Doğruya Dava Hakkı**, s. 203.)

²⁵⁴ Çevre Kirliliği Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları metni için bkz. <http://www.tsb.org.tr/cevre-kirliligi-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=472>

bertaraf edilmesine ilişkin masraflar sigorta edilmektedir. Ancak çevre sorumluluk sigortası zorunlu olarak öngörölmüş bulunan sigortalardan değildir. Bakanlar Kurulu, Sigortacılık Kanunu m. 13/f.1 hükmü uyarınca kamu yararı açısından gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigorta ihdas etme yetkisini haiz kılınmıştır²⁵⁵. Çevre kirliliğinden sorumluluğun teminat altına alınması bakımından kamu yararının bulunduğu şüphesizdir²⁵⁶. Ancak böyle bir zorunlu sigorta ihdas edilmesinin çeşitli sakıncaları bulunmaktadır. Zira söz konusu zorunlu çevre sorumluluk sigortasını yaptıracak kişiler çevre kirliliğine sebep olma riskini oluşturan kişilerdir ancak sigortanın böyle bir kapsama sahip olması, bu yükümlülüğün uygulanması ve denetlenmesi bakımından çeşitli sorunlara neden olabilecektir. Bu itibarla böyle bir sigortanın belirli işletmeler ya da tesislerle ya da belirli faaliyetleri yürüten kişilerle sınırlandırılması gerekmektedir. Aynı zamanda zamanla ortaya çıkan çevre zararlarının da teminat kapsamına dâhil edilmesi rizikonun belirlenmesi bakımından zorluk teşkil etmektedir²⁵⁷.

Öte yandan 5491 sayılı Kanun ile 2006 yılında Çevre Kanunu m. 13 hükmü tamamen değiştirilmiştir. Söz konusu değişiklik uyarınca tehlikeli kimyasal ve tehlikeli atık mali sorumluluk sigortasının yaptırılması gerektiği öngörülmektedir²⁵⁸.

²⁵⁵ Bu itibarla kanun koyucu zorunlu sigorta ihdas ederek, sözleşme özgürlüğünü sınırlandırma yetkisini, Bakanlar Kurulu'na bırakmaktadır. Ancak sözleşme özgürlüğü temel hak ve özgürlüklerdendir. Temel hak ve özgürlükler kamu düzeninin, kamu yararının korunması amacıyla kanunla sınırlandırılabilir. Temel hak ve özgürlükler ancak kanun ile sınırlandırılabilir, ancak bu koşulla temel hak ve özgürlükler güvence altına alınabilir. Anayasa'da kanun ile düzenlenebileceği belirtilen hususlar, Bakanlar Kurulu tarafından düzenlenememelidir. Böyle bir hususta yürütme organına doğrudan doğruya düzenleme yetkisi verilmesi, yasama yetkisinin devredilmezliği ilkesine aykırıdır. Dolayısıyla Bakanlar Kurula'na verilen bu yetki devri, usulsüzdür. (Merih Kemal Omağ, "Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış", **Zorunlu Sigortalar Paneli**, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, 1993, s. 13-15.)

²⁵⁶ Yongalık, **a.g.e.**, s. 265.

²⁵⁷ Yongalık, **a.g.e.**, s. 264-265. Böyle bir zorunlu çevre sorumluluk sigortasının etkin bir şekilde işleyebilmesi için sigortacıların birleşerek bir havuz oluşturmaları ve böylece riski paylaşılarak teminat kapsamının genişletilebileceği ileri sürülmektedir. (Yongalık, **a.g.e.**, s. 265)

²⁵⁸ 11/03/2010 tarih ve 27518 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 2010/190 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca "Tehlikeli Maddeler için Yaptırılacak Sorumluluk Sigortaları Hakkında Karar"ın yürürlüğe konulması kararlaştırılmıştır. Söz konusu Kararın 1. maddesi uyarınca; "Tabii veya sentetik, katı, sıvı veya gaz şeklinde bulunan her türlü yanıcı, parlayıcı, patlayıcı ve yakıcı maddelerin üretimi, depolanması, taşınması, satımı ve kullanımı faaliyetlerinde bulunan gerçek ve tüzel kişiler ile 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu kapsamındaki tehlikeli atıkların toplanması, taşınması, geçici ve ara depolanması, geri kazanımı, yeniden kullanılması ve bertarafı faaliyetlerinde bulunan gerçek ve tüzel kişiler, söz konusu mesleki faaliyetlerinin icrasında meydana gelebilecek kazalar sonucu, kusurları olsun veya olmasın üçüncü kişilerin uğrayacakları maddi ve bedeni zararlara karşı, her faaliyeti için ilgisine göre tehlikeli maddeler ve tehlikeli atık mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır." Kararın 2. maddesi uyarınca ise sigorta konusu maddeler arasında

Yukarıda zorunlu çevre sorumluluk sigortasının kirlenmeye sebep olma riski taşıyan her şahıs için öngörülmesinin çeşitli sakıncalarından bahsedilmiştir. Çevre Kanunu madde 13 hükmü uyarınca ise tehlikeli kimyasal ve tehlikeli atık mali sorumluluk sigortası zorunlu tutulmaktadır. Dolayısıyla yukarıda ele alınan çevre sorumluluk sigortasının belirli tesisler, işletmeler ve belirli faaliyetleri yürüten şahıslar bakımından zaten zorunlu hale getirildiğini söylemek mümkündür.

8. İdari Para Cezası

Çevre Kanunu uyarınca çevre kirletenin sorumluluğu oldukça genel nitelikli bir sorumluluk türüdür. Bu niteliği itibarıyla Çevre Kanunu somut olaya ilişkin sorumluluğu belirlemek bakımından uygulama alanı bulamasa dahi Çevre Kanunu uyarınca öngörülen idari para cezaları uygulama alanı bulacaktır. Başka bir deyişle Türk karasularında herhangi bir şekilde petrol kirliliğine sebep olan donatan aynı zamanda Çevre Kanunu uyarınca öngörülmüş bulunan idari para cezasını da ödemekle yükümlü bulunmaktadır. Donatanın sebep olduğu petrol kirliliği nedeniyle ödemekle yükümlü bulunduğu idari para cezası Çevre Kanunu m. 20/(1) bendi hükmüne göre belirlenmektedir. Bu hükme binaen uygulanacak idari para cezaları petrol kirliliğine sebep olan geminin tonajına göre hesaplanacaktır. Ancak elbette söz konusu idari para cezasının geminin tonajı yerine sebep oldukları kirlenmenin niteliği ve boyutlarına göre belirlenmesi daha isabetli olacaktır²⁵⁹. Zira küçük tonajlı tankerlerin büyük çaplı bir petrol kirliliğine sebep oldukları hallerde bile geminin tonajı nispetinde daha az para cezasına tabi olmasına karşılık büyük tonajlı gemilerin sebep oldukları küçük çaplı kirlenme vakalarında daha çok para cezasına tabi olacak olması hakkaniyete aykırılık teşkil etmektedir.

Ayrıca Çevre Kanunu m. 23 hükmü uyarınca Kanun uyarınca belirlenen idari para cezaları, söz konusu cezaların verilmesini gerektiren fiillerin işlenmesinden itibaren üç yıl içerisinde tekrarlandığı takdirde bir kat, iki ya da daha fazla kere tekrarlandığı takdirde iki kat artırılarak verilecektir. Kanunun m. 24 hükmü söz

petrol ve petrol ürünleri de sayılmaktadır. Bu itibarla petrol ve petrol ürünlerinin üretimi, depolanması, taşınması, satımı ve kullanımı faaliyetlerinde bulunan gerçek ve tüzel kişilerin tehlikeli maddeler ve tehlikeli atık mali sorumluluk sigortası yaptırması gerektiği öngörülmektedir. Omağ, **Mecburi Sigorta**, s. 18.)

²⁵⁹ Gündüz Aybay, **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, Aybay Yayınları, İstanbul, 2000, s. 758-759.

konusu cezaları verme yetkisini Çevre ve Şehircilik Bakanlığına vermektedir. Söz konusu cezalarının tahsil usulü hakkında 30/3/2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu hükümleri uygulanacağı da Kanunun m. 25/f. 3 hükmü uyarınca öngörülmektedir.

9. Çevre Kanunu Uyarınca Kirletenin Sorumluluğu ile Kirletenin Diğer Sorumluluk Halleri Arasındaki İlişki

Kirletenin Çevre Kanunu m. 28 uyarınca sorumluluğunun yanı sıra başka bir hüküm uyarınca sorumluluğu da söz konusu olabilir. Diğer bir deyişle, petrol kirliliği zararı dolayısıyla Çevre Kanunu m. 28 hükmündeki sorumluluğun uygulanması söz konusu olabileceği gibi, donatanın TTK uyarınca ya da milletlerarası sözleşmeler uyarınca sorumluluğuna ilişkin hükümler de uygulama alanı bulabilir. Çevre Kanunu m. 28/f. 2 hükmü uyarınca, “*Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır.*” Buna göre kanun koyucu sorumlulukların yarışması ilkesini kabul etmektedir²⁶⁰. Başka bir deyişle, zarar görenler menfaatlerine uygun düşen dilediği hükme dayanabilecek ve tazminat talep edebilecektir. Ancak bu halde zarar görenin diğer sorumluluk hallerinden doğan hakları sukut edecektir zira talep temellerinin yarışması ilkesinin kabulünün hali hazırda belirli bir hüküm kapsamında tazmin edilmiş zararın bir defa daha tazmin edileceği anlamına gelmediği aşikârdır²⁶¹.

Kanun koyucunun sorumlulukların yarışması ilkesini kabul etmesi itibarıyla kirleten için öngörülen özel sorumluluğun yanı sıra MK 730 ile öngörülen taşınmaz malikinin sorumluluğu, TBK 69 ile öngörülen yapı malikinin sorumluluğu gibi genel nitelikli hükümlere de başvurulabilecektir²⁶². Zarar gören dilediği sorumluluğu

²⁶⁰ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 35; Çörtoğlu, **Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 97; Helvacı, **a.g.e.**, s. 99. Çevre Kanunu’nu eleştirerek talep temellerinin yarışması ilkesinin kabul edilmesini yerinde bulan görüş ve gerekçeleri için bkz. Serozan, Rona, “Doğal Çevrenin Özel Hukukun Araçlarıyla Korunmasındaki Yetersizlikler”, **Selim Kaneti’ye Armağan**, Aybay, İstanbul, 1996, s. 107.

²⁶¹ Tandoğan, **Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu**, s. 35; Helvacı, **a.g.e.**, s. 99; Yavuz, **a.g.m.**, s. 43-44.

²⁶² Sirmen, **Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk**, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı:1, 1990, s. 24, 30; Yavuz, **a.g.m.**, s. 43; Gökyayla, **a.g.m.**, s. 301-302. Yargıtay 3. H.D. bir kararında bu hususu şu şekilde dile getirmektedir: “Böylece kanun koyucunun sorumlulukların yarışması ilkesinden hareket ettiği anlaşılmaktadır. Buna göre zarar gören özellikle Çevre Kanunu madde 3 (f)’ ye göre kirle-tenin sorumluluğu veya MK m. 656 uyarınca taşınmaz malikinin sorumluluğu arasında, somut

seçerek, o sorumluluk temelinde zararının giderilmesini talep edebilecektir²⁶³. Ancak bu noktada yarışan sorumlulukların uygulama alanı oldukça büyük önem teşkil etmektedir. Zira her bir sorumluluk, hükümleri uyarınca belirlenen amacı ile sınırlandırılmaktadır. Örnek olarak komşuların çevre kirliliği olarak nitelendirilmesi mümkün olmayan türlü taşkınlıklarının yol açtığı zararlar bakımından Çevre Kanunu m. 28 hükmünü uygulamak mümkün olmayacaktır. Bu somut olayda ancak MK m. 656 hükmü uygulama alanı bulacak ve sorumluluklar yarışmayacaktır²⁶⁴.

Sonuç olarak donatanı sebep olduğu petrol kirliliğinden sorumlu tutmak için ilgili TBK hükümlerine başvurmak mümkün olduğu gibi ilgili TTK hükümlerine başvurmak da söz konusu olacaktır. O halde donatanın petrol kirliliğinden sorumlu tutmak bakımından hangi TTK ve TBK hükümlerine başvurmak gerektiği hususu üzerinde durmak gerekmektedir.

B. TTK ve TBK Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu

1. Donatanın –den Sorumluluğu

Donatanı farklı hükümler uyarınca sorumlu tutmak mümkündür. Öncelikle donatan kendi fiil ve ihmallerinden borç altına girebildiği gibi istihdam ettiği gemi adamlarının fiil ve ihmallerinden de borç altına girebilmektedir. Bu tür fiil ve ihmallerin ortaya çıkması halinde donatanı genel hükümler çerçevesinde sorumlu tutmak mümkün olduğu gibi Türk Ticaret Kanunu’nda Deniz Ticareti Hukuku’na ilişkin özel hükümler uyarınca da sorumlu tutmak mümkündür. Ayrıca Türk mevzuatında yer alan başka özel kanunlarda da donatanın sorumluluğu düzenlenmiş olup donatanı bu özel kanunlar uyarınca sorumlu tutmak söz konusudur.

olayda hangisinin şartları kendisine daha elverişli geliyorsa, ona göre bir seçim yapabilir. Şu husus da belirtilmelidir ki, kirlitenin sorumluluğu diğer objektif sorumluluk hallerinde olduğu gibi yardımcı kişilerin eylemlerinden sorumluluğu da kapsar.” (Yargıtay 3. H.D. E. 1997/458, K. 1997/1307, T. 6/2/1997.) Aynı yönde başka bir karar için bkz. Yargıtay 4. H.D. E. 1987/10677, K. 1988/1297, T. 9/2/1988.

²⁶³ Bu doğrultuda Yargıtay Kararı için bkz. Yargıtay 4 H.D., 9/2/1988, E. 1987/10677, K. 1988/1297 (Yargıtay Kararları Dergisi, Cilt: 14, Sayı: 8, s. 1076-1077.) Bu kararda davalıya ait fabrika bacasından çıkan gaz ve duman sebebiyle oluşan ürün zararını Çevre Kanunu madde 28 hükmü yerine şartların oluşması halinde (eski) MK madde 656 (yeni MK madde 730) ile öngörülen taşınmaz malikinin sorumluluğu hükmüne dayanılarak talep edilebileceği tespit edilmiştir. (Sirmen, **Çevre Kanunu’na Göre Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk**, s. 30.)

²⁶⁴ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 225.

2. Genel Hükümler Uyarınca Donatanın Sorumluluğu

Donatan da diğer her gerçek ve tüzel kişi gibi, kendi fiil ve ihmallerinden dolayı genel hükümler çerçevesinde borç altına girebilmektedir. Diğer taraftan donatan istihdam ettiği gemi adamlarının fiil ve ihmalleri bakımından da borç altına girebilmektedir. Bu anlamda Türk Borçlar Kanunu madde 66 ile adam çalıştırının sorumluluğu hükümleri uyarınca sorumlu tutulabilecektir. Bununla beraber donatanın tüzel kişi olması halinde organlar bakımından sorumluluğunun da gündeme gelmesi söz konusu olabilecektir.

3. Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Donatanın Sorumluluğu

a. Genel Olarak

Donatanın borç altına girdiği hallerden bazıları Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmektedir. Bu halleri aşağıdaki gibi saymak mümkündür²⁶⁵:

- Gemi adamlarının ve kılavuzların fiillerinden sorumluluk (TTK m. 1062)
- Kaptanın kanuni temsil yetkisi dâhilinde gerçekleştirilmiş hukuki muamelelerden sorumluluk (TTK m. 1003-1105)
- Fiili taşıyan ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı adamlarının fiil ve ihmallerinden sorumluluk (TTK m. 1191)
- Müşterek avarya (TTK m. 1274)
- Çatma (TTK m. 1288-1289)
- Kurtarma (TTK m. 1306)

b. Donatanın Gemi Adamlarının Fiillerinden Sorumluluğu

Gemi adamlarının fiilleri sonucunda üçüncü şahısların zarar görmesi halinde bu zarardan donatanın da sorumlu olacaktır²⁶⁶. Türk Ticaret Kanunu'nun “Gemi

²⁶⁵ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 102-103.

²⁶⁶ Gemi ile verilebilecek zararlar oldukça büyük çaplı zararlardır ve geminin işletilmesi nedeniyle menfaat sağlayan kişi donatandır. Ayrıca zarara yol açan gemi adamının malvarlığının söz konusu zararın tazmin edilmesi bakımından yetersiz kalacağı da aşikardır. Tüm bu hususları dikkate alan kanun koyucu gemi adamlarının belirli fiillerinden donatanı sorumlu tutarak zarar görenleri korumayı amaçlamaktadır. (Barbaros Çağa, “Gemi Adamlarının Üçüncü Kişilere Verdikleri Zararlardan Donatanın Sorumluluğu”, **BATİDER**, Cilt: VII, Sayı: 2, 1973, s. 451.)

adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu” kenar başlıklı m. 1062/f. 1 hükmü uyarınca bu sorumluluk şu şekilde düzenlenmiştir: “*Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zarardan sorumludur. Ancak donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.*”

(1) Sorumluluğun Şartları

i. Zarara sebep olanın gemi adamı, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz olması

Donatanı TTK m. 1062 hükmü uyarınca sorumlu tutabilmek için öncelikle zarara sebebiyet verenin gemi adamı, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz olması gerekmektedir. TTK m. 934 ile gemi adamlarının tanımı yapılmış ve gemi adamları; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimseler olarak ifade edilmiştir²⁶⁷. Başka bir deyişle sayılan bu kimseler bakımından, gemiye bağlı ve gemi hizmetinde çalışan kimselerin oluşturduğu organize birliğe dâhil olmaları ortak unsur olarak tespit edilmektedir²⁶⁸.

Diğer taraftan gemi adamlarından olmamakla beraber gemide çalışan römorkör, istifçi yahut radar operatörü gibi başka kimseler de bulunmaktadır. Bu kişiler gemi adamlarının yerine gemi hizmetleri ifa etmekte ve genel olarak kaptanın emir ve talimatı altında çalışmaktadır²⁶⁹. Bu kişilerin gemi adamı sayılıp sayılmadığı hususunda ise gemi ile ilgili herkesin gemi adamı olarak sayılması gerektiği, gemideki örgütlenmeye dâhil olan herkesin gemi adamı olarak nitelendirilmesi gerektiği görüşleri taraftar bulmamıştır. Gemiye bağlı ve gemi hizmetinde çalışan

²⁶⁷ 854 sayılı Deniz İş Kanunu uyarınca gemi adamı bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimseler olarak tanımlanmaktadır. (Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1131.)

²⁶⁸ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 143-144; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 103-104; Rayegan Kender, “Donatanın TTK m. 947’de Düzenlenen Sorumluluğun Hukuki Mahiyeti”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, Beta, İstanbul, 2000, s. 290; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s.76; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 453.

²⁶⁹ Doktrinde bu şahıslara örnek olarak sevk ve idare, çekilen geminin kaptanında olmak kaydıyla römorkörün gemi adamları, geminin havuza alınması ya da havuzdan çıkarılması sırasında görev yapan dok görevlileri, gemi bekçileri ile yükleri rıhtım ve gemiye yanaşmamış mavnalardan alan veya mavnalara boşaltan ve yükleri gemide hareket ettiren müstakil istifçiler gösterilmektedir. (Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 144.)

kimselerin oluşturdukları organize birliğe dahil olmaları gerektiği kabul görmektedir ve bu, kanaatimizce de gerekli ve yeterli bir kıstastır²⁷⁰. Dolayısıyla yukarıda sayılan şahıslar gemiye bağlı ve gemi hizmetinde çalışan kimselerin oluşturdukları organize birliğe dahil olmak kaydıyla TTK m. 1062 hükmü bakımından gemi adamı sayılmakta olup bu şahısların kusurlu fiillerinin sebep olduğu zarardan da donatan sorumlu tutulmaktadır²⁷¹.

Donatanın TTK m. 1062 hükmü uyarınca sorumluluğunun zarara sebebiyet veren şahsın kılavuz olması halinde de ortaya çıkacağı yukarıda belirtilmişti. Doktrinde kılavuz liman, hali , boğaz ve kanal gibi bölgelerde veya başkaca tehlikeli sularda kaptana eğer danışman kılavuz ise danışmanlık etmek ya da eğer sevk ve idare kılavuzu ise gemiyi bizzat sevk ve idare etmek üzere gemiye alınan ve yerel suları bilen uzman denizci olarak ifade edilmektedir²⁷². Kılavuzlar zorunlu ve ihtiyari olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yerel mevzuat uyarınca gemiye alınması zorunlu tutulan kılavuza, zorunlu kılavuz; gemiye alınması zorunlu olmayıp ihtiyari olarak gemiye alınan kılavuza ise ihtiyari kılavuz denir²⁷³. Kılavuzlar ayrıca danışman kılavuz ve sevk ve idare kılavuzu olarak ikiye ayrılmaktadır. Uygulamada sevk ve idare kılavuzunun mevzuat uyarınca zorunlu tutulduğuna nadiren rastlanmakla

²⁷⁰  ağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 144; Kender/ etingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 103-104. Bu hususta Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 7/12/1966 tarihli ve 311 sayılı kararında Sami Okay'dan şu alıntıyı yapmaktadır: "Gemide istihdam olunan kimseler tabirinden ancak belli bir süre hizmet akdiyle bağlı olarak gemide veya istisnaen gemiyi çeken r m rk rde çalışan kimseler anlaşılmalıdır. G r len hizmetin teknik bir iş olması şart değildir. Yolcu gemilerindeki aşçı başı, garson, şef garson, kamar , müzisyen, berber, kadın ve erkek  amaşırcılar,  t c  ve temizleyiciler, balıkçı gemilerindeki balıkçılar gemide istihdam olunan diğer kimseler grubuna girerler. Bir şahsın gemi adamı sayılıp sayılmamasının birçok bakımlardan ve bilhassa donatana ait mesuliyetin mahdut olup olmaması ve gemi adamlarıyla ilgili özel mevzuatın ve hususuile Deniz iş Kanununun tatbiki bakımlarından önemi vardır." (Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E. 818, K. 311, 7/12/1966; Sami Okay, **Deniz Ticaret Hukuku**, Cilt: I, 2. Bası, 1965, s. 270-271'den naklen.) Söz konusu kararda gemide aşçı ve dalgıç sıfatıyla çalışanlar istihdam edilen kimselerden olması itibariyle gemi adamı sayılmıştır. (Aybay, **Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, s. 69-72.)

²⁷¹  ağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 144. Diğer taraftan Alman hukukunda gemi adamları kavramının genişletilemeyeceği ancak adı geçen şahısların fiillerinden sorumluluğa gemi adamlarının fiillerinden sorumluluk hükümlerinin kıyasen uygulanabileceği ileri sürülmektedir. (Kender/ etingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 103)

²⁷²  ağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 144; Kender/ etingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104. Kılavuz, belirli kılavuzluk bölgesi için gemilerin seyir ve yönetimi ile görevli, bu bölgedeki seyir rotaları, geçitler, işaretler ve yöresel tehlikeler hakkında geniş bilgiye sahip olan kimse olarak da tanımlanmaktadır. Başka bir tanıma göre ise kılavuz, bir gemiyi, nehir yahut kanaldan geçirmek veya geminin bir limana giriş ya da limandan ayrılmasını sağlamak üzere gemiye alınan kimse olarak ifade edilmektedir. (Bengi Selen Yüceer, "Kılavuzluk Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve içi Danıştay Kararı", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 1-4, 2002, s. 175.)

²⁷³  ağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 144; Kender/ etingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104.

beraber bazı tehlikeli bölgeler bakımından danışman kılavuzun mevzuat tarafından zorunlu tutulduğu görülmektedir²⁷⁴.

TTK m. 1062 hükmü uyarınca gemide zorunlu danışman kılavuz, isteğe bağlı danışman kılavuz yahut isteğe bağlı sevk ve idare kılavuzu bulunduğunda kılavuzun kusuruyla yol açtığı zarardan da donatan sorumlu tutulmaktadır. Bu halde geminin sevk ve idaresi hala kaptanda kalmaktadır dolayısıyla da donatanın sorumluluğu devam etmektedir. Bununla birlikte danışman kılavuzun donatana karşı olan sorumluluğu devam etmektedir. Kılavuzu istihdam eden kuruluş da adam çalıştırmanın sorumluluğu kenar başlığını taşıyan TBK m. 66 hükmü ve yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk kenar başlığını taşıyan TBK m. 116 hükmü uyarınca sorumludur.

ii. Zararın gemi adamı tarafından görevini yerine getirirken verilmiş olması

Kanun koyucu tarafından öngörülen bu şart uyarınca donatanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamının üçüncü şahıslara verdiği zarara sebep olan fiilinin görevini ifa ederken gerçekleşmiş olması gerekmekte, görevli bulunmadığı bir zamandaki fiili sonucunda üçüncü kişinin zarar görmesi halinde ise donatan TTK madde 1062 uyarınca sorumlu tutulamamaktadır. Söz konusu şart, Türk Borçlar Kanunu madde 66'da da yer almaktadır²⁷⁵.

Doktrinde gemi adamının görevi kavramına gemi adamının hizmet sözleşmesi dolayısıyla yapmakla yükümlü bulunduğu veya donatan, kaptan veya başka bir temsilci tarafından kendisine açıkça veya zımnen havale edilmiş olan görevle bağlantılı olan her faaliyet dâhil olarak kabul edilmektedir²⁷⁶. Diğer taraftan bizim de

²⁷⁴ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 144.

²⁷⁵ TBK m. 66 hükmü bakımından bu şart zarara sebep olan fiil ile adam çalıştırmanın görülen işi arasında işlevsel (fonksiyonel) bağlılık bulunması gerektiği şeklinde de ifade edilmektedir. Çalıştırılanın kendisine verilen talimatı yanlış anlaması halinde ya da işgüzarlık sebebiyle yetkisini aşması halinde de işlevsel bağlılığın devam edeceği kabul edilmektedir. Çalıştırılanın işini görürken başka bir elemana zarar vermesi halinde de durum değişmeyecektir. (Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 146; Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 113-116.)

²⁷⁶ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 145; Kender, **TTK m. 947**, s. 290; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 79; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 453-454; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1131. Ayrıca zararın işin görülmesi sırasında meydana gelmesi gerekmektedir, işin görülmesi sebebiyle meydana gelmesi halinde söz konusu şart yerine

katıldığıımız görüş uyarınca doktrinde gemi adamının yolcuyla tartışması sonucu yolcuyu yaralaması veya bedensel bütünlüğünü zedeleyici herhangi bir zarar vermesi ya da yüke kasten zarar vermesi hallerinde, bu durumların gemi adamının göreviyle bağlantısı bulunmadığından donatanın sorumlu tutulamayacağı ileri sürülmektedir²⁷⁷.

iii. Gemi adamının hareketinin kusurlu olması

Kusur kavramı genel hükümlerde yer alan esaslar uyarınca değerlendirilmektedir. Türk Borçlar Kanunu'nda kusur kavramına ilişkin herhangi bir tanım yer almamaktadır. Kusur, hukuka aykırı sonucu istemek (kast) veya bu sonucu istemiş olmamakla beraber hukuka aykırı davranıştan kaçınmak için iradesini yeter derecede kullanmamaktır (ihmal)²⁷⁸. Bu haller bakımından kusur kavramını bu çerçevede değerlendirmek gerekmektedir ancak geminin denizde kullanılması tehlike arz eden bir faaliyet olduğundan gemi adamlarından daha yüksek bir özen ve dikkat beklenebilecektir²⁷⁹.

Gemi adamlarından birinin işlediği fiilin kusurlu olması sorumluluğun ortaya çıkması için gereken şartlardan biridir. Hangi gemi adamının kusurlu fiili işlediğinin şahsen belirlenmesi gerekmemektedir. Nitekim uygulamada hangi gemi adamının kusurlu fiili işlediğinin tespiti güç olabilmektedir. Bu itibarla üçüncü kişinin zarar görmesine neden olan kusurlu fiili işleyen kimsenin ya da kimselerin gemi adamı olarak nitelendirilmesi gerekli ve yeterlidir²⁸⁰.

Donatan ve gemi adamları arasında TBK m. 66 hükmü anlamında adam çalıştırma ilişkisi bulunmaktadır. Ancak gemi adamlarının görevlerini ifa ederken

gelmiş sayılamaz. Aynı zamanda fiilin gemi adamının kanunen yapmakla yükümlü bulunduğu yahut sözleşmeyle yapmayı üstlendiği bir görevin ifası sırasında meydana gelmesi arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır. Gemi adamının yetkisini aşarak işlediği bir fiil de söz konusu olabilecektir. Ancak bu halde gemiadamının görevi ile arasında bağ bulunmalıdır. (Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 79.)

²⁷⁷ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 145; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 454.

²⁷⁸ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 53; Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 45-54. Kusur aynı zamanda hukuk düzeninin kinadığı, kısaca hoş görmediği davranış olarak da tanımlanmaktadır. (Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 529.)

²⁷⁹ Çağa Kender, **a.g.e.**, s. 145; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 454; Kender, **TTK m. 947**, s. 290; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s.77; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1131.

²⁸⁰ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 145; Kender, **TTK m. 947**, s. 290; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s.78; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1131.

üçüncü şahısları kusurlarıyla uğrattıkları zarardan donatan TTK m. 1062 uyarınca sorumlu tutulmaktadır²⁸¹. Adam çalıştırmanın sorumluluğunu düzenleyen TBK madde 66 hükmü ile, TTK m. 1062 hükmünden farklı olarak bir kusursuz sorumluluk hali olarak düzenlenmiştir. TBK m. 66 hükmü doğrultusunda adam çalıştırmanın kusuru aranmamaktadır²⁸². Diğer taraftan TTK m. 1062 uyarınca yukarıda da açıklandığı üzere gemi adamının kusuru şarttır ancak donatana TBK m. 66 hükmünde olduğu gibi herhangi bir kurtuluş kanıtı getirme imkânı tanınmamaktadır, donatan zararın meydana gelmemesi için hal ve icabın gerektirdiği tüm dikkat ve özeni gösterdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulamayacaktır²⁸³. TBK m. 66 uyarınca adam çalıştırmanın sorumluluğu bakımından ise bu sorumluluğun ortaya çıkmasında kusur yerine adam çalıştırmanın gerekli ve yeterli özeni gösterip göstermediği göz önünde bulundurulmaktadır.

iv. Gemi adamının hareketinin hukuka aykırı olması

Gemi adamının zarara sebep olan fiilinin üçüncü kişileri koruyan objektif bir hukuk kuralına aykırı olması gerekmektedir. Bu şart kanun ile zikredilmemiş olup genel hükümlerden çıkarılmaktadır²⁸⁴.

v. Üçüncü bir kişi için bir zararın doğmuş olması ve gemi adamının kusurlu ve hukuka aykırı eylem veya ihmali ile zarar arasında nedensellik bağı bulunması

²⁸¹ Geminin denizde faaliyet gösterdiği sırada gemi adamlarının fiilleriyle üçüncü şahıslara verdikleri zararlar bakımından denizciliğin özellikleri nedeniyle TBK ile düzenlenen adam çalıştırmanın sorumluluğunun yanı sıra özel bir sorumluluk türünün düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu itibarla önce 6762 sayılı TTK m. 947, sonra 6102 sayılı TTK m. 1062 hükümleri öngörülmüştür. (Rayegan Kender, “Donatanın TTK m. 947’de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, Beta, İstanbul, 2000, s. 289.)

²⁸² Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 129-130; Sağlam, **a.g.m.**, s. 163-164.

²⁸³ Öte yandan donatan gemi adamının işlediği fiil ile zarar arasındaki nedensellik bağının mücbir sebep, üçüncü şahsın veya mağdurun kendi kusuru gibi sebeplerle kesildiğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir. (Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 130; Sağlam, **a.g.m.**, s. 166.) TBK ile öngörülen adam çalıştırmanın sorumluluğunun yanı sıra TTK ile böyle özel bir hüküm öngörülmesinin temel amacı geminin denizde kullanılması sırasında meydana gelebilecek büyük ölçekli zararlardan donatanın TBK ile öngörülen kurtuluş imkanından yararlanamadan sorumlu olmasını sağlamaktır. (Kender, **TTK m. 947**, s. 289.)

²⁸⁴ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 145-146; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104; Kender, **TTK m. 947**, s. 290; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 78; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 454-455; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1131.

Buradaki zarar kavramı eşya ve şahıs zararları, ölüm halinde destekten yoksun kalma zararları ve manevi zararı kapsamaktadır²⁸⁵. Maddi ve manevi tazminat bakımından ise genel hükümler yani TBK m. 53, 54 ve 56 hükümleri uygulama alanı bulacaktır²⁸⁶.

Gemi adamının işlediği fiil ile üçüncü kişinin zararı arasında nedensellik bağı bulunması gerekmektedir. Nedensellik bağına ilişkin ise genel hükümlerden yararlanılarak, uygun nedensellik bağının arandığını kabul etmek yerinde olacaktır²⁸⁷.

Ayrıca üçüncü bir kişinin zararının doğmuş olması gerektiği şartından söz edilmektedir. Burada üçüncü kişinin kim olduğu hususunda ise, donatan ile zarar veren gemi adamı dışındaki zarar gören herkes üçüncü kişi olarak kabul edilmektedir²⁸⁸. Zarar veren geminin yolcuları, gemi adamları, bu gemideki yüklerle ilgililer, çatma halinde karşı geminin donatanı, yolcuları, gemi adamları, yüklerle ilgilileri gibi kimseleri TTK m. 1062 hükmüne konu olabilecek üçüncü kişi olarak saymak mümkün olacaktır.

Zararın gemi haricindeki başka bir araçta ya da karada meydana gelmesi halinde bu zararların söz konusu hüküm kapsamında tazmin edilip edilemeyeceği hususu doktrinde tartışmaya neden olmuştur²⁸⁹.

²⁸⁵ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 146; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104; Kender, **TTK m. 947**, s. 290-291; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 78; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 455; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1132.

²⁸⁶ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 455.

²⁸⁷ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 146; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104; Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 129-130; Kender, **TTK m. 947**, s. 290; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 81; Muhittin Doğrucu, **Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı**, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 1997, s. 35.

²⁸⁸ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 146; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 104; Kender, **TTK m. 947**, s. 291; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 80-81.

²⁸⁹ Tandoğan, “TK md. 947 f. 1’deki üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı mesuldür ibaresinde, genellikle zararlardan söz edilip bunların denizde veya karada doğması bakımından bir ayırım yapılmamaktadır. Ancak TK md. 947 ve md. 948 b. 3’ün konuluş gayeleri göz önünde tutulacak olursa bu hükümlerin sadece denizde meydana gelen zararlara ilişkin olduğu savunulabilir.” demek suretiyle söz konusu zararları yalnızca denizde meydana gelen zararlar ile sınırlandırmıştır. Haluk Tandoğan, “Karada Meydana Gelen Zararlar Dolayısıyla Donatanın Sorumluluğu”, **Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1983, s. 181. Diğer taraftan Kender, “Böyle bir görüşün kabulü mümkün değildir, zira kanunun açık hükmüne aykırıdır. Bu maddenin uygulanmasında önemli olan zararın sebebidir, zararın nerede meydana geldiği değildir. Bu görüşe mesned olarak m. 948 b. 3’ün gösterilmesinin sebebi de anlaşılamamaktadır, bu hükmün amacı, m.

(2) Sorumluluğun Niteliği

Donatan gemi adamının vazifesini ifa ederken işlediği kusurlu davranış neticesinde üçüncü bir şahsın zarar görmesi halinde TBK madde 66 gereğince adam çalıştıran sıfatıyla sorumlu tutulabilir. Uygulamada gemi adamının ekonomik malvarlığının ödemekle yükümlü bulunduğu tazminatı karşılamaya yetmeyeceği aşikârdır. Donatan da TBK madde 66 ile öngörülen kurtuluş kanıtı getirme imkânına sahip olup bu halin gerçekleştiğini ispat ettiği takdirde sorumlu tutulamayacaktır. TBK madde 66 uyarınca adam çalıştıran, çalışanını seçerken, işiyle ilgili talimat verirken, gözetim ve denetimde bulunurken, zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulabilecektir²⁹⁰. Ayrıca bir işletmede adam çalıştıran bakımından organizasyonel sorumluluk esası getirilmiş olup, adam çalıştıranın “o işletmenin çalışma düzeninin zararın doğmasını önlemeye elverişli olduğunu” ispat etmedikçe işletmenin faaliyetinden doğacak zararları gidermekle yükümlü olacağı öngörülmektedir²⁹¹.

Tüm bu sebeplerden dolayı kanun koyucu, zarar gören üçüncü kişiyi korumak için TTK madde 1062’yi öngörmüştür. Bu hüküm uyarınca donatan kusurlu gemi adamının yanı sıra, onunla birlikte sorumlu tutulmaktadır. Doktrinde donatanın TTK madde 1062’den doğan sorumluluğu asli bir sorumluluk niteliğinde olmayıp gemi adaminkine munzam, ek bir sorumluluk, diğer bir deyişle başka birinin

947’nin kara zararlarına uygulanmamasını nasıl haklı kılabilir. M. 948, donatanın sınırlı sorumluluktan faydalanabileceği borçlarını göstermektedir, bunun amacı ise donatanın korunmasıdır. Bu sebeple maddede gösterilen borçlarından birine ait olan kanun hükmündeki şartlara aykırı yorum, m. 948’in amacına ters düşer.” demek suretiyle karada ve diğer tür araçlarda meydana gelen zararların da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. (Kender, **TTK m. 947**, s. 291.)

²⁹⁰ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 148 vd.; Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 118-121; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 584-586; Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 71-73.

²⁹¹ Doktrinde gemi adamlarından birinin kusurunun mevcut olmadığı hallerde TBK m. 66 hükmüne başvurma mümkün olup olmadığı tartışılmıştır. Hırş’e göre bu haller bakımından TBK m. 66 hükmüne başvurmak mümkündür, zira Alman mahkeme kararları ve doktrindeki hakim görüş de bu yöndedir. Tandoğan’a göre ise TTK m. 1062 uyarınca donatanın sorumluluğu inhisari olarak öngörülmüştür, bu itibarla gemi adamlarından birinin kusurunun bulunmadığı haller bakımından TBK m. 66 hükmüne başvurma imkanı bertaraf edilmiştir. Bu görüşünü ise donatanın TTK m. 1062 uyarınca ortaya çıkan sorumluluğunun sınırlı, TBK m. 66 uyarınca ortaya çıkan sorumluluğunun ise sınırsız olması gerekçesine dayandırmaktadır. (Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, s. 130-131.)

sorumluluğuna katılma olarak kabul edilmektedir²⁹². Yargıtay bir kararında bunu, “*adeta kanundan doğan bir kefalettir*” şeklinde ifade etmiştir²⁹³.

Donatanın TTK madde 1062 ile öngörülen sorumluluğunun ek bir sorumluluk türü olarak nitelendirilmesi bazı sonuçlar doğurmaktadır. Bu itibarla ilk olarak donatanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamının başka bir kanun hükmü uyarınca zarardan sorumlu olması gerekmektedir²⁹⁴. Gemi adamı herhangi bir sebeple sorumlu tutulamıyorsa yahut sorumluluğu bertaraf oluyorsa, donatanın da sorumlu tutulması mümkün olmayacaktır. TTK madde 1062 müstakil bir sorumluluk sebebi olarak kabul edilmemektedir. Bu itibarla da bu sorumluluğun niteliğini tartışmak mümkün değildir²⁹⁵. Aynı doğrultuda gemi adamı zararın bir kısmından sorumlu ise donatanın sorumluluğu da aynı miktarla sınırlı olacaktır²⁹⁶. Bu hale örnek olarak zarar gören üçüncü şahsın zararın meydana gelmesinde müterafık kusurunun bulunması verilebilecektir. Başka bir deyişle donatan, gemi adamının sorumluluğuna

²⁹² Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 149; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 105; Kender, **TTK m. 947**, s. 293; Çağa, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 456. Çağa, burada donatanın, gemi adamının mesuliyetine iltihak ettiğini, bu itibarla da mülhak bir sorumluluğun söz konusu olduğunu ifade etmektedir. (Tahir Çağa, “Donatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti”, **BATİDER**, C. XV, S: 3, 1990, s. 293.) Mehz Alman hukukunda da buna ek (adjectivisch) sorumluluk denmektedir. (Hans Wüstendörfer, **Das Seehandelsrecht**, Tübingen, 1950, s. 176; Heinz Prüssmann/Dieter Rabe, **Seehandelsrecht**, München, 1992, para. 485 E. 1; Georg Schaps/Hans Jürgen Abraham, **Das Seerecht** 4. Auf 1. Seehandesrecht Erster Teil, Berlin, 1978, para. 485 II.1.c; Kender, **TTK m. 947**, s. 293’ten naklen.)

²⁹³ 8.4.1965 tarihli, E. 63/5865, K. 65/1808. Kalpsüz ise bu husustaki görüşünü şu şekilde ifade etmektedir: “Donatan kusurlu gemi adamı yanında, onun gibi mesul olur, yani donatanın mesuliyeti gemi adamının mesuliyeti yerine kaim olmaz, aksine ona iltihak eder; yani burada esasen doğmuş olan bir tazminat talebinin dermeyer edilebileceği şahıslar zümresinin genişletilmesi söz konusudur. Bu suretle kanun, kusurlu gemi adamı yanında ikinci bir borçlu (Schuldner) yaratmış değildir; ikinci bir mesul (Hafter) kabul etmiştir. bu bakımdan kanun koyucunun ikinci bir “borçlu” kabul etmek istemiş olabileceğini ileri sürmek hatalıdır. Keza donatanın gemi adamının mesuliyetine iltihak eden mesuliyetinin (adjectivische Haftung), “kanuni nitelikte bir kefalet” şeklinde tavsifi de isabetli değildir. Zira burada donatan başkalarına karşı gemi adamının bir borcunun edasını temin etmiş değildir; Kanunla doğrudan doğruya kendisine yükletilen bir mesuliyetin gereği olarak üçüncü şahısların zararını telafi etmektedir. (Turgut Kalpsüz, “Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, **Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1983, s. 70.) Bu görüşün eleştirisi için bkz. Kender, **TTK m. 947**, s. 295.

²⁹⁴ Donatanın TTK m. 1062 hükmüne göre sorumlu tutulabilmesi için donatanın kusurlu ya da kusursuz herhangi bir davranışı aranmamaktadır. Bununla birlikte donatana bu sorumluluktan kurtulmak için kurtuluş kanıtı getirme imkanı da tanınmamaktadır. Bu itibarla donatanın sorumluluğunun doğmasında herhangi bir rolü bulunmamaktadır, gemi adamının kusurlu davranışı gerekli ve yeterli sayılmaktadır. Zira böyle bir sorumluluğun kabul edilmesindeki amaç zarar gören alacaklıya karşı ödeme gücü kuvvetli olan bir borçlu tesis etmektir. (Kender, **TTK m. 947**, s. 292.)

²⁹⁵ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 106.

²⁹⁶ Zira burada hem “-den sorumluluk” hem de “-ile sorumluluk” söz konusudur. Donatan hem borçlu, hem de sorumlu kılınmaktadır. (Kender, **TTK m. 947**, s. 294.)

katılmaktadır. Zira munzam sorumluluk, müstakil bir sorumluluk olmadığından bu durumu ifade etmektedir²⁹⁷.

c. Yükle İlgili Şahıslara Karşı Donatanın Sorumluluğu

Donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan sorumluluğu TTK m. 1062/f.1 hükmünün ikinci cümlesi ile düzenlenmektedir: “*Ancak donatan, yolculara ve yükle ilgililere karşı taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.*” Buna göre donatan TTK’nın taşıyanın sorumluluğu bahsinde yer alan madde 1180 hükmü uyarınca, gemi adamlarının geminin sevkine ya da başkaca teknik idaresine ait kusurlu hareketleri sonucunda yüke gelen zararlardan sorumlu değildir²⁹⁸. Bu itibarla fiili taşıyan durumundaki donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan akit dışı sorumluluğu, asıl taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ilke ve esaslara tabi kılınmaktadır²⁹⁹.

Donatanın yükle ilgililere karşı sorumluluğu taşıyanın sorumluluğuna tabi olacağına göre söz konusu sorumluluğun sınırlarını da bu çerçevede tayin etmek gerekecektir. Bu husus çalışmamızın üçüncü bölümünde ele alınmaktadır.

C. 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Uyarınca Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu

²⁹⁷ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 149. Bu itibarla gemi adamından manevi tazminat istenemiyorsa donatan da manevi tazminatın talep edilebilmesi mümkün olmayacaktır. (Kender, **TTK m. 947**, s. 294.)

²⁹⁸ Geminin sevk ve başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur uygulamada ve doktrinde kısaca “teknik kusur” olarak ifade edilmektedir. Sevk kusuru geminin denizde hareket etmesine dair olan tedbirler bakımından kusurdur. Gemilerin limana giriş ve çıkışları, deniz trafik kuralları geminin sevkine ilişkindir. Kaptanın yanlış manevrası yahut yanlış rota takibi sevk kusuruna örnek olarak gösterilebilecektir. Geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur ise geminin menfaati, güvenliği ve muhafazasına dair alınan tedbirler bakımından kusurdur. Bu kusur özellikle geminin yolculuk sırasında elverişli bir halde bulundurulması için alınması gereken önlemlere ilişkindir. Geminin sevkine ya da başkaca teknik idaresine ait olmaktan ziyade yükün menfaati icabı olarak alınan tedbirler geminin teknik değil ticari yönetimine ilişkindir. Bu tedbirlere ilişkin kusura “ticari kusur” denmektedir. Bu itibarla bunlardan taşıyan sorumlu olacaktır. (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 215-216.)

²⁹⁹ Kalpsüz, **Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti**, s. 81; Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 194; Doğrucu, **a.g.e.**, s. 36.

1. Genel Olarak

Çevre Kanunu hazırlandıktan sonra yürürlüğe girmeden önceki dönemde, doktrinde deniz kirliliği ve deniz kirliliğinden sorumluluk hususlarının ayrı hükümlere tabi tutulması gerektiği ve bu hususların Çevre Kanunu'nda yer alan genel nitelikteki hükümlere tabi tutulmasının yanlış ve yetersiz olduğu ileri sürülmekteydi³⁰⁰. 1993 yılında Çevre Bakanlığı tarafından hazırlanan “Ulusal Deniz Acil Müdahale Kanun Tasarısı” bu hususta atılmış ilk adımdır. Ancak Başbakanlık’a sevk edilemeyen bu taslak üzerine Denizcilik Müsteşarlığı 1997 yılında “Deniz Kirliliğinin Önlenmesine ve Acil Durumlarda Müdahale Esaslarına Dair Kanun Tasarısı” adlı başka bir metin kaleme almıştır. 2000 yılında Çevre Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından esas olarak bu metin üzerine temellendirilen yeni bir müşterek taslak hazırlandı ancak hükümet değişikliği sebebiyle Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne sevk edilemediğinden kanunlaşma imkânı bulamadı. Yeni hükümet döneminde Çevre Bakanlığı yine aynı taslak üzerinden çalışmalara başladı ve son halini alan taslak 21/7/2004 tarihinde Başbakanlık tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne sevk edildi ve 3/5/2005 tarihinde kabul edilerek kanunlaştı.

DKHK’nın hazırlanmasının ardındaki bir diğer amaç ise Avrupa Birliği’ne uyum çalışmaları kapsamında Türk mevzuatını Avrupa Birliği standartlarına kavuşturmadır. Bu çalışmalar kapsamında Avrupa Birliği üye adayları Devletlere Avrupa Birliği delegeleri çalışma ortağı olarak gönderilmekte ve bu delegeler belirlenmiş konularda eşleştirme projeleri yürütmektedir. Türkiye bakımından ise bu eşleştirme projelerinden birinin konusu çevre kirliliği hatta esas olarak deniz kirliliği olarak belirlenmiş olup bu itibarla Avrupa Birliği bünyesinde İspanyol bir delege Türkiye’deki çevre ve deniz kirliliği mevzuatını incelemiştir. Bu inceleme sonucunda Çevre Kanunu’nun yeterli olmadığı sonucuna varılmıştır ve bu doğrultuda DKHK hazırlanmıştır³⁰¹.

³⁰⁰Kender/Ünan/Aybay/Ilgın/Teoman/Ersoy, **a.g.e.**, s. 16-17.

³⁰¹ Kerim Atamer, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticaret Hukuku 2013-2014 Dönemi Ders Notları, (Çevrimiçi) <http://turkishmla.org/wp-content/uploads/2013/09/DTH-9-2013-DENIZ-KIRLILIGI-beyaz.pdf>, 20 Aralık 2014.

2. Kanun'un Amacı

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'un amacı 1. maddede şu şekilde belirlenmiştir:

“Bu Kanunun amacı, deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurularak;

a) Acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını,

b) Olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını,

c) Uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını,

d) Kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin Kanunda belirtilen ilgililerinin yetki, görev ve sorumluluklarını, Belirlemektir.”

Buna göre DKHK'nın iki esas amacı bulunmaktadır. Bunlardan ilki acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak, kirlenmeyi azaltmak veya gidermek amacıyla yapılacak faaliyetleri kapsayan acil müdahaleye ilişkin tüm usul ve esasları belirlemektir³⁰². DKHK'nın ikinci temel amacı ise gemilerin ya da kıyı tesislerindeki faaliyetlerin yol açtığı kirlenme sonucu meydana gelen zararların belirlenmesi ve tazmin edilmesine ilişkin esasları öngörmektir. Bu amaçların deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülüklerin göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi gerektiği hususu da özellikle vurgulanmaktadır.

Önemle vurgulanması gerekir ki, DKHK müdahale ve tazmine ilişkin esasları öngörmektedir ancak kirlenmenin meydana gelmesini engellemek amacıyla alınan tedbirler Kanun'un uygulama alanı dışında bırakılmıştır ve bu husus Kanun'un madde gerekçesinde de özellikle belirtilmiştir³⁰³. Kanun koyucu ayrıca, DKHK kapsamına giren konularla ilgili faaliyetlerde uluslararası yükümlülüklerle ilişkin

³⁰² Ayşe Nur Tütüncü, “Deniz Kirlenmesinin Azaltılması ve Önlenmesine Yönelik Boğazlardan Geçiş Düzeni”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul, 2007, s. 1127-1128.

³⁰³ <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>

yetki, görev ve sorumlulukların belirlenmesini de amaçları arasında saymaktadır. Ancak diğer taraftan DKHK'nın genel gerekçesinde ya da madde gerekçesinde 1990 Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi ya da 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme veya Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme'nin bahsi geçmemektedir³⁰⁴. Bu durum doktrinde DKHK'nın amacıyla örtüşmediği gerekçesiyle eleştirilmektedir³⁰⁵.

3. Uygulama Alanı

DKHK'nın somut olaya uygulanıp uygulanamayacağını tespit etmek için öncelikle Kanun'un uygulama alanını belirlemek gerekmektedir. DKHK'nın uygulanması için bazı şartlar öngörülmektedir. Bu şartlar geminin niteliğine, kirlenmenin meydana geldiği coğrafi alana ve deniz çevresinin kirlenmesine yol açan maddelere ilişkindir.

a. Geminin niteliği bakımından uygulanma şartı

DKHK'nın uygulama alanı m. 2/f. 1 hükmüyle öngörülmektedir, buna göre:

“Bu Kanun, uygulama alanlarında bulunan veya herhangi bir nedenle uygulama alanlarına girmek isteyen, beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının yetki, görev ve sorumluluklarını kapsar.”

Bu hüküm uyarınca somut olayı bu Kanun kapsamında değerlendirebilmek için 500 grostonluk veya daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan bir gemi söz konusu olmalıdır. Bu hükümden taşınan petrol ve diğer zararlı maddelerin tonajının 500 groston veya daha büyük olması gerektiği anlaşılmaktadır. Ancak 500

³⁰⁴ 5312 sayılı Kanun, yukarıda adı geçen milletlerarası sözleşmelere ilişkin uygulama kanunu niteliğini taşımamaktadır. Ancak milletlerarası anlaşmaların normlar hiyerarşisi uyarınca öncelikle uygulanması prensibi doğrultusunda kanun koyucu tarafından dikkate alınması daha uygun olurdu.

³⁰⁵ İsmail Demir, “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 1, 2011, s. 253.

groston ölçüsü gemiye ilişkindir, dolayısıyla hükmün “petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan 500 grostonluk veya daha büyük gemi” ibaresini içerecek şekilde ifade edilmesi daha yerinde olurdu.

Yukarıda da işaret edildiği gibi DKHK petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerini de uygulama alanı içerisine dâhil etmektedir. Ancak kıyı tesislerinin sorumluluğu çalışmamızın konusu dâhilinde bulunmadığından inceleme kapsamından hariç tutulmaktadır.

Yukarıda da belirtildiği üzere DKHK’nın uygulanması için gemiye ilişkin ilk şart, Kanun’un uygulama alanında bulunan 500 grostonluk veya daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan veya herhangi bir nedenle uygulama alanına girmek isteyen bir gemi söz konusu olması gerektiği şartıdır³⁰⁶. Ancak Kanun’da gemiye ilişkin herhangi bir tanım yer almamaktadır. Gemi kavramının Kanun’un uygulama alanını belirleme aşamasında önemli bir unsur olmasından dolayı doktrinde bu Kanun’da gemi kavramının tanımına yer verilmemesi hususu eksiklik olarak ileri sürülmektedir³⁰⁷. Gerçekten de Kanun’un uygulama alanını tespit ederken gemi tanımı büyük önem arz etmektedir. Nitekim hangi araçların gemi sayılıp hangi araçların gemi sayılmayacağına göre bu Kanun uygulanacak ya da somut olaya göre Çevre Kanunu uygulanabilecektir. Kanımızca gemi tanımına ilişkin boşluk olduğundan TTK madde 931 ile öngörülen gemi tanımını esas almak yerinde olacaktır.

Yukarıda da belirtildiği üzere 500 grostonluk ve daha büyük gemiler Kanun’un uygulama alanına girmektedir. Gemilerin ölçümü oldukça teknik nitelikte

³⁰⁶ Burada adı geçen “uygulama alanı”, DKHK m. 3(p) bendi ile şu şekilde belirlenmiştir: “Bu Kanunun uygulanması bakımından, Türkiye’nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanlarını ve bu Kanunda öngörülen acil durumlarda, bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla, Müsteşarlığın, Bakanlık, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak vereceği karara bağlı olarak karasularının ötesindeki açık deniz alanları”. Dolayısıyla uygulama alanına girmek isteyen gemiler, Türkiye’nin iç sularına, karasularına, kıta sahanlığına ve münhasır ekonomik bölgesine girmek isteyen gemilerdir.

³⁰⁷ Bir görüşe göre 5312 sayılı Kanun’un kamu hukuku niteliği ile deniz emniyetinin sağlanması amacı göz önünde bulundurularak 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu’nda yer alan gemi tanımının esas alınması gerekmektedir. Adı geçen Kanun’da gemi, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç olarak ifade edilmektedir. (Demir, **a.g.m.**, s. 275)

olup tonaj ya da tonilato kavramı ile ifade edilmektedir. Bu husustaki milletlerarası uygulamaların yeknesaklaştırılması amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından 1969 tarihli “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi” hazırlanmıştır³⁰⁸. İşbu Milletlerarası Sözleşmeye paralel olarak 12 Mart 2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği” hazırlanmıştır³⁰⁹. Bu itibarla grostonaj kavramını tarif etmek için söz konusu metinlere göz atmak gerekmektedir. Doktrinde grostonaj geminin esas bünyesi dâhilinde kalan bütün kapalı yerlerin hacmi olarak tarif edilmektedir³¹⁰. “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği” madde 4’ün birinci fıkrasının (d) bendi uyarınca gros tonilato şu şekilde tanımlanmaktadır: “Gros tonilato: Gemi ve su aracının kapalı hacimlerinin bu Yönetmelik veya sözleşme hükümlerine göre tespit edilmiş değerini ifade eder.”

Sonuç olarak DKHK’nın uygulama alanına dâhil olabilmek için “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi” ile “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği” hükümleri uyarınca tespit edilecek gemi tonilatosu 500 grostondan daha büyük petrol ya da diğer zararlı maddeleri taşıyan bir gemi söz konusu olmalıdır. Kanun gerekçesinde hangi sebeplerle ya da ne gibi kıstaslar uyarınca 500 grostonluk ölçünün esas alındığına ilişkin herhangi bir bilgi bulunmamaktadır³¹¹. Ancak Kanun “herhangi bir nedenle uygulama alanına girmek isteyen bir gemi” ifadesini de kullanarak uygulama alanını oldukça genişletmiştir.

³⁰⁸ İşbu Milletlerarası Sözleşme’ye 30 Eylül 2013 tarihi itibarıyla 152 Devlet taraf olmuş olup, bu Devletler dünya ticaret filosunun %99.06’sını teşkil etmektedir. Türkiye bakımından ise “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi”nin onaylanması 21.09.1978 tarih ve 2169 sayılı Kanun ile uygun bulunmuştur.

³⁰⁹ İşbu Yönetmelik uyarınca “Moorsom Sistemi” olarak bilinen İngiliz ölçüm sistemi benimsenmektedir. (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 43) Ayrıca Yönetmelik son olarak 7 Haziran 2013 tarihli ve 28670 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile değişikliğe uğramıştır. (<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/06/20130607-9.htm>)

³¹⁰ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 59.

³¹¹ Bir görüşe göre 5312 sayılı Kanun’un, Çevre Kanunu ile karşılaştırıldığında deniz kirliliğine ilişkin daha özel nitelikte bir kanun olması ve milletlerarası sözleşmelerin kapsamına girmeyen hallerde uygulama alanı bulacağı sebeplerine dayanılarak 500 groston gibi bir ölçünün belirlendiği ileri sürülmektedir. (Demir, **a.g.m.**, s. 275-276) Nitekim TBMM tutanakları uyarınca Çevre Komisyonu görüşmeleri esnasında Denizcilik Müsteşarlığı yetkilileri 500 groston değil MARPOL 73/78’de esas alınan 150 groston ölçüsünün kabul edilmesi gerektiği, 500 grostondan küçük gemilerin de deniz kazalarına sebep olduklarını belirtmişlerdir. (Demir, **a.g.m.**, s. 276’dan naklen- TBMM Tutanak Müdürlüğü, Çevre Komisyonu, Birinci Oturum, 3.11.2004, s.3)

Böylece yukarıda sayılan gemilerden başka gemiler de eğer DKHK'nın uygulama alanına girmek istiyorsa, kapsam dâhilinde sayılacaktır.

Ayrıca DKHK'nın uygulama alanını genişleten başka bir hüküm daha bulunmaktadır. Kanun'un m. 23 hükmü şu şekildedir:

“Bir olayda, bu Kanuna tabi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanuna tabi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddelerden/yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine müdahale ve zararların tespit ve tazmininde, bu Kanunun 5 inci maddesinin üçüncü fıkrası ile 8 inci ve 9 uncu maddeleri dışındaki hükümleri uygulanır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.”

Bu itibarla m. 23 hükmü uyarınca Kanun'a tabi bulunan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden kaynaklanan kirlenme ile bu Kanun'a tabi olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden ya da taşıdığı diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirlenmeden doğan zarar hakkında bu Kanun'un m. 5/f. 3, m. 8 ve m. 9 haricindeki hükümlerin uygulanacağı öngörülmektedir³¹². Başka bir deyişle DKHK'na tabi olsun olmasın bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol ve türevleri ile DKHK'na tabi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine müdahale ve zararların tespit ve tazmini de Kanun'un m. 5/f. 3, m. 8 ve m. 9 haricindeki hükümlere tabi kılınmıştır. Bu madde ile daha önce Kanun'a tabi tutulmayan gemiler Kanun'un kapsamı içine dâhil edilmekte ve belirli hükümler dışındaki hükümlerin bu gemilere uygulanacağı hüküm altına alınmaktadır³¹³. Buna göre söz konusu gemiler DKHK m. 5/f. 3 hükmüyle öngörülen Türk karasularına girmeden önce seyir, can ve

³¹² 5312 sayılı Kanun m. 23 hükmü metni şu şekildedir: “Bir olayda, bu Kanuna tâbi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanuna tâbi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddelerden/yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine müdahale ve zararların tespit ve tazmininde, bu Kanunun 5 inci maddesinin üçüncü fıkrası ile 8 inci ve 9 uncu maddeleri dışındaki hükümleri uygulanır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.”

³¹³ Demir ise, Kanun'a tabi tutulmayan gemiler bakımından Kanun'daki hiçbir hükmün uygulanmaması gerektiğini ileri sürmektedir. Yazar, Kanun'a tabi olmayan gemiler arasında savaş gemileri ile Devlet'e ait ya da Devlet tarafından işletilen ticari olmayan gemilerin de bulunduğunu ve bu sebeple Kanun'un açık lafzı karşısında 23. maddesi kapsamında bu gemilerin de yer alması gerektiğini belirtmektedir. Yazarın da belirttiği üzere kanun koyucunun savaş ve Devlet gemileri bakımından böyle bir düzenleme amaçladığını söylemek pek mümkün görünmemektedir. (Demir, a.g.m., s. 277-278.)

mal emniyetine ilişkin diğer gemilerin tabi olduğu bildirim yükümlülüğüne tabi değildir³¹⁴. Söz konusu gemiler aynı şekilde m. 8 hükmüyle öngörülen mali teminat sağlama ya da sigorta yaptırma³¹⁵ ve m. 9 hükmüyle öngörülen bu teminatı bildirme yükümlülüğünden³¹⁶ de muaf tutulmaktadır³¹⁷.

Son olarak 23. madde uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı tutulacağı öngörülmektedir. Ancak Türk hukukunda normlar hiyerarşisi uyarınca milletlerarası sözleşmeler uygulama alanına giren hallerde zaten öncelikli olarak uygulanmaktadır ve bu sebeple böyle bir hükme esasen gerek bulunmamaktadır. Kanun'a ilişkin tutanaklar ve raporlar incelendiğinde Çevre Komisyonu Raporu'nda söz konusu hükme ilişkin şöyle bir açıklama yer almaktadır: *"Türkiye'nin taraf olmadığı ve gemi yakıtlarını düzenleyen 'Bunker Sözleşmesi'nde zorunlu mali sigorta istenmesi hakkı bulunmaktadır. 23 üncü maddeyle getirilen istisnalar, ülkemizin bu Sözleşmeye taraf olması halinde, Sözleşme kapsamındaki zorunlu mali sigorta belgelerinin istenmemesi sonucunu doğurabileceği gerekçesiyle, Komisyonumuz 23 üncü maddenin sonuna bir cümle ekleyerek, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğunu hükme bağlamıştır."*³¹⁸ Gerçekten de Türkiye adı geçen Yakıt Sözleşmesi'ne taraf olmuştur, ancak DKHK'daki istisna hükmünün Yakıt Sözleşmesi uygulama alanına giren gemiler hakkında öngörülen mali mesuliyet sigortası yaptırma yükümlülüğü bakımından herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Bunun sebebi ise yukarıda açıklandığı üzere milletlerarası sözleşme hükümlerinin öncelikle

³¹⁴Bu husus Kanun'un 5. maddesinin üçüncü fıkrasında yer almaktadır: "Bu Kanun kapsamındaki gemiler, Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacı ile Türk karasularına girmeden kırk sekiz saat önce veya kalkış limanı ile Türk karasularına girmesine kadarki seyir süresi kırk sekiz saatten az olan gemiler kalkış limanından hareketten hemen sonra Müsteşarlığa, gemi ve taşıdığı yük ile ilgili bilgileri vermek zorundadır. Bu zorunluluğa uymayan gemilerin Türk karasularına ve iç sularına girmesine izin verilmez; girmiş olan gemiler derhal buralardan çıkartılır. Bildirime ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir."

³¹⁵ Sigorta yaptırma ya da diğer türlü mali teminat sağlamaya ilişkin yükümlülük Kanun'un 8. maddesiyle öngörülmektedir.

³¹⁶ Sigorta ve diğer mali teminatları sağladığına ilişkin bildirim yükümlülüğü Kanun'un 9. maddesiyle düzenlenmektedir.

³¹⁷ Bir görüşe göre Kanun'a tabi tutulan söz konusu gemilerin yukarıda sayılan belirli yükümlülüklerden muaf tutulması hususu hiçbir haklı gerekçesi bulunmadığı sebebiyle eleştirilmektedir. (Demir, **a.g.m.**, s. 277)

³¹⁸ Çevre Komisyonu Raporu, Türkiye Büyük Millet Meclisi Çevre Komisyonu, 13.12.2004, Esas No.: 1/876, Karar No. : 4, s. 3.

uygulanma prensibidir. Dolayısıyla Çevre Komisyonu Raporu’nda yer alan açıklama isabetli değildir³¹⁹.

Özetle DKHK’nın son hükümleri arasında uygulama alanını genişleten başka bir hüküm ihdas edilmiş olup bu hükmün yeri kanun sistematığının iyi kurgulanmadığını kanıtlar niteliktedir³²⁰. Kanun’un gerekçesinde de bu hükme ilişkin aydınlatıcı bir açıklama yer almamaktadır. Bu doğrultuda m. 23 hükmüne binaen gemi sayılan her türlü aracın sebep olduğu kirlenmeye DKHK’nın uygulanacağı sonucu çıkmaktadır. Bu hüküm özellikle bu anlamda önem arz etmektedir.

b. Uygulama Alanı Kapsamının Dışında Bırakılan Gemiler

DKHK’nın m. 2/f. 2 hükmünde Kanun’un uygulama alanı haricinde bırakılan gemiler sayılmaktadır. Buna göre, “*Savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileri ile herhangi bir devlete ait veya devlet tarafından işletilen ve ticari faaliyetler dışında kullanılan gemiler Kanun kapsamı dışındadır.*” Bu istisna hükmü, hem Türk Ticaret Kanunu’ndaki hem de bu alandaki milletlerarası sözleşmelerdeki hükümlere örtüşmektedir.

c. “Petrol ve Diğer Zararlı Maddeler” Kavramı

Kanun “petrol ve diğer zararlı maddeleri” taşıyan gemileri kapsamaktadır. Bu itibarla “petrol ve diğer zararlı maddeler” kavramını açıklamak gerekmektedir. “petrol” kavramı Kanun’un “Tanımlar” kenar başlığını taşıyan 3. maddesinin (m) bendinde, “diğer zararlı maddeler” kavramı ise (d) bendinde tanımlanmaktadır. Buna göre petrol, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme’nin (MARPOL 73/78) I inci ekinin I inci eklentisinde listelenen maddeler³²¹ ile bu liste ile sınırlı olmaksızın ham petrol, akaryakıt, slaç,

³¹⁹ Demir, **a.g.m.**, s. 279.

³²⁰ Demir’in de belirttiği üzere söz konusu hükmün Kanun’un uygulama alanını tayin eden 2. madde hükmü dâhilinde öngörülmesi kanun sistematığı bakımından daha yerinde olurdu. (Demir, **a.g.m.**, s. 276.)

³²¹ Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) I. Ekinin 1. Eklentisinin Resmi Gazete’de yayımlanan resmi tercümesi uyarınca “petrol”

rafine ürünler ve toprak altında doğal olarak meydana gelen her türlü sıvı hidrokarbon karışımını ifade etmektedir. Benzer olarak petrol kavramı Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin 1. Ekinin 1. Kuralı uyarınca, “ham petrol, akaryakıt, slaç, petrol artıkları ve rafine ürünler (Bu Sözleşme'nin İkinci Eki hükümlerine tabi olan petrokimya maddeleri hariç) ve yukarıda yazılı olan maddelerin genelliğini sınırlamadan, bu Ek'in 1. Eklentisinde liste halinde belirtilen maddeler dâhil her ne olursa olsun, petrol anlamına gelecektir.”

Diğer zararlı maddeler kavramı ise, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78) II No'lu Ekinin II ve III numaralı eklentilerinde listelenmiş maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın deniz ortamına karıştığında kirlenme yaratan radyoaktif maddeler hariç her türlü madde şeklinde tanımlanmaktadır. Benzer olarak Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin 2. maddesi uyarınca zararlı maddeler, “denize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan, deniz canlıları kaynaklarına zarar veren, güzellikleri bozan, denizin meşru bir şekilde kullanılmasına engel olan ve Sözleşme'nin kontrolü altında bulunan bir maddeyi içeren herhangi bir madde” şeklinde ifade edilmektedir³²².

d. Coğrafi sınırlama

DKHK'nın coğrafi bakımdan uygulanma şartı 3. maddesinin (p) bendinde şu şekilde yer almaktadır:

“p) Uygulama alanları: Bu Kanunun uygulanması bakımından, Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanlarını ve bu Kanunda öngörülen acil

çeşitleri ayrılmış petrol, ham petrol, ham madde ihtiva eden karışım, motorin, yakıt yağı no. 4, yakıt yağı no. 5, yakıt yağı no. 6, artık yakıt yağı, yol yağı, transformatör yağı, aromatik yağlar, (nebatî yağı hariç), makine yağları ve karışım maddeleri, madeni yağ, motor yağı, işleme yağı, mil yağı, türbin yağı olarak sayılmaktadır.

³²² Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme'nin Resmi Gazete'de yayımlanan çevirisi, s. 3, <https://atlantis.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/Dokumanlar/201112121195819900624-DenizlerinGemilerTaraf%C4%B1ndanKirletilmesininOnlenmesineAitUluslararası%C4%B1Sozlesme.pdf>

durumlarda, bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla, Müsteşarlığın, Bakanlık, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak vereceği karara bağlı olarak karasularının ötesindeki açık deniz alanlarını ifade eder.”

Somut olay bakımından DKHK'nın uygulama alanı bulabilmesi için kirlenmenin Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinde³²³ meydana gelmesi gerekmektedir. Kanun'un coğrafi anlamda uygulama alanı şartı, 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zarara İlişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşme ile aynı doğrultuda kaleme alınmıştır ancak sadece Kanun'da “kıta sahanlığı” ibaresi de yer almaktadır³²⁴.

Ayrıca kanun koyucu istisnai olarak Türkiye'nin iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmeyen açık deniz alanlarında meydana gelen acil durumlar için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve diğer ilgili kamu kurum ve kuruluşların görüşünü almak kaydıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nı³²⁵ yetkili kılmıştır. Burada “açık deniz” kavramıyla elbette ki böyle bir kirlenmenin meydana gelmesi halinde Türk karasularının etkileneyeceği ya da etkilenme tehlikesi bulunan bir bölgeden bahsedildiği kanaatindeyiz. Bu nedenle söz konusu ibarenin 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararlara İlişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nde yer alan ve Taraf Devlet'in Devletler Hukuku uyarınca

³²³ Münhasır ekonomik bölge kavramı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin V no'lu kısmında yer almaktadır. Münhasır ekonomik bölge, sahilard devletin hakları, yetkileri ve yükümlülükleri bakımından önem arz etmekte olup Sözleşme'nin 57. maddesi uyarınca karasularının ölçülmeye başladığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanamayacaktır.

³²⁴ “Kıta sahanlığı” ibaresinin Çevre Komisyonu Alt Komisyon Raporu uyarınca eklendiği anlaşılmakta olup bu eklemeye ilişkin herhangi bir gerekçe gösterilmemiştir. (Alt Komisyon Raporu, Çevre Komisyonu, Esas No.: 1/876, Karar No. : 2, s. 1.) Bir görüşe göre Kanun'a “kıta sahanlığı” ibaresinin eklenmesi, uygulama alanı kavramının güçlendirilmesi veya münhasır ekonomik bölgeye dek deniz altında gerçekleşen faaliyetlerin Kanun kapsamında yer alıp almadığı hususunu netleştirme amacını taşımaktadır. (Demir, **a.g.e.**, s. 281.)

³²⁵ 5312 sayılı Kanun istisnai olarak Türkiye'nin iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmeyen açık deniz alanlarında meydana gelen acil durumlar için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nı değil “Müsteşarlığı” yetkili kılmaktadır. Kanun'un 3. maddesi (o) bendi uyarınca “Müsteşarlık” kavramı, Denizcilik Müsteşarlığı'nı ifade etmektedir. Ancak 1 Kasım 2011 tarihli Mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı kurumu kaldırılmış, yerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı almıştır. Bu itibarla 5312 sayılı Kanun bakımından Türkiye'nin iç suları, karasuları ve münhasır ekonomik bölgesi haricinde meydana gelen acil durumlar için Denizcilik Müsteşarlığı değil, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkili kılınmıştır.

münhasır ekonomik bölgesini ilan etmediği hallerde bu Devlet tarafından Devletler Hukuku ilkeleri uyarınca belirlenmiş karasularının ölçüldüğü sınırdan 200 deniz miline kadar olan, karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgeyi kast ettiği ileri sürülmektedir³²⁶. Ancak açık deniz kavramının Uluslararası Hukuk kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir ve iç hukukunun izin vermesi gerekçesine dayanarak her Devletin açık denizde meydana gelen olaylara müdahale etmesi mümkün değildir. Dolayısıyla açık deniz olarak kabul edilen bir bölgede meydana gelen somut olayda Türkiye'nin müdahale hakkının olup olmadığının öncelikli olarak Uluslararası Hukuk kuralları çerçevesinde belirlenmesi gerekmektedir.

4. Hukuki Sorumluluk Esasları

a. Genel Olarak

DKHK kirlenmeden doğan zarara ilişkin sorumluluk m. 6 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre;

“Madde 6 - Zarardan dolayı sorumluluk

Bu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları, uygulama alanlarında gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan 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 sorumludur.

Garantörün sorumluluğu, diğer sorumlu tarafların sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Garantörün tazmin etmediği zararlar diğer sorumlu taraflarca tazmin edilir.

İki veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müştereken ve müteselsilen sorumludur.

Olay sonucu ortaya çıkan zararı ödeyenlerin zarara neden olanlara rücu hakkı saklıdır.”

³²⁶ Demir, **a.g.m.**, s. 282.

Bu itibarla DKHK gemilerden ve kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlilikten sorumluluğu düzenlemekte ve bu kapsamda zarar görene kirlenmenin, kirlenme tehlikesinin neden olduğu zararlar ile temizleme masrafları ve koruyucu önlemlere ilişkin masrafların tazminini öngörmektedir. Kanun koyucu zarar kalemlerini tek tek saymıştır ve bu sorumluluk bakımından sorumlu taraflar arasında müteselsil sorumluluk öngörmüştür.

b. Sorumluluğun Şartları

(1) Kirlenmeden Sorumlu Tutulan Şahıslar

DKHK kapsamında meydana gelen kirlenmeden sorumlu tutulan şahıslar Kanun metninde “sorumlu taraflar” ibaresiyle anılmaktadır. “Tanımlar” kenar başlıklı 3. maddenin (n) bendi uyarınca “sorumlu taraf” kavramı şu şekilde ifade edilmektedir: *“Zararın tazmini ve koruyucu önlemlerin karşılanması konusunda yükümlülük atfedilebilecek, beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile kıyı tesislerinin sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri”*. Buna göre kirlenmeden sorumlu tutulan şahıslar tek tek sayılmıştır. Çevre Kanunu ile benimsenen “kirleten öder” ilkesinin DKHK uyarınca benimsenmediği gözlenmektedir. Nitekim Çevre Kanunu kirlenmeden sorumlu şahsı “kirleten” olarak nitelendirmektedirken DKHK sorumlu tutulan şahısları somut olarak tek tek saymaktadır. Sonuç olarak DKHK uyarınca kirlenmeden doğan zarardan gemi maliki, işleteni, idare edeni, kaptanı, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri müteselsil olarak sorumlu tutulmaktadır. Ayrıca kanun koyucu öngörülen sorumluluğa ilişkin herhangi bir kurtuluş kanıtı getirme imkanından söz etmemektedir.

Bu noktada Kanun uyarınca “sorumlu taraf” olarak belirlenen şahısları açıklamak gerekmektedir. TTK m. 974 hükmü uyarınca gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi gemi maliki sayılmaktadır, dolayısıyla aksi kanıtlanıncaya kadar gemi maliki gemi sicilinde kayıtlı bulunan kişi olarak kabul edilecektir³²⁷. Geminin işleteni

³²⁷ Çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B bölümünde işaret edildiği üzere Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca da gemi maliki sorumlu tutulmaktadır. Ancak Sözleşme uyarınca

ise TTK m. 1062 hükmü uyarınca kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan kişi olarak gemi işletme müteahhididir³²⁸. Geminin idare edeni gemi yönetimi sözleşmelerindeki yöneticidir³²⁹. Kaptan doktrinde geminin sevk ve idaresini üstlenen, belirli ehliyetle sahip olan kişi olarak ifade edilmektedir³³⁰. Geminin zilyedi ise MK madde 973 uyarınca gemiyi fiili hâkimiyetinde bulunduran kimse olarak kabul edilmektedir. Gemi kiracısı, TTK madde 1119 uyarınca gemi kira sözleşmesine binaen kiraya verenin belirli bir süre için kira bedeli karşılığında geminin kullanılmasını bıraktığı kişidir. Garantör kavramı ise DKHK'nın m. 3(e) hükmü uyarınca şu şekilde ifade edilmektedir: *“Garantör: Bu Kanunda belirtilen hükümlere göre sorumlu taraf adına, sorumlu taraf dışında zararların tazminine ilişkin mali sorumluluk üstlenen ve mali sorumluluk belgesini sağlayan kişi, kuruluş veya devleti ifade eder.”* Bu itibarla garantör, mali sorumluluk teminatı sağlayan kurumları ve özellikle sorumluluk sigortacısını, yani uygulamadaki adıyla “P&I Kulübü (Protection and Indemnity Club)” ifade etmektedir³³¹.

Bir görüşe göre gemi kiracıları ve zilyetlerinin tespitinde de uygulamada güçlükler çıkabileceği nitekim alt kira sözleşmesi söz konusuysa hangi alt kiracıların sorumlu tutulması gerektiği ya da zilyet bakımından asli zilyedin mi feri zilyedin mi sorumlu tutulacağına kanun koyucu tarafından tespit edilmediği ileri sürülmektedir³³². Kanun'un sorumluluk atfettiği kişiler arasında sefer chartereri ile zaman chartererinin yer almadığı dikkat çekmektedir. Ancak anlaşılan o ki, kanun koyucu gemiyle ilgili herkesi sorumlu tutarak zararın olabildiğince çabuk bir şekilde tazmin edilmesini sağlamayı amaçlamakta, sorumlu tutulan şahısların kendi aralarındaki iç ilişki uyarınca birbirlerine rücu edebileceklerini öngörmektedir. Bu itibarla alt kira sözleşmesinin söz konusu olduğu hallerde kiralayan ve tüm alt

5312 sayılı Kanun'dan farklı olarak yalnızca gemi maliki sorumlu tutulmakta ve sorumluluk yalnızca gemi malikine yönltilenmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, b.

³²⁸ Gemi işletme müteahhidi hakkında bilgi için bkz. Birinci Bölüm, V.

³²⁹ Gemi yöneticisi, donatan ile akdettiği gemi yönetim sözleşmesine binaen donatana ait gemilerin ticari, teknik ya da diğer alanlardaki yönetimin bütünüyle ya da bir kısmının bırakıldığı kimsedir. Yöneticiye bu ediminin karşılığı olarak ücret de ödenmektedir. (Zehra Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 8.)

³³⁰ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 192; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 129.

³³¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Didem Algantürk Light, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, İstanbul, Arıkan, 2006. Ancak esas itibarıyla P&I Kulüplerini böyle bir sigortayı yapmaya mecbur eden herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. (Yeşilova-Aras, **a.g.e.**, s. 58.)

³³² Demir, **a.g.m.**, s. 291-292.

kiracıların birlikte sorumlu tutulması gerekmektedir, aynı şekilde zilyetlerden de hem asli hem de ferî zilyetlerin birlikte sorumlu tutulmaları gerekmektedir.

Ayrıca m. 6/f. 3 hükmü uyarınca iki veya daha çok geminin karışmasıyla meydana gelen olaylarda müşterek ve müteselsil sorumluluk esası getirilmiştir. Başka bir deyişle örneğin iki geminin çatışması sebebiyle ortaya çıkan petrol kirliliğinden doğan zarardan her iki geminin de sorumlu tarafları, yani her iki geminin de maliki, işleteni, idare edeni, kaptanı, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri, müşterek ve müteselsil olarak sorumlu tutulmaktadır. Kanun koyucu bir sonraki fıkra ile zararı tazmin eden şahıslara, rücu etmek hakkını tanımaktadır.

Sonuç olarak DKHK gemiyle ilgili bulunan tüm şahısları, hatta olaya bir gemiden fazlası karıştıysa karışan tüm gemilerle ilgili bulunan tüm şahısları sorumlu tutmaktadır³³³. Diğer taraftan kanun koyucu 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme ile benimsenen sorumluluğun tek bir kişiye yöneltilmesi ilkesini de kabul etmemiştir. Bu yöntemin amacı zararın en kısa sürede tazmin edilmesidir. Özetle kanun koyucu önceki tarihli ulusal mevzuat ve milletlerarası sözleşmeler ile kabul edilen sorumluluk sistemlerinden farklı bir sistem kabul etmektedir.

(2) Kirlenme ve Zarar

DKHK uyarınca kirlenme ya da kirlenme tehlikesinin neden olduğu zararlardan gemiyle ilgili yukarıda sayılan şahısları sorumlu tutmaktadır. Dolayısıyla donatan, gemi maliki, kiracısı gibi şahısların zarardan sorumlu tutulabilmeleri için öncelikle kirlenme ya da kirlenme tehlikesinin söz konusu olması gerekmektedir. Kirlenme kavramı Kanun'un 3. maddesinin (h) bendi ile şu şekilde ifade edilmektedir:

“h) Kirlenme: Olay sonucunda, petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun

³³³ Bu durum hakkaniyete aykırı olduğu gerekçesiyle doktrinde eleştirilmektedir. (Demir, **a.g.m.**, s. 290.)

niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışmasını ifade etmektedir.”

Kanun’da ngrlen bu tanımda kirlenme kavramının zararı da kapsayacak şekilde değerlendirildiği gözlenmektedir. Bu itibarla sorumluluğun söz konusu olması için kirlenmenin zarara yol aması gerekmektedir, petrol ve diğer zararlı maddelerin zarara yol amayacak şekilde deniz çevresine karışması hali kirlenme teşkil etmeyeceğinden sorumluluğa tabi tutulamayacaktır.

Kirlenme kavramının zararı da kapsayacak şekilde yapılan tanımına rağmen zarar kavramı da Kanun’un 3. maddesinin (r) bendinde şu şekilde tanımlanmaktadır: “*Bu Kanun’un 6 ıncı maddesinde belirtilenler ile zararın tespit, tazmin ve uyuşmazlıkların giderilmesine ilişkin masrafları*”. Zarar kavramı tanımında atıf yapılan ve Kanun’un sorumluluğun ana hatlarını belirleyen 6. maddesinde tazmin edilmesi gereken zarar kalemleri yer almaktadır. Buna göre sorumlu taraflar 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, şahışların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle yükümlü tutulmaktadır. Bu hükümde adı geçen “koruyucu önlem” kavramı da öngörülen tanımlar arasında 3. maddenin (ı) bendinde “*Bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkabilecek muhtemel kirlenmeyi önlemek veya sınırlı tutmak amacıyla alınan tedbirler*”. şeklinde tanımlanmıştır.

Burada dikkat çekilmesi gereken en önemli noktalardan biri DKHK’da mutlaka kirlenmenin varlığının aranmadığı, kirlenme tehlikesinin varlığının yeterli kabul edildiğidir. Ancak kirlenme ve kirlenme tehlikesi hallerinde zararın farklı olduğunu da göz ardı etmemek gerekmektedir. Aynı şekilde koruyucu önlem kavramı tanımlanırken de kanun koyucu muhtemel kirlenmeden söz etmektedir. Ancak yine de sorumluluğun doğması için kirlenme tehlikesinin zarara yol aması gerekmektedir. Sonuç olarak sorumluluğu tayin ederken, yukarıda sayılan zarar kalemlerini değerlendirmek gerekmektedir.

c. Sorumluluğun Niteliği

(1) Kusursuz Sorumluluk

DKHK ile öngörülen sorumluluğun belirlenmesi önem arz etmektedir. Nitekim öngörülen sorumluluğun bir kusursuz sorumluluk hali olduğuna ilişkin herhangi bir ibare yer almamaktadır. Kanun koyucu öngördüğü sorumluluğun kusursuz sorumluluk olduğu açık olarak belirtmese de bu sorumluluğun kusursuz sorumluluk olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Yukarıda DKHK'nın Çevre Kanunu'na göre daha özel nitelikli bir sorumluluk rejimi yaratmak amacıyla kaleme alınmış olduğunu belirtmiştik. Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğu kusursuz bir sorumluluk türüdür ve bu nedenle DKHK ile kusursuz bir sorumluluk türünün evleviyetle öngörülmek istendiği açıktır. Ayrıca petrol kirliliğinden doğan sorumluluk bakımından Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerde³³⁴ de kusursuz sorumluluk öngörülmektedir. Öte yandan 1702 sayılı Kanun ile tadil edilmiş 6326 sayılı Petrol Kanunu madde 86 uyarınca da petrol hakkı sahibinin sorumluluğu bakımından da kusur aranmamaktadır³³⁵.

Medeni Kanun madde 1 uyarınca kanun sözüyle ve özüyle uygulanmaktadır. Bu genel prensip uyarınca kanun koyucunun açık olarak sorumluluğun doğması için kusur aranmadığı şartını öngörmemesine rağmen yukarıda sayılan nedenlerden dolayı DKHK ile düzenlenen gemilerin ve kıyı tesislerinin neden olduğu petrol ve diğer zararlı maddelerden doğan deniz kirliliğinden sorumluluğun bir kusursuz sorumluluk hali olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır.

(2) Tehlike Sorumluluğu

Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğu bahsinde incelediğimiz üzere, tehlike sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için TBK m. 71 hükmü uyarınca meydana gelen zararın önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinden

³³⁴ 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme ve 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme uyarınca sorumluluğun doğması için kusur aranmamaktadır.

³³⁵ Petrol Kanunu madde 86/fıkra 2: “2. (Ek: 5/4/1973 - 1702/36 md.) Petrol hakkı sahibi; petrol ameliyeleri dolayısıyla kullanma hakkının taallük ettiği gayrimenkule veya bunun üzerindeki tesisler ile civarındaki gayrimenkul veya tesislere yaptığı zararı, kusur olup olmasına veya yapılan zararın önceden tahmini mümkün bulunup bulunmamasına bakılmaksızın, tam olarak tazmin etmekle mükelleftir. Bundan doğan tazminat alacakları haksız fiiller hakkındaki zaman aşımına tabidir.”

kaynaklanması gerekmektedir. Son olarak tehlike sorumluluğuna tabi tutulan olaydaki tehlikenin gerçekleşmesiyle zarar arasında uygun nedensellik bağı var olmalıdır. Bu madde hükmü ile bir kusursuz sorumluluk hali öngörülmektedir.

Gerçekten de petrol ya da diğer zararlı maddelerin yol açtığı deniz kirliliği genellikle endüstriyel faaliyetlerden kaynaklanmaktadır ve bu faaliyetlerin çoğunun temelinde tehlike yaratma ihtimali bulunmaktadır. TBK m. 71 hükmü uyarınca sınırlı bir çerçeve kapsamında belirlenen tehlike sorumluluğu uyarınca önemli ölçüde tehlike arz eden bir işletmenin faaliyetinin tehlike arz etmesi gerekmektedir³³⁶. Bu itibarla donatanın DKHK uyarınca tanker işletmesi sonucu meydana gelen petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunu tehlike sorumluluğu kapsamında değerlendirmek mümkün olacaktır³³⁷.

Sonuç olarak DKHK uyarınca öngörülen sorumluluğun niteliğini belirlemenin esas itibarıyla hiçbir pratik önemi bulunmamaktadır. Zira kanun koyucu Çevre Kanunu uyarınca benimsediği talep temellerinin yarışması ilkesini DKHK bakımından benimsememektedir. Bu itibarla genel hüküm niteliğinde bulunan TBK m. 71 hükmünü özel nitelikte bir kanun olan DKHK'nın uygulama alanı bulduğu haller bakımından uygulamak mümkün olmayacaktır³³⁸.

(3) Müteselsil Sorumluluk

Kanun koyucu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu taraflarını, bu gemi ve kıyı tesislerinin neden olduğu kirlenme yahut kirlenme tehlikesinin yol açtığı zarardan müteselsil olarak sorumlu tutmaktadır. Buna göre yukarıda sayılan sorumlu tarafların tamamı zararın kendilerine düşen kısmından değil, tamamından sorumlu tutulacaktır ancak birbirleri arasındaki rücu hakkı saklı kalacaktır.

³³⁶ Tehlike sorumluluğu ve tartışmalar hakkında detaylı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, I, A, 4, b.

³³⁷ Aynı yönde bkz. Başoğlu, **a.g.e.**, s. 337. Diğer taraftan tehlike esasına dayanan sorumluluk türlerinde sorumlu tutulan şahsa sorumluluğunu bertaraf etmesi için herhangi bir imkân tanınmaması ortak özellik olarak kabul edilmektedir. (Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 7,8.) Aşağıda yer alan kurtuluş kanıtı bahsinde de görüleceği üzere kanun koyucu sorumlu tutulan şahıslar bakımından herhangi bir sorumluluktan kurtulma imkânı getirmemektedir.

³³⁸ Ayrıca TBK m. 71/f. 3 hükmüne göre belirli bir tehlike hali için öngörülen sorumluluk hükümleri saklı tutulmuştur. Bu itibarla da donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğu bakımından 5312 sayılı Kanun'un uygulandığı hallerde TBK m. 71 hükmünün uygulama alanı bulması mümkün değildir.

Öte yandan iki veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müşterek ve müteselsil olarak sorumlu tutulacağı hükmü sevk edilmektedir. Benzer bir hükmün 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararından Hukuki Sorumluluk ile İlgili Uluslararası Sözleşme'nin 4. maddesi uyarınca öngörüldüğü gözlenmektedir. Anılan hüküm uyarınca iki veya daha fazla geminin karıştığı bir olay sonucunda kirlenme zararının meydana gelmesi halinde, zarar makul bir şekilde bölünemediği takdirde, gemi malikleri bu zarardan müteselsil ve müşterek olarak sorumlu tutulmaktadır. DKHK da esas itibariyle bu hükmü benimsemekte ancak zararın makul bir şekilde bölünememesine ilişkin şartı dikkate almamaktadır. Bu itibarla olaya karışan gemilerin zarara ne ölçüde yol açtığı ve zararın bu gemiler arasında bölünüp bölünemeyeceği hususları tamamen göz ardı edilmektedir³³⁹.

5. Zorunlu Sorumluluk Sigortası veya Diğer Mali Teminatlar

a. Genel Olarak

DKHK “Mali Sorumluluk Garantileri” kenar başlığını taşıyan m. 8 uyarınca zorunlu sigorta ya da sağlanması gereken diğer teminatlara ilişkin husus düzenlenmektedir. Maddenin ilk fıkrası şu şekildedir: “*Uygulama alanlarına girmek isteyen petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca kendilerinden istenen mali sorumluluk belgelerine sahip olmak, bunları ilgili makamlara bildirmek ve talep edildiğinde göstermek zorundadırlar.*” Bu itibarla DKHK doğrudan bir zorunlu sigorta ya da mali garanti sağlama yükümlülüğü öngörmemekte, ancak DKHK'nın uygulama alanına giren gemiler bakımından Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca belirtilen mali sorumluluk belgelerine sahip olma zorunluluğunu hüküm altına almaktadır³⁴⁰.

³³⁹ Bir görüşe göre Kanun kapsamındaki bir olaya karışması sebebiyle gemilerin tamamının tüm sorumlu taraflarının müteselsil olarak sorumlu tutulması hakkaniyete aykırı düşmekte ve kanun koyucunun sert bir sorumluluk rejimi benimsediği ileri sürülmektedir. (Demir, **a.g.e.**, s. 293.)

³⁴⁰ Öte yandan 21/06/2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği” m. 41 hükmü uyarınca kıyı tesislerinin bakımından

DKHK tarafından benimsenen bu yöntemin ne kadar isabetli olduğu tartışmalıdır. Nitekim Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca zorunlu sigorta ya da benzer mali sorumluluk garantileri öngörülüyorsa, o sözleşmelerin kapsamına giren gemiler bakımından söz konusu sigortayı yapmak zaten zorunlu tutulmaktadır³⁴¹. Bu zorunluluğun ayrıca DKHK ile hüküm altına alınmasına gerek yoktur³⁴². Örnek olarak Türkiye'nin taraf olduğu 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Milletlerarası Sözleşme uyarınca sigorta yaptırmak ya da bir banka garantisi veya uluslar arası bir tazminat fonunca sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenmiş sertifika gibi bir mali güvence sağlama şartı öngörülmektedir. Bu zorunlu sigortaya ilişkin tüm usul ve esaslar zaten Sözleşme ile düzenlenmektedir³⁴³. DKHK'nın 8. maddesi hiç yer almasaydı dahi Sözleşme kapsamına giren gemilerin kendilerinden istenen mali sorumluluk belgelerine sahip olması, bu belgeleri ilgili makamlara bildirmesi ve talep edilmesi halinde ise bu belgeleri ibraz etmesi gerekmektedir.

Kanun'un m. 6/f. 1 hükmü garantörün sorumluluğunun, diğer sorumlu tarafların sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağını ve garantörün tazmin etmediği zararların diğer sorumlu taraflarca tazmin edileceğini hüküm altına almaktadır. Sorumluluk sigortasında sigortacının sorumluluğunun sigortalının sorumluluğunu bertaraf etmeyeceği Sigorta Hukukunun en temel prensiplerinden biridir. Böyle bir hükmün hiç kaleme alınmaması halinde dahi sigortacı bakımından aynı sonuca

Kanun kapsamındaki zararlara karşı mali sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlü tutulmuşlardır. Kıyı tesislerinin yaptırmakla yükümlü olduğu Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları metni için bkz. Erişim Adresi: <http://www.tsb.org.tr/kiyi-tesisleri-deniz-kirliligi-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=504> Söz konusu sigorta ve genel şartlar hakkında detaylı bilgi için bkz. Didem Algantürk Light, "Kıyı Tesisleri Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Genel Şartları", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 10, Sayı: 1-4, s. 49-69. Burada dikkat çekilmesi gereken husus, Kanun hükmü ile değil, yönetmelik hükmü ile zorunlu sigortanın öngörülmüş olmasıdır. Ancak böyle bir zorunlu sigortanın ihdas edilebilmesi için Anayasa uyarınca söz konusu sigortanın normatif kaynağının kanun olması gerekmektedir. Zira zorunlu sigorta ihdas edilerek temel hak ve özgürlüklerden sayılan sözleşme özgürlüğü kısıtlanmaktadır. Sözleşme özgürlüğünün kısıtlanması ancak kanun yoluyla yapılabilir. Zorunlu sigortalar ayrıca Bakanlar Kurulu kararı ile de ihdas edilebilir. (Omağ, **Mecburi Sigorta**, s. 13.)

³⁴¹ Zorunlu sigorta, sigorta ettirenin kanun koyucunun iradesi doğrultusunda yani kanunen öngörülmüş bir zorunluluk sebebiyle sigorta sözleşmesi akdetmesi halinde söz konusu olmaktadır. Zorunlu sigortanın kurucu unsurları kanunen sigorta sözleşmesi kurma mecburiyeti ile bir sigorta sözleşmesinin varlığı olarak kabul edilmektedir. (Omağ, **Mecburi Sigorta**, s. 10-11.)

³⁴² Demir, **a.g.e.**, s. 295-296.

³⁴³ Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 7.

ulaşılabacağından şüphe etmemek gerekmektedir ancak böylece garantör bakımından da aynı sonuca ulaşılabacaktır.

b. Zorunlu Sigorta ve Mali Sorumluluk Garantileri Kapsamındaki Gemiler

DKHK m. 23 hükmü uyarınca, “Bir olayda, bu Kanuna tabi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanuna tabi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddelerden/yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine müdahale ve zararların tespit ve tazmininde, bu Kanunun 5 inci maddesinin üçüncü fıkrası ile 8 inci ve 9 uncu maddeleri dışındaki hükümleri uygulanır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.” Buna göre Kanun’a tabi olan veya olmayan, yük olarak petrol taşımayan ancak yakıt olarak petrol ve türevlerini taşıyan gemiler ile bu Kanun’a tabi olmayan diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler bakımından madde 8 uygulanmamaktadır. Başka bir deyişle bu gemiler sigorta yaptırma yükümlülüğünden muaf tutulmaktadır. Dolayısıyla sigorta yaptırma yükümlülüğü yalnızca beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesisleri bakımından öngörülmektedir.

Zorunlu sigorta hususunu incelerken değinilmesi gereken başka bir nokta daha bulunmaktadır. Kanun’un 8. maddesi uyarınca zorunlu sigorta ya da mali garanti sağlama yükümlülüğünün uygulama alanlarına girmek isteyen petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler bakımından öngörüldüğü belirtilmektedir. Hükmün ifadesinden bu kuralın uygulama alanına girmeyen ancak girmek isteyen gemiler bakımından geçerli olduğu anlaşılmaktadır. Ancak uygulamada zorunlu sigorta ya da benzeri mali garantileri sağlamak gibi çeşitli yükümlülükler öngörülen bir kanunun uygulama alanına girmeyen gemilerin uygulama alanına girmek isteyebilecekleri hususu şüphelidir. Madde gerekçesinde de bu duruma ilişkin hiçbir açıklama bulunmamaktadır.

c. Zorunlu Sorumluluk Sigortası veya Diğer Mali Garantileri Bildirim Yükümlülüğü

Gemiler zorunlu sorumluluk sigortalarını ve diğer mali garantilerini bildirmekle yükümlü tutulmakta ve bu yükümlülük DKHK'nın m. 9 hükmüyle düzenlenmektedir. Buna göre herhangi bir Türk limanına gitmek üzere Türkiye'nin karasularına girmek isteyen ve bu Kanun'a göre mali sorumluluk garantileri bulundurmamakla yükümlü gemilerin bu teminatlara ilişkin belgelerin sureti, gidecekleri liman başkanlıklarına, Türk karasularına girişten önce, Türkiye'de mukim bir acente vasıtası ile ulaştırması gerekmektedir. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından transit geçmek isteyen gemilerin bildirim yükümlülüğünün Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile belirleneceği hüküm altına alınmıştır.

DKHK'nın m. 9/f. 2 hükmünde zararsız geçiş amacıyla Türkiye'nin karasularını kullanacak gemilere ilişkin bildirim yükümlülüğü düzenlenmektedir. Buna göre, her türlü muhabere aracı ve mali sorumluluk belgelerindeki bilgiler ile geminin adı, çağrı adı, bayrağı, tescil limanı, geminin sahibinin adı ve idare merkezinin yeri, geminin Uluslararası Denizcilik Örgütü numarası (IMO No), teminat türü, teminat geçerlilik süresi, sigortacının adı ve merkezinin bulunduğu yer, tazmin limitleri ve geminin yükü ve miktarı, geminin tipi, kalkış ve varış limanına ilişkin bilgi ve belgeleri en yakın liman yetkilisine bildirmek zorundadır.

d. Zorunlu Sigorta Yaptırma ya da Mali Garanti Sağlama Yükümlülüğünü İhlal Eden Gemiler Bakımından Öngörülen Yaptırımlar

DKHK uygulama alanı kapsamındaki yabancı bayraklı gemilere ilişkin müeyyideler de öngörmektedir. Kanun'un m. 8/f. 2 hükmüne göre, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde öngörülen mali sorumluluk garantilerine sahip olmadıkları belirlenen 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 verilmeyeceği; girmiş olan gemilerin derhal buralardan çıkartılacağı veya şartları sağlaması için en fazla otuz gün süre verileceği hüküm altına alınmaktadır. Bu süre sonunda şartları sağlamadığı tespit edilen yabancı bayraklı gemilerin ise derhal karasuları dışına çıkartılacağı belirtilmektedir.

Türk bayraklı gemilerin yukarıda açıklanan yükümlülükleri yerine getirmemesi halinde ise Kanun'un m. 8/f. 2 hükmünün devamı uyarınca söz konusu gemilerin bağlanarak seferden yasaklanacağı öngörülmektedir. Bu durumdaki gemilerin yükü, gemi veya yük sahibince şartlara uygun başka bir gemiye nakledilecek ve mevzuat uyarınca bertaraf edilmesi gereken yüklerin uygun bir şekilde bertaraf edilmesi sağlanacaktır.

6. Zararın Belirlenmesi ve Tazminine İlişkin Esaslar

Kanun petrol veya diğer zararlı maddeler sonucu meydana gelen kirlenmeden doğan zararların belirlenmesine ilişkin usul ve esasları m. 10 hükmü ile, tazminat ve ücret taleplerinin ödenmesine ilişkin esasları ise m. 11 hükmü ile tespit etmektedir. Buna göre kirlenme zararını belirlemek üzere Devlet yetkililerinden oluşan bir zarar tespit komisyonu kurulacaktır. Kirlenme zararının tespiti ve tazmini hakkında ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkili ve yükümlü kılınmaktadır. Bu esaslar aşağıda daha detaylı olarak ele alınacaktır.

a. Zarar Tespit Komisyonu

Kanun koyucu zararın belirlenmesine ilişkin bir zarar tespit komisyonunun oluşturulmasını öngörmektedir. Kanun'un m. 10/f. 1 hükmü uyarınca söz konusu komisyon Çevre ve Şehircilik Bakanlığı temsilcisinin başkanlığında kurulur. Zarar tespit komisyonu üyeleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile ilgili valilik ve belediyelerin temsilcilerinden oluşmaktadır. Zarar tespit komisyonu gerekli bulduğu takdirde ilgili diğer kurum ve kuruluşların temsilcilerini ve uzmanlarını da komisyona çağırabilecektir. Komisyona ilişkin usul ve esasların yönetmelikle belirleneceği de hüküm altına alınmıştır ancak bu hususta yürürlükte herhangi bir yönetmelik bulunmamaktadır.

Komisyonun petrol veya diğer zararlı maddelerin deniz çevresinde yol açtığı kirliliğin neden olduğu zararın tamamının veya bir kısmının tespitini, bu konuda uzman Türk veya yabancı kişi ve kuruluşlara yaptırabileceği ise m. 10/f. 2 hükmüyle

öngörülmektedir. Bu şekilde tespit edilen zarar miktarının, komisyon tarafından onaylanması üzerine geçerlilik kazanacağı da belirtilmektedir.

b. Tazminat Esasları ve Ödenmesi

DKHK m. 11/f. 1 hükmü, petrol ya da diğer zararlı maddelerin yol açtığı kirlilikten zarar görenlerin tazminat talepleri ile kirliliğe müdahale edenlerin ve kirliliği bertaraf edenlerin ücret taleplerinin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bildirilmesini öngörmektedir. Bakanlık, zararların tespitine ve uyuşmazlıkların giderilmesi, zararların sorumlu taraflarca tazmini ve ücretlerin ödenmesini sağlamakla yükümlü tutulmaktadır. Komisyon tarafından belirlenen zarar miktarı üzerinde taraflarca uzlaşma sağlanması durumunda ise Bakanlık, zararların sorumlu taraf veya garantöründen talep ve tahsiline ve zarar görenlere dağıtılmasına yetkili kılınmaktadır.

Kirletenin tespit edilememesi halinde Bakanlık tarafından kirliliğe müdahale edileceğini veya ettirileceğini hüküm altına almaktadır. Kirliliğe sebep olan ancak sorumlu tarafları tespit edilemeyen yabancı bayraklı gemilerin Türkiye'de yol açtığı zararın tazmini konusunda Bakanlık bayrak devletinden yardım talep edebilecektir³⁴⁴.

7. Zamanaşımı

DKHK'da meydana gelen petrol ya da diğer zararlı maddelerin yol açtığı kirlenme dolayısıyla ortaya çıkan zararın tazminine ilişkin zamanaşımı süresi m. 12 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre, *diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörülmedikçe, zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her halde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıl*

³⁴⁴ 5312 sayılı Kanun'un 11. Maddesi uyarınca bu halde Müsteşarlık, Bakanlığın ve Dışişleri Bakanlığı'nın görüşlerini alarak yabancı bayrak devletinden yardım talep edebilecektir. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere Denizcilik Müsteşarlığı yerine artık Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yer aldığından bu hükmün Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Dışişleri Bakanlığı'nın görüşlerinin alınması bakımından hüküm ifade ettiğini belirtmekte fayda bulunmaktadır.

içinde kirlenmeye ilişkin tazminat talepleri zamanaşımına uğrar. Ayrıca zamanaşımı süresine ilişkin olarak Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklı tutulmuştur.

Buna göre kirlenme zararına ilişkin tazminat taleplerine ilişkin beş yıllık zamanaşımı zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten, on yıllık zamanaşımı ise her halde olayın meydana geldiği tarihten başlamaktadır. Ancak bu prensibe ilişkin bir istisna getirilmiştir, diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörüldüğü takdirde o süre uygulama alanı bulacaktır.

Zamanaşımı sürelerinin hangi hallerde kesileceğine ilişkin ise Kanun'da özel bir hüküm yer almadığından genel hükümler uygulama alanı bulacaktır. TBK m. 154 hükmüne göre borçlu borcu ikrar etmişse, özellikle faiz ödemiş ya da kısmen ifada bulunmuşsa, rehin vermiş ya da kefil göstermişse zamanaşımı kesileceği gibi alacaklı dava veya def'i yoluyla mahkemeye ya da hakeme başvurmuşsa, icra takibinde bulunmuşsa veya iflas masasına başvurmuşsa da zamanaşımı süreleri kesilecektir.

II. Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğuna İlişkin Milletlerarası Sözleşmeler

A. Genel Olarak

Gemilerin sebep olduğu petrol kirliliği birçok açıdan ele alınması gereken önemli bir sorun olduğundan milletlerarası platformda petrol kirliliğinin önlenmesi, bu hususta Devletlere tanınan yetkiler ve petrol kirliliği zararlarından sorumluluk ve bu zararların tazminine yönelik olarak milletlerarası sözleşmeler kabul edilmiştir. Gemilerden kaynaklı petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin ilk olarak 1954 yılında Denizlerde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (1954 OILPOL Sözleşmesi) kabul edilmiştir³⁴⁵. Ardından 1970'li yıllarda petrol kirliliğinin

³⁴⁵ 1954 OILPOL Sözleşmesi 26/7/1958 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, gemilerin olağan faaliyetlerinden kaynaklanan iradi petrol kirliliğini kıyılardan itibaren belirli uzaklığa kadar olan deniz alanlarında yasaklamaktadır. Bu prensip “yasak alanlar/(prohibition zone)” olarak da anılmaktadır. 1962 yılında kabul edilen değişiklikler uyarınca yasak alanlar genişletilmiştir. 1965 yılında ise Uluslararası Denizcilik Örgütü petrol kirliliği meselesini ele almak üzere bir alt komite oluşturmuştur. Yine de o dönemde petrol kirliliğinin denetimi Uluslar arası Denizcilik Örgütü için yeterince önemli

önlenmesine ilişkin tartışmalar yeniden gündeme gelmiş ve öncelikle 1969 yılında Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (1969 Intervention Convention)³⁴⁶, 1973 yılında ise MARPOL Sözleşmesi kabul edilmiştir. Fakat bu Sözleşme yürürlüğe girememiş, bunun üzerine 1978 yılında kabul edilen ve Sözleşmenin yürürlük koşullarını kolaylaştıran Protokolün kabulünün ardından günümüzde yaygın olarak 1973/78 MARPOL Sözleşmesi³⁴⁷ şeklinde anılan Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme kabul edilmiştir³⁴⁸. Bu hususta Devletlerin yetkileri ile yükümlülükleri ise 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi ile düzenlenmektedir. 1990 yılında imzalanan Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine İlişkin Sözleşme³⁴⁹ de Deniz Hukuku Sözleşmesini tamamlar nitelikte kaleme alınmıştır.

Yukarıda belirtilen milletlerarası sözleşmeler petrol kirliliğini kirliliğin önlenmesi bağlamında ele almaktadır. Çalışmamızda esas itibariyle petrol kirliliğinden hukuki sorumluluk ve tazminat meseleleri inceleme konusu yapılmıştır.

bir mesele olarak kabul edilmiyordu. Ancak 1967 yılında aşağıda detaylı olarak ele alınacak olan Torrey Canyon felaketinin ardından petrol kirliliği sorunu tekrar gündeme geldi. Bunun üzerine Sözleşme 1969 ve 1971 yıllarında tekrar değiştirilmiştir ancak bu değişikliklerin de yetersiz kaldığı anlaşıncı 1973 yılında yeni bir milletlerarası sözleşme kabul edilmek üzere bir diplomatik konferans düzenlenmiştir. (International Maritime Organization, Oil Pollution Background <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/OilPollution/Pages/Background.aspx> ; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 54 vd.; Emeka Duruigbo, “Reforming the International Law and Policy on Marine Oil Pollution”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 31, 2000, s. 70-71.)

³⁴⁶ Orijinal İngilizce adı “International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969” olarak bilinen bu Sözleşme 1973 yılında petrol haricindeki diğer maddelerin sebep olduğu kirlenmeyi de kapsayacak şekilde kaleme alınan bir Protokol ile tadil edilmiştir. Bu Sözleşme Devletlerin hak ve yetkilerine ilişkin düzenlemeler öngördüğünden kamu hukuku nitelikli bir Sözleşmedir. (Birnie, **a.g.m.**, s. 18.)

³⁴⁷ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as amended by the Protocol of 1978.

³⁴⁸ Özçayır, **Port State Control**, s. 272; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 53; Duruigbo, **a.g.m.**, s. 71-72; Thomas J. Schoenbaum, “The Deepwater Horizon Oil Spill in the Context of the Public International Law Regimes”, **University of San Francisco Maritime Law Journal**, Vol. 25, 2012/2013, s. 8.

³⁴⁹ Genellikle OPRC 1990 olarak kısaltılan ve orijinal adı “The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation 1990” olarak bilinen bu Sözleşme petrol kirliliğine ilişkin milletlerarası sözleşmeler çerçevesindeki önemli eksikliği tamamlamak amacıyla kaleme alınmıştır. Sözleşme esas itibariyle büyük çaplı bir petrol kirliliği vakasına hazırlanma ve müdahale etmeye ilişkin milletlerarası işbirliğini ve karşılıklı yardımlaşmayı artırmayı ve Devletleri petrol kirliliği vakalarına karşı hazırlıklı olmak bakımından teşvik etmeyi amaçlamaktadır. (William A. O’Neil, “The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation 1990 (OPRC)”, **Liability for Damage to the Environment**, Ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993, s. 23; Schoenbaum, Deepwater Horizon Oil Spill, s. 9-10.)

Bu itibarla öncelikle petrol kirliliğinden sorumluluğu öngören 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Milletlerarası Sözleşme ile Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini için Uluslararası Fon Kurulması ile ilgili Sözleşme ayrıntılı olarak incelenecektir. Ardından gemi yakıtlarından kaynaklanan petrol kirliliğinden sorumluluk meselesini ele alan 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme değerlendirilecektir. Çalışmamızın konusunun petrol kirliliğinden kaynaklanan zararlar oluşturduğundan 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme³⁵⁰ inceleme dışı bırakılmıştır.

B. 1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Milletlerarası Sözleşme Uyarınca Donatanın Sorumluluğu

1. Genel Olarak

Günümüzde uluslararası alanda yürürlükte bulunan petrol kirliliğinden kaynaklanan sorumluluk ve tazminata ilişkin hukuki rejimin kaynağını Torrey Canyon kazası teşkil etmektedir³⁵¹. 1967 yılının Mart ayında gerçekleşen ve tarihte

³⁵⁰ Kısaca 1996 HNS olarak bilinen Sözleşmenin Türkçe metni için bkz. <https://atlantis.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/HNS%2096%20Tur.doc>. Bu Sözleşme, 1996 yılında tehlikeli ve zararlı maddelerin taşınması sırasında gemilerin sebep olduğu zarara ilişkin tazminat sağlamak amacıyla kaleme alınmıştır. Sözleşme tehlikeli ve zararlı maddelerin denize dökülmesi sonucu meydana gelen zararların yanı sıra yangın ve patlama neticesinde meydana gelen zararları da kapsamaktadır. Ayrıca Sözleşme ile belirlenen sınırlara dek kusursuz sorumluluk öngörülmektedir. Ayrıca zorunlu sigorta ve sigortacıya doğrudan başvurma esasları öngörülmektedir. Tazminata ilişkin olarak iki aşamalı bir sistem öngörülmüştür ve ikinci aşamada zarar görenler tehlikeli ve zararlı madde endüstrisi tarafından finanse edilen fona başvurabilmektedir. (Schoenbaum, **Deepwater Horizon Oil Spill**, s. 13-14; Meltem Deniz Güner, “Transport of Hazardous and Noxious Goods by Sea – The IMDG Code”, **Pollution of the Sea – Prevention and Compensation**, Ed. Jürgen Basedow / Ulrich Magnus, Berlin, Springer, 2007, s. 104-109.)

³⁵¹ Ling Zhu, **Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage**, Springer, Hamburg, 2007, s. 7; Charles B. Anderson/Colin de la Rue, “Charter Party Symposium – Part II: Liability of Charterers and Cargo Owners for Pollution from Ships”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 26, s. 3. Diğer taraftan Griggs, modern petrol kirliliği hukukunun Torrey Canyon felaketinin doğrudan bir sonucu olmadığını ileri sürmektedir. Yazara göre o dönemde Ümit Burnu civarında tankerlerin de dahil olduğu çeşitli kazalar meydana gelmekteydi. Meydana gelen kirlenme vakaları nedeniyle tankerlerin ileri sürülebilecek talepleri teminat altına alan sigorta yaptırımları gerektiği ve poliçelerini taşımaları gerektiği dile getirilmekteydi. Ayrıca petrol endüstrisi yetkilileri de Güney Afrika gibi ülkelerin petrol kirliliğine ilişkin kendi milli mevzuatlarında düzenlemeler yapmadan önce ihtiyari bir petrol kirliliği tazminat sisteminin kurulması gerektiğini düşünüyordu. Bu nedenle böyle bir rejimin kabul edilmesi gerektiğine ilişkin tartışmalar henüz Torrey Canyon kazası meydana gelmeden de gerçekleşmekteydi. Hatta bu nedenle 7 Ocak 1969 tarihinde ihtiyari bir rejim olan TOVALOP kabul edilmiştir. (Partick Griggs, “Torrey Canyon’, 45 Years On: Have We Solved

önemli bir yeri bulunan Torrey Canyon kazasına dek petrol kirliliğinden doğan zararın tazmin edilmesine ilişkin herhangi bir milletlerarası sözleşme bulunmamaktaydı. Petrol kirliliğinden doğan zarara ilişkin olayda donatanın herhangi bir kusurunun bulunmadığı hallerde, zarar gören şahıslar herhangi bir hukuki olanağa sahip olmadıklarından kendi zararlarına katlanmak durumunda kalıyorlardı³⁵². Tüm bu sebeplerden dolayı Torrey Canyon olayı Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri ile Fon Sözleşmeleri bakımından önem arz etmektedir ve bu itibarla inceleme konusu yapılacaktır.

2. Torrey Canyon Olayı

Torrey Canyon kazası petrol kirliliğine yol açan ilk kaza olmamakla birlikte yol açtığı sonuçlar ve büyüklüğü açısından o zamanlardaki en önemli kaza olarak kabul edilmektedir. Aynı zamanda tankerlerin yol açtığı petrol kirliliğinden sorumluluk kuralları bakımından bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Zira petrol kirliliğinden kaynaklanan sorumluluk bakımından milletlerarası ve özel hukukta önemli eksiklikler bulunduğu gün yüzüne çıkmıştır³⁵³.

18 Mart 1967 tarihinde 61,263 grostonluk Liberya bayrağını taşıyan Torrey Canyon adlı gemi Kuveyt'ten İngiltere'ye doğru giderken Scilly adalarının biraz uzağında bulunan Pollard kayalıklarına çarpmıştır³⁵⁴. Yük olarak taşıdığı yaklaşık

All the Problems?", **Pollution At Sea: Law and Liability**, Ed. Barış Soyer/Andrew Tettenborn, Informa, London, 2012, s. 3.) TOVALOP hakkında bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 2.

³⁵² Wu Chao, **Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation**, Kluwer Law, London, 1996, s. 2; Mans Jacobsson, "The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem", **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 32, 2007, s. 2.

³⁵³ David William Abecassis, **The Law and Practice Relating to Oil Pollution from Ships**, Butterworths, London, 1978, s. 107; Kender, Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu, s. 209; James W. Bartlett, "In Re Oil Spill By the Amoco Cadiz – Choice of Law and a Pierced Corporate Veil Defeat the 1969 Civil Liability Convention", **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 10, 1985, s. 6. O zamanlarda Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – "IMCO") olarak bilinen bugünkü adıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – "IMO") talebiyle düzenlenen 1969 yılında gerçekleşen konferansa katılan Devletler 1959-1969 yılları arasında kendi karasularında gerçekleşen ve petrol kirliliğine yol açan toplam 48 kazanın meydana geldiğini rapor etmişlerdir. (LEG/CONF/6, 13 Ekim 1969; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 9.)

³⁵⁴ Oya Özçayır, "Impact of Port State Control on Pollution at Sea", **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 272; Griggs, **Torrey Canyon**, s. 3; Colin De la Rue/Charles B. Anderson, **Shipping and the Environment: Law and Practice**, London-Hong Kong, LLP, 1998, s. 11; Bartlett, **a.g.m.**, s. 6; .Frederick J. Kenney/Melissa A. Hamann, "The Flow of Authority to Stop the Flow of Oil: Clean Water Act Section 311(c) Removal

120 bin ton ağırlığındaki ham petrolün denize yayılmaması ve geminin tekrar yüzdürülmesi için kurtarma ekiplerinin harcadığı çaba sonuçsuz kalmış ve gemi parçalara ayrılmıştır. Bunun üzerine İngiliz hükümeti hala gemide bulunan 40 bin ton ham petrolün daha fazla deniz kirliliğine sebep olmadan yanmasını amaçlayarak enkazı havadan bombalamıştır. Bu operasyon kısmen başarılı olmuştur ancak petrolün batı İngiltere kıyılarının kirlenmesini, bunun sonucunda kuşlarının ölümlerini, kıyı kentlerde yaşayan insanların sağlığının ve yaz turizminin olumsuz yönde etkilenmesini engelleyememiştir³⁵⁵. O tarihe dek yaşanan en büyük kaza olarak kabul edilen bu olay sonucunda yaklaşık 180 kilometrelik kıyı şeridi petrol kirliliğine maruz kalmıştır. Bu felaket sonucu hem İngiltere hem de Fransa büyük zarara uğramış, o bölgede yaşayan hayvan popülasyonunun büyük bir kısmı da yok olmuştur³⁵⁶.

Torrey Canyon kazası petrol kirliliği zararı hakkında kamu ve özel hukuka ilişkin birçok hukuki problemi gün yüzüne çıkarmıştır³⁵⁷. Zarar böylesine büyük

Authority and the BP/Deepwater Horizon Oil Spill”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 36, 2012, s. 353. Bu noktada Torrey Canyon gemisinin elverişli bayrak gemisi olduğuna dikkat çekmek gerekmektedir. Elverişli bayrak, maliki yabancı olan gemilerin gemiyi tescil ettiren kişiler bakımından elverişli şartlara izin veren herhangi bir Devletin bayrağı olarak ifade edilmektedir. Zira açık sicile kayıtlı ve elverişli bayrak taşıyan gemiler denizcilikte aranan standart koşulları taşımaya dahi tescil edilmekte, bu itibarla da yol açtıkları olumsuz sonuçlar devam etmektedir. Elverişli bayrak tescil son derece kolay olması, vergisiz yahut oldukça düşük vergili bir sisteme kaydolması gibi gerekçelerle tercih edilmektedir. (Tütüncü, **Gemilerden Kaynaklanan Kirlenme**, s. 52-55.) 1970 yılında İngiltere’de bu hususa ilişkin olarak hazırlanan Rochdale Raporu uyarınca elverişli bayrak Devletleri bakımından altı ortak özellik tespit edilmiştir. Öncelikle gemiyi tescil eden Devlet, ticaret gemilerinin kendi vatandaşı olmayan şahıslar tarafından satın alınmasına ve işletilmesine izin verilmektedir ve gemilerin sicile tescili oldukça kolay olduğu gibi vergi miktarı düşüktür. Tescili yapan Devlet genellikle küçük bir Devlet olup kendi vatandaşı olmayan şahısların mürettebat olarak çalıştırılmasına izin vermektedir. Son ve en önemli özelliklerden biri de sicil Devletin milletlerarası kural ve standartlara riayetini sağlanması bakımından etkili bir güce sahip olmamasıdır. (Zehra Şeker, “Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul, 1992, s. 61 vd.) Ancak bu tür gemilere ilişkin olarak milletlerarası standartlara ve kurallara uyulup uyulmadığı kontrol edilmediğinden Torrey Canyon kazasında da olduğu gibi oldukça büyük çaplı kazalar meydana gelebilmektedir.

³⁵⁵Griggs, **Torrey Canyon**, s. 3-4; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 11.

³⁵⁶Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 9; Griggs, **Torrey Canyon**, s. 3-4; S. Eric Lee, “Waning Conventions: Remediating Natural Resource Damages Caused by Vessel-Source Oil Pollution under the Existing Regimes and the Need to Reconvene”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 35, 2010, s. 296.

³⁵⁷Kamu hukukuna ilişkin olarak Torrey Canyon kazası İngiliz karasuları dışında açık deniz olarak kabul edilen bir bölgede meydana geldiğinden Devletin kendi kıyılarını etkileyen bir petrol kirliliği vakasına müdahale edip edemeyeceği meselesi ortaya çıkmıştır. Bu konuda özellikle İngiliz hükümetinin enkazı havadan bombalamasının hukuka uygun olup olmadığı hususu tartışılmıştır. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 12) Ancak bu husus kamu hukukuna ilişkin olduğundan çalışmamızda ele alınmamaktadır. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 816 vd.

olduğundan bu süreç çeşitli zorlukları gündeme getirmiştir ve birçok davacı zararının giderilmesini talep etmiştir. Tanker Bermuda adalarında yerleşik Barracuda Tanker adlı bir şirkete ait, şirket yöneticileri New York'ta ikamet etmekte, gemi ise Liberya bayrağı taşımaktaydı. Amerikan bir petrol şirketine zaman charteri sözleşmesi ile tahsis edilmiş bulunan gemi, yolculuk charteri sözleşmesi şeklinde akdedilen alt navlun sözleşmesiyle kazanın gerçekleştiği yolculuk için İngiliz bir petrol şirketine tahsis edilmiştir. Yukarıda da bahsedildiği üzere kirlenme zararının çoğu Birleşik Krallık'ta meydana gelmiştir ancak Fransa da azımsanamayacak ölçüde zarar görmüştür³⁵⁸. Birçok davacının bulunduğu böyle karışık bir davada söz konusu zarara ilişkin taleplerin kime yönlendirileceği, yargı yetkisi ve uygulanacak hukuka ilişkin meseleler ortaya çıkmıştır. Böylece petrol kirliliğine ilişkin benimsenen milletlerarası alanda yeknesak kuralların eksikliği anlaşılmış ve eksikliğin giderilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.

Sonuç olarak Torrey Canyon kazası çevre bilincinin artmasını ve böylece IMCO yoluyla günümüzde yürürlükte bulunan milletlerarası rejimin oluşturulmasını sağladığından petrol kirliliğinden sorumluluk hususunda bir mihenk taşı teşkil etmektedir. Bu kazadan sonra İngiliz hükümeti IMCO'ya petrol kirliliğinden sorumluluğun düzenlenmesine ilişkin çağrıda bulunmuştur³⁵⁹. IMCO Konseyi bu konuda çalışma yapmayı kabul etmiş ve bu itibarla iki çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu gruplardan ilki başta kıyı devletinin kendi karasuların kirlenmesi riski bulunan açık denizde meydana gelen olaylara müdahale etme hakkı olmak üzere benzer kamu hukukuna ilişkin meseleleri ele almak üzere görevlendirilmiştir. Diğer çalışma grubu ise kirlenme zararından sorumluluk ve tazminat gibi özel hukuka dair meseleleri değerlendirmek üzere görevlendirilmiştir³⁶⁰.

³⁵⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 12. Uğradıkları zarar ve yaptıkları masrafları tazmin etmek isteyen şahıslar gemi malikinin diğer malvarlığına başvurmuş ve bu itibarla Torrey Canyon'un kardeş gemisi olan Lae Palourde adlı gemiye karşı taleplerini ileri sürmüşlerdir. (M. Remond-Gouilloud, "The Future of the Compensation System as Established by International Convention", **Liability for Damage to the Environment**, Ed. Colin de la Rue, LLP, 1993, s. 83-83.)

³⁵⁹ Nicholas J. Healy, "The C.M.I. and IMCO Draft Conventions on Civil Liability for Oil Pollution", **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 1, s. 93; Griggs, **Torrey Canyon**, s. 5-6; Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 171; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 209.

³⁶⁰ Griggs, **Torrey Canyon**, s. 6; De la Rue/Anderson, **s a.g.e.**, 13-14; Özçayır, **Port State Control**, s. 272.

Özetle Torrey Canyon kazası sayesinde iki adet ihtiyari sözleşmenin (TOVALOP³⁶¹ ve CRISTAL³⁶²)³⁶³ yanı sıra iki adet milletlerarası hukuki sorumluluk sözleşmesi kabul edilmiştir³⁶⁴.

3. Sözleşmenin Hazırlık Süreci

Torrey Canyon felaketinin ardından CMI (Comite Maritime International)³⁶⁵ IMCO ile işbirliği içinde kazadan sonra ortaya çıkan özel hukuka dair meseleleri incelemek üzere bir alt komite kurmuştur³⁶⁶. Bu komite sözleşmenin ön taslak metnini oluşturmuş ve bu metin 1969 yılında Tokyo’da gerçekleşen CMI

³⁶¹ Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğa Dair Tanker Malikleri İhtiyari Sözleşmesi (The Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution) 6 Ekim 1969 tarihinde yürürlüğe girmiş olup bunun üzerine birkaç defa tadil edilmiştir. TOVALOP uyarınca petrol kirliliği olayı meydana geldiği takdirde yahut böyle bir olayın meydana gelme riski ortaya çıktığı takdirde tanker malikleri ile gemi kiracıları gerekli müdahalede bulunmak ve müdahale etmek için makul masraflar yapan şahıslar ile kirlenme zararına uğrayan şahısların zararını tazmin etmekle yükümlü tutulmaktadır. (I. C. White, “The Voluntary Oil Spill Compensation Agreements – TOVALOP and CRISTAL”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, Ed. Colin de la Rue, LLP 1993, s. 57-58.)

³⁶² Petrol Kirliliğinden Tankerlerin Sorumluluğuna Ek Geçici Sözleşme (Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution) ise TOVALOP uyarınca tanker malikleri ile gemi kiracılarından sağlanan tazminata ek tazminat sağlamak amacıyla kaleme alınmıştır. Bu itibarla TOVALOP hükümleri ile CRISTAL hükümleri esas itibarıyla birbirlerini tamamlar niteliktedir. (White, **TOVALOP and CRISTAL**, s. 61.) Dünya tanker işletmecilerinin yaklaşık %80’i TOVALOP Sözleşmesini kabul etmişlerdir. CRISTAL ise 1 Nisan 1971 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (Cemal Zağra, “Çevre Kirliliği ve Sigorta”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları: III. Sigorta Semineri**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1977, s. 183.)

³⁶³ TOVALOP ve CRISTAL, Torrey Canyon kazası üzerine 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile 1971 tarihli Fon Sözleşmesi yürürlüğe girene dek milletlerarası platformda ortaya çıkan uyuşmazlıkları çözmek amacıyla tanker ve petrol endüstrisi yetkililerinin gönüllü olarak harekete geçme çabası sonucu geçici olarak yürürlüğe konmuş sözleşmelerdir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 7; White, **TOVALOP and CRISTAL**, s. 57.) Daha sonra STOPIA 2006 ve TOPIA 2006 Sözleşmeleri kabul edilmiştir. Bu ihtiyari fakat bağlayıcı Sözleşmeler 20 Şubat 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (Jacobsson, **International Liability**, s. 17-18.)

³⁶⁴ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, 2007, s. 7-8. TOVALOP ve CRISTAL Sözleşmeleri 1997 yılının Şubat ayına dek yürürlükte kalıp Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine taraf olmayan Devletler bakımından uygulanmaya devam etmiştir ancak daha sonra yürürlükten kalkmıştır. (Griggs, **Torrey Canyon**, s. 6.)

³⁶⁵ CMI TTK m. 1328 gerekçesinde Milletlerarası Denizcilik Komitesi olarak anılmaktadır. 1987 yılında milletlerarası deniz ticaret hukukunun birleştirilmesine ön ayak olmak üzere kurulan CMI, PKSS gibi birçok milletlerarası sözleşmenin hazırlık çalışmalarında etkin rol oynamıştır. Bu örgüte ilişkin detaylı bilgi için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>, 15 Ocak 2014.

³⁶⁶ Healy, **a.g.m.**, s. 93-94; Griggs, **Torrey Canyon**, s. 6; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 14; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 209. IMCO’nun CMI’den yardım istemesi üzerine CMI milletlerarası bir komisyon oluşturmuş ve milli deniz hukuku derneklerine anket göndermiştir. Bu cevaplar doğrultusunda hazırlanan ön proje nihayetinde IMCO’ya gönderilmiştir. (Rayegan Kender, “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, **Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1983, s. 209-210.)

konferansında dikkate alınmış ve bazı değişiklikler çerçevesinde kabul edilmiştir³⁶⁷. Bu metin IMCO'ya sunulmuştur ancak sözleşme uyarınca kusur sorumluluğu mu yoksa kusursuz sorumluluk ilkesinin mi benimseneceği gibi temel hususlarda görüş birliği sağlanamadığından IMCO başka bir taslak metni oluşturmuştur³⁶⁸.

1969 yılının Kasım ayında Brüksel'de petrol kirliliği hakkında bir konferans düzenlenmiş ve bu konferansta Torrey Canyon kazasından sonra gündeme gelen kamu hukuku ve özel hukuka dair meseleleri konu alan iki milletlerarası sözleşmenin taslak metinleri ele alınmıştır. Bu konferans sonunda 1969 tarihli Petrol Kirliliği Kazalarına Açık Denizlerde Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme³⁶⁹ ile 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme kabul edilmiştir³⁷⁰.

1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi altı yıl içinde 19 Haziran 1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1969 yılında kabul edilen Sözleşme'ye ilişkin olarak 1992 yılında bir Protokol öngörülmüştür³⁷¹. Günümüzde 1992 tarihli PKSS, 1969 tarihli PKSS'nin yerini almasına rağmen hala ülkelerin çoğu tarafından kabul edilen petrol kirliliğinden doğan sorumluluk rejimlerinin bel kemiğini oluşturmaktadır³⁷².

1969 tarihli Brüksel Konferansı'nda en tartışmalı meselelerden biri petrol kirliliğinden doğan sorumluluğun niteliğiydi. Zira delegelerin çoğu ispat külfetinin yer değiştirdiği kusur sorumluluğu rejimini tercih etmekten diğer delegeler kusursuz sorumluluk rejiminin kabul edilmesi gerektiğini savunmaktaydı³⁷³. Sonuç olarak bazı istisnai hallerde sorumluluktan kurtulmanın mümkün kılındığı bir

³⁶⁷ Griggs, **Torrey Canyon**, s. 6.

³⁶⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 14.

³⁶⁹ İşbu Sözleşme 6 Mayıs 1975 tarihinde yürürlüğe girmiş olup an itibarıyla 87 Taraf Devlet bulunmaktadır. Bu Taraf Devletler dünya ticaret filosunun %75,10'unu temsil etmektedir. 1973 yılında Sözleşme'yi tadil eden bir protokol kabul edilmiştir.

³⁷⁰ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 16; Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 172; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 210-211; Özçayır, **Port State Control**, s. 272.

³⁷¹ 1969 tarihli PKSS ile 1992 tarihli PKSS arasındaki en önemli farklılık, 1992 Sözleşmesi ile belirlenen sorumluluk limitlerinin önemli ölçüde yüksek olmasıdır. Bundan başka önemli farklılıklar da bulunmakla beraber bu iki Sözleşme esas itibarıyla aynı yapıya sahiptir. Nitekim 1992 Protokolü ile 1969 Sözleşmesi'nde yer alan hükümlerin çoğu değişikliğe uğramadan kabul edilmiştir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 75.) Bu farklılıklar çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde ele alınacaktır. 1984 yılında Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerine ilişkin Protokoller kabul edilmiştir.

³⁷² Rigbom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 158; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 16; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 211.

³⁷³ Söz konusu tartışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, b.

kusursuz sorumluluk rejimi kabul edilmiştir³⁷⁴. Bu rejim uyarınca gemi malikinin kusuru olmasa dahi, örneğin bir gemi ile bir tankerin çatması sonucu petrol kirliliği zararının meydana gelmesi halinde çatma sadece geminin kusuruyla meydana gelse dahi, sorumlu tutulmaktadır. Günümüzde kirlenme zararından sorumluluğun kusursuz sorumluluğa tabi kılınması oldukça olağan kabul edilmektedir ancak 1969 yılında kusursuz sorumluluk ilkesinin benimsenmesi büyük bir yenilik olarak algılanmaktaydı. Yıllar geçtikçe kusursuz sorumluluk rejimi sayesinde Sözleşmenin uygulandığı davalar kusurun belirlenmesine ilişkin masraf ve yargılamada gecikmeler ortaya çıkmadan çözüme kavuşturulmuştur³⁷⁵.

1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi esas itibarıyla kusursuz sorumluluk, sorumluluğun sadece geminin sicilde kayıtlı malikine yöneltilmesi, sorumluluğun sınırlandırılabilmesi ve zorunlu sigorta unsurları üzerine temellendirilmiştir³⁷⁶.

4. Sözleşmenin Temel Özellikleri

a. Genel Olarak

Donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunu düzenleyen uluslararası rejim 1969 ve 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşmelerinden oluşmaktadır. Bu rejim dünya çapında genel olarak benimsenmiş, bazı Devletler tarafından iç hukukun bir parçası haline getirilmiştir³⁷⁷. Diğer taraftan Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri, Fon Sözleşmeleri ile birbirini tamamlayacak şekilde kaleme alınmıştır. Nitekim Fon Sözleşmeleri, Hukuki

³⁷⁴ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 172-173; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 214-215.

³⁷⁵ Richard Williams, "The Liability of Charterers For Marine Pollution", ", **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 191; De la Rue/Anderson, s. 17.

³⁷⁶ Williams, **a.g.m.**, s. 191.

³⁷⁷ Rigbom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 158; Özçayır, **Port State Control**, s. 272; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 75; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 211; Amerika Birleşik Devletleri hariç olmak üzere denizci Devletlerin neredeyse tamamı Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerine taraf olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri ise 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile 1971 tarihli Fon Sözleşmelerinin hazırlanmasını teşvik etmiştir. 1984 yılında da iki Protokolün kabul edilmesi için çalışmalarda bulunmuştur ancak söz konusu Protokoller yürürlüğe girmemiştir. (Jacobsson, **International Liability**, s. 3.) Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesini iç hukuk haline getiren ülkeler arasında Birleşik Krallık, Almanya, İsveç ve Fransa yer almaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 18.)

Sorumluluk Sözleşmelerine Taraf Devletlerin çoğu tarafından onaylanmıştır. Fon Sözleşmeleri uyarınca oluşturulan 1971 ve 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu³⁷⁸ merkezi Londra’da bulunan milletlerarası bir kuruluştur³⁷⁹. Bu Fonlar Taraf Devletlerde bulunan petrol alıcılarından vergi ya da resim şeklinde tahsil edilen ücretler ile finanse edilmektedir. Bu fonların esas amacı Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri uyarınca tamamen giderilemeyen zararlar bakımından ek tazminat sağlamaktır³⁸⁰.

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri iki aşamalı bir tazmin sistemi öngörmektedir³⁸¹. Buna göre petrol kirliliği zararının Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca belirlenen limitlere kadar olan kısmından gemi maliki sorumlu tutulmakta, zararın bu limitleri aşması halinde ise kalan kısmından petrol endüstrisi sorumlu tutulmaktadır. Bu sistem petrol kirliliğinden zarar görenlere yeterli tazminatın makul bir hızla, gecikmelere ve tartışmalara mahal vermeden ulaştırılmasını sağlamaktadır³⁸².

1969 tarihli PKSS’nin giriş maddelerinde de belirtildiği üzere esas olarak iki temel amacı bulunmaktadır. Bunlardan ilki zarar görenler bakımından yeterli tazminatın sağlanması, ikincisi ise sorumluluk ve usullere ilişkin yeknesak kurallar öngörmektir. Bu amaçlardan anlaşılacağı üzere PKSS genel olarak kirlenme vakasının tarafları arasında arabulucu bir nitelik taşımaktadır³⁸³.

b. Tarihsel Gelişim

1969 tarihli PKSS’nin 1969 yılının Kasım ayında Brüksel Konferansında³⁸⁴ kabul edilmesinin ardından altı yıl sonra Sözleşme yürürlük kazanmıştır. 1971 tarihli

³⁷⁸ Bu fonların orijinal adı “The International Oil Pollution Compensation Funds” olup kısaca “IOPC Funds” şeklinde adlandırılmaktadır.

³⁷⁹ Jacobsson, **International Liability**, s. 2-3.

³⁸⁰ Jacobsson, **International Liability**, s. 2; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 75-76; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 213.

³⁸¹ Rigbom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 157; Williams, **a.g.e.**, s. 193; Özçayır, **Port State Control**, s. 272.

³⁸² Williams, **a.g.m.**, s. 193; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 76.

³⁸³ Aynı zamanda PKSS’nin dünya çapında uygulanacak genel hükümler sevk etmek yerine net ve ayrıntılı hükümler sevk etmeyi tercih ettiği gözlenmektedir. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s 38.)

³⁸⁴ Brüksel Konferansı 10-28 Kasım 1969 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Bu konferansın esas amacı Torrey Canyon kazası sonucunda gündeme gelen kamu hukuku ve özel hukuk meselelerine

Fon Sözleşmesi ise 1978 yılında yürürlüğe girmiştir³⁸⁵. 18 Mart 1978 tarihinde meydana gelen *Amoco Cadiz*³⁸⁶ ve 7 Mart 1980 tarihinde meydana gelen *Tanio*³⁸⁷ kazaları başta olmak üzere büyük ölçekli kazaların meydana gelmesinden bir süre sonra milletlerarası sözleşmeler ile öngörülen sorumluluk sınırlarının önemli zarara yol açan kazalar bakımından yetersiz kaldığı anlaşılmıştır. Bunun üzerine 1984 yılının Mayıs ayında Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ve Fon Sözleşmesine ilişkin olarak iki Protokol kabul edilmiştir. 1984 tarihli Protokollerle tazminat sınırları yükseltilmiştir. Ancak söz konusu bu Protokoller gerekli şartlar sağlanamadığından hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir³⁸⁸.

1984 tarihli Protokollerin sorumluluk sınırlarının yükseltilmesine ilişkin çalışmaların gerçekleşmemesinin ardından 1992 yılının Kasım ayında esas Sözleşmeler, yani 1969 tarihli PKSS ile 1971 tarihli Fon Sözleşmesi, gözden geçirilerek değiştirilmiştir³⁸⁹. Bu değişiklikler 1992 tarihli Protokoller ile

ilişkin oluşturulan milletlerarası sözleşme metinlerinin değerlendirilmesidir. (Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 10.)

³⁸⁵ Bu tarihten 1997 yılına dek 1969 tarihli PKSS ile 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin yanı sıra petrol kirliliğinden sorumluluk ve tazminat hususlarını düzenleyen ihtiyari nitelikteki TOVALOP ve CRISTAL Sözleşmeleri yürürlükteydi. (Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 10.)

³⁸⁶ Amoco Cadiz kazası hakkında bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, b, (2), ii.

³⁸⁷ Tanio kazası hakkında bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II., C, 3, g, (3).

³⁸⁸ Magnus Goransson, "The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention, 1971", **Liability for Damage to the Marine Environment**, Ed. Colin de la Rue, LLP, 1993, s. 71-75; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 10. Gouilloud'a göre 1984 Protokollerinin yürürlüğe girmemesinin sebepleri arasında Amoco Cadiz davasında sorumluluğa ilişkin kararın aynı yıl içinde verilmiş olması ve o dönemde meydana gelen ekonomik kriz yer almaktadır. (Remond-Gouilloud, **a.g.m.**, s. 89.) 1984 tarihli Protokollerin yürürlüğe girme şartlarının Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya taraf olmadan yerine gelmeyeceği anlaşılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nin taraf olmamasın bazı sebepleri bulunmaktadır. Öncelikle Amerikan petrol endüstrisi ABD deniz çevresi haricinde meydana gelen kirlenme zararının tazmin edilmesi için katkıda bulunmak zorunda kalmak istemediğini belirtmiştir. İkinci olarak söz konusu sistemin yalnızca kalıcı petrolden doğan kirlenme vakaları bakımından uygulandığını bu itibarla da yeterince geniş kapsamlı olmadığı ileri sürülmüştür. Üçüncü ve en önemli neden ise 1989 yılında meydana gelen Exxon Valdez kazasının meydana gelmesinin ardından ABD'nin 1984 tarihli Protokollere taraf olması politik anlamda imkansız hale gelmiştir. Zira Exxon Valdez kazasında meydana gelen zarar, 1984 tarihli Protokoller ile öngörülen sorumluluk sınırlarından daha fazlaydı. (Jacobsson, **International Liability**, s. 12.)

³⁸⁹ 1992 yılında yeni bir diplomatik konferansın organize edilmesinin sebeplerinden biri de 1989 yılında meydana gelen Exxon Valdez kazasının ardından Amerika Birleşik Devletlerinin 1990 yılında Petrol Kirliliği Kanunu'nu (1990 Oil Pollution Act) kabul etmesidir. Zira bu Kanunun kabul edilmesiyle ABD'nin 1984 tarihli Protokollere taraf olmayacağı, dolayısıyla da bu Protokollerin yürürlüğe giremeyeceği ortaya çıkmıştır. 1992 yılında kabul edilen Protokollerin içeriği esas itibarıyla 1984 tarihli Protokoller ile benzerdir ancak 1984 tarihli Protokollerde yer alan yürürlüğe girme şartları hafifletilmiştir. (Jacobsson, **International Liability**, s. 12-13.) Amerikan Petrol Kirliliği Kanunu uyarınca petrol kirliliği sorumluluğu hakkında bkz. Akan, **Amerikan Petrol Kirliliği Yasası**, s. 72-76.

öngörülmüştür ve 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir³⁹⁰. Bu arada 1971 tarihli Fon Sözleşmesi bu süreç içinde çok sayıda Taraf Devlet tarafından feshedildiğinden 24 Mayıs 2002 tarihi itibariyle yürürlükten kalkmıştır³⁹¹.

Bu Sözleşmeler zaman içinde oldukça geniş kapsamlı olarak kabul görmüştür³⁹². Zira 10 Temmuz 2014 tarihi itibariyle 1992 tarihli PKSS'ye 133 Taraf Devlet bulunmakta ve bu Devletlerde yer alan filolar dünya ticaret filosunun tamamının %96,7'lik kısmını teşkil etmektedir. 1992 tarihli Fon Sözleşmesine ise hali hazırda 114 Devlet taraf olmuş olup bu Devletlerde yer alan filolar dünya ticaret filosunun tamamının %94,16'lık kısmını teşkil etmektedir³⁹³.

2000 yılının Kasım ayında 1992 tarihli PKSS ve Fon Sözleşmeleri ile belirlenen sorumluluk sınırları IMO Hukuk Komitesi tarafından yüzde elli oranında artırılmıştır³⁹⁴. Yeni sınırlara ilişkin değişiklik 1 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir³⁹⁵.

2003 yılının Mayıs ayında düzenlenen Diplomatik Konferansta PKSS ve Fon Sözleşmeleri ile kurulan iki aşamalı sorumluluk sisteminin üçüncü bir aşamanın daha eklenmesine karar verilmiş olup bu düzenlemeler “1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü” ile öngörülmüştür. 2003 tarihli bu Protokol 3 Mart 2005 tarihinde yürürlük kazanmıştır³⁹⁶.

c. Türkiye'nin Sözleşmelere Taraf Olması

³⁹⁰ Bir görüşe göre 1992 tarihli Protokollerin kabul edildiği Diplomatik Konferans esnasında meydana gelen iki büyük kaza Devletlerin bu Protokolleri onaylama sürecini hızlandırmıştır. Bu kazalar 3 Aralık 1992 tarihinde meydana gelen Aegean Sea ile 1993 yılının Ocak ayında meydana gelen Braer kazalarıdır. (Jacobsson, **International Liability**, s. 13.)

³⁹¹ http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/explanatorynote_e.pdf

³⁹² Bu tazminat rejiminin tesisinden itibaren fonun finansmanı bakımından en fazla katkı payını yatan Japon petrol endüstrisidir. Bu anlamda Japonya'nın 1992 tarihli Protokollere hiç zaman kaybetmeden taraf olması da önem arz etmektedir. (Jacobsson, **International Liability**, s. 13.)

³⁹³ <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

³⁹⁴ Sorumluluk sınırlarının revize edilmesinin sebeplerinden biri de 1997 yılında Japonya'da meydana gelen Nakhodka kazası ile 1999 yılında Fransa'da meydana gelen Erika kazasıdır. (Jacobsson, **International Liability**, s. 13.)

³⁹⁵ http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/explanatorynote_e.pdf

³⁹⁶ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 12. 2003 tarihli Protokol'e 10 Temmuz 2014 tarihi itibariyle 31 Taraf Devlet bulunmakta ve bu Devletlerde yer alan filolar dünya ticaret filosunun tamamının %18,26'lık kısmına tekabül etmektedir.

1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Türkiye'nin katılması 27/1/2000 tarihli, 4507 ve 4508 sayılı Kanunlar ile uygun bulunmuştur³⁹⁷. Bakanlar Kurulu kararının Resmi Gazete'de yayımlanmasının ardından Sözleşmeye katılma belgeleri 15/8/2001 tarihinde tevdi edilmiştir. Diğer bir anlatımla, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile Fon Sözleşmesi Türkiye bakımından 17/8/2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir³⁹⁸.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle 1992 tarihli PKSS ile Fon Sözleşmelerinin doğrudan uygulanacakları ve hatta yabancılık unsurunun dahi aranmayacağı prensibi benimsenmiştir. Başka bir deyişle 1992 tarihli PKSS ile Fon Sözleşmeleri doğrudan iç hukuka aktarılmıştır³⁹⁹ ve uygulanması zorunlu hale gelmiştir. TTK'da Sözleşmelere ilişkin tamamlayıcı kurallara da yer verilmiştir⁴⁰⁰.

TTK m. 1336 hükmü uyarınca PKSS m. 1/f.6 hükmü uyarınca ifade edilen kirlenme zararı kapsamına giren haller bakımından PKSS ve Fon Sözleşmeleri doğrudan uygulanacaktır. Ancak çalışmamızın daha önceki bölümlerinde de ele alındığı üzere petrol kirliliğinden sorumluluk hakkında mevzuatımızda Çevre Kanunu m. 28 gibi başka uygulanacak hükümler de yer almaktadır. PKSS m. III/f. 4 hükmü ile TTK m. 1336 hükmünün devamında bu Sözleşmelerin doğrudan veya

³⁹⁷ Söz konusu uygun bulma kararı 29/1/2000 tarihli ve 23948 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Bu tarihe dek Sözleşme'ye Türkiye'nin taraf olmasının çeşitli toplantılarda akademisyenler tarafından gerekli ve faydalı olduğu ifade edilmiş ve hatta Sözleşme'nin iç hukuka alınması teklif edilmiştir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 230; Rayegan Kender, "Donatan ve Donatma İştiraki", **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul, 1997, s. 258-259.)

³⁹⁸ Sözleşmeye katılmanın uygun bulunmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararları ile Sözleşmelerin İngilizce asıl metinleri 1992 tarihli Fon Sözleşmesi bakımından 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmi Gazete'de, 1992 tarihli Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi bakımından ise 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 365 [1328 ila 1349uncu Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar]; Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, **Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt I**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2013, s. 524.)

³⁹⁹ Sözleşme'nin iç hukuka aktarılması yönteminin birçok denizci millet tarafından çok daha önceki tarihlerde benimsendiği de gözlenmektedir. Zira denizci milletler bu konuda milletlerarası anlamda tam bir uyum sağlanmasını gerekli bulmaktadır. Örnek olarak Batı Almanya 1975 tarihli bir kanunla Sözleşme'yi onaylamış ve Sözleşme hükümlerinin uygulanması bakımından yabancılık unsuru aranmayacağını öngörmüştür. Doğu Almanya da 1978 tarihli Deniz Ticareti Kanunu ile Sözleşme hükümlerini iç hukuka aktarmıştır. İngiltere de 1975 yılında yürürlüğe giren 1971 tarihli Merchant Shipping Act ile kirlenme zararları bakımından Sözleşme hükümlerinin uygulanacağını hüküm altına almıştır. Fransa da 1977 tarihli bir kanunla Sözleşme hükümlerini aynen kabul etmiştir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 226-227.)

⁴⁰⁰ TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 365-366 [1328 ila 1349uncu Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar]; Atamer/Süzel, **a.g.e.**, s. 524-525.

TTK uyarınca uygulandığı hallerde mevzuatın petrol kirlenme zararına ilişkin diğer hükümleri uygulama alanı bulmayacağı açıklığa kavuşturulmuştur. Diğer bir deyişle Sözleşmenin uygulama alanına giren haller bakımından yalnızca ve öncelikle PKSS ile Fon Sözleşmeleri uygulanacaktır, başka milletlerarası yahut ulusal düzenlemelere başvurulmasının önü açık bir şekilde kapatılmıştır. Bu husus PKSS uyarınca açık bir şekilde ifade edilmiş olmasına rağmen TTK ile açık bir hüküm sevk edilerek uygulamada yaşanması muhtemel türlü uyuşmazlıkların önüne geçilmek istenmiştir⁴⁰¹.

Ayrıca TTK m. 1336/f. 2 hükmü uyarınca Sözleşmelere uygun olarak yapılacak değişiklikler Türkiye bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten itibaren Sözleşmeler artık değiştirilmiş halleriyle uygulama alanı bulacaktır.

5. Sözleşmenin Uygulama Alanı

1992 yılında tadil edilmiş 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca kirlenme kalıcı nitelikteki petrol sebebiyle meydana gelmiş olmalıdır ve petrol bir tankerden sızmış ya da akmış olmalıdır. Ayrıca kirlenme zararının PKSS'ye Taraf Devletlerden birinin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmiş olması gerekmektedir.

Bu noktada ayrıca belirtmek gerekmektedir ki, TTK m. 1337 hükmü uyarınca 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerinin uygulanmasına ilişkin olarak somut olayda bir yabancılik unsurunun bulunması aranmayacaktır. Başka bir deyişle Türk karasularında meydana gelen ve tamamen Türk vatandaşları ilgilendiren bir kirlenme zararına dahi, Sözleşmenin diğer

⁴⁰¹ Türk Ticaret Kanunu madde gerekçelerinde bu husus örneklerle şu şekilde açıklanmaktadır: “Nitekim, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin I inci maddesinin altıncı paragrafının (b) bendinde ve yedinci paragrafında tarif edilen “önleyici tedbirler” aynı zamanda Çevre Kanununun 3 üncü maddesinin (e) bendinin de kapsamına girmektedir. Dolayısıyla, bu nedenle kamu tüzel kişileri tarafından yapılan masraflar için 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerinin işletilmesi gündeme gelebilecektir. Oysa, 6183 sayılı Kanuna göre yapılacak takiplerde, Fon Sözleşmesinin 7 nci maddesinin dördüncü paragrafı uyarınca Fonun davaya müdahale hakkı temin edilemez. Diğer yandan, Çevre Kanununun 3 üncü maddesinin (e) bendinin ikinci fıkrasında öngörülen kurtuluş kanıtı, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinde yoktur. Dolayısıyla bu tür masraflar, (diğer şartlar da oluşmuşsa) her ihtimalde Fon’dan tahsil edilir.” (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 374 [1336ıncı Maddeye İlişkin Açıklama]; Kerim Atamer, “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatına Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi”, **Bilgi Toplumunda Hukuk: Ünal Tekinalp’e Armağan**, Cilt I, Beta, İstanbul, 2003, s. 893.)

uygulama şartları yerine gelmek kaydıyla, PKSS ile Fon Sözleşmeleri uygulanacaktır.

Nitekim Sözleşmelerin uygulama alanına ilişkin şartlar incelendiğinde Sözleşme metinlerinde de yabancılik unsuruna ilişkin herhangi bir şart koşulmadığı gözlenmektedir. Bu itibarla yabancılik unsuru içeren ve içermeyen haller bakımından farklı bir uygulamaya yol açmamak için TTK m. 1337 hükmüyle bu durum Sözleşmelerin ruhuna uygun olarak açıklığa kavuşturulmuştur.

Çalışmamızın bu aşamasında kirlenme zararının meydana geldiği yere ilişkin uygulama şartı Sözleşmenin coğrafi anlamda uygulama alanı başlığı altında incelenecektir.

a. Coğrafi Anlamda Uygulama Alanı

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin coğrafi anlamda uygulama alanı madde 2 ile şu şekilde öngörülmektedir:

“İşbu milletlerarası sözleşme;

- a) Taraf Devletin karasuları da dâhil olmak üzere ülkesinde; Taraf Devletin uluslararası hukuka uygun olarak ilan edilen münhasır ekonomik bölgesinde veya münhasır ekonomik bölge ilan edilmediyse söz konusu Devletin karasularına bitiş ve karasularının ötesinde karasularının genişliğinin ölçüldüğü esas hatlardan itibaren 200 deniz milini geçmeyecek şekilde Devlet tarafından uluslararası hukuka uygun olarak belirlenen bölgede meydana gelen kirlenme zararına,*
- b) Zararı önlemek ya da azaltmak amacıyla alınan önleyici tedbirlere, bu tedbirlerin nerede alındığına bakılmaksızın, uygulanmaktadır.”*

Buna göre somut olayda Sözleşmenin uygulama alanı bulup bulmayacağı meselesi öncelikli olarak kirlenme zararının meydana geldiği yere göre çözümlenecektir⁴⁰². Nitekim Sözleşmeye taraf olmayan Devletlerin karasularında ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelen zararlar bakımından Sözleşmeyi uygulamak mümkün değildir. Dolayısıyla Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin somut olaya uygulanması için öncelikle kirlenme zararının Taraf Devletin karasuları dâhil

⁴⁰² Sözleşmenin uygulama alanının coğrafi anlamda sınırlanmasına ilişkin olarak ülke kriteri esas alınmıştır. Dolayısıyla kirlenmeye yol açan tankerin malikinin milliyetinin, iş merkezinin yahut ikametgahının ya da kirlenmeye neden olan geminin bayrağının herhangi bir önemi bulunmamaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 22; Çetingil, **Donatının Sorumluluğu**, s. 30.)

olmak üzere ülkesinde yahut münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmiş olması şartı aranmaktadır.

O halde Sözleşme, öncelikle Taraf Devletlerin karasuları da dâhil olmak üzere ülkesinde meydana gelen zararlar bakımından uygulama alanı bulmaktadır. Ancak Sözleşmede karasularının genişliğine ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Uluslararası hukukta karasularının genişliğinin tespiti hakkındaki ilk hüküm 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile öngörülmüş olup ülkelerin karasuları 12 deniz mili olarak belirlenmiştir. İşbu milletlerarası sözleşme ile getirilen tanım, birçok ulusal mevzuat tarafından da benimsenmiş olup örf ve adet hukukuna dâhil addolunduğu ileri sürülebilecektir⁴⁰³.

Kirlenme zararının Taraf Devletin münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelip gelmediği meselesi bakımından ise öncelikli olarak Taraf Devletin ilan ettiği bölge dikkate alınacaktır⁴⁰⁴. 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 2(a)(i) hükmüne göre Taraf Devletin kendi münhasır ekonomik bölgesini ilan etmediği hallerde ise bu bölge PKSS uyarınca karasularının bitişiğinde ve ötesinde, karasularının genişliğinin ölçüldüğü esas hatlardan itibaren 200 deniz milini geçmeyecek şekilde Taraf Devlet tarafından uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak belirlenmelidir. Eğer kirlenme zararı PKSS'ye taraf olmuş olan bir Devlete ilişkin yukarıda belirlenen bölgesinde meydana gelmişse o halde PKSS hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ancak elbette her Taraf Devlet münhasır ekonomik bölgesini ilan etmemiş ya da bu bölgeye dair bir sınır belirlememiş olabilir. Bunu dikkate alan 1992 tarihli Fon Kurulu, 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile Fon Sözleşmelerinin coğrafi anlamda uygulama alanını tespit etmek için 1996 yılında bir karar yayımlamıştır. Kurul bu kararla, münhasır ekonomik bölge ilan eden

⁴⁰³ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 23; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 45. Devletler kendi karasularına ilişkin olarak farklı genişlikler tespit etmektedir. Ancak Taraf Devletlerden biri 12 milden fazla bir genişlik ilan ettiği takdirde milletlerarası hukuk ile kabul gören genişliği aşan kısmı dikkate almamak gerekmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 23.)

⁴⁰⁴ Münhasır ekonomik bölge tanımı için bkz. İkinci Bölüm, I, C, 3, d.

ya da bu bölgeye ilişkin bir sınır belirleyen Taraf Devletlerin bunu IMO ya da Uluslararası Petrol Kirliliği Fonlarına bildirilmesi çağrısını yapmıştır⁴⁰⁵.

Öte yandan önemle belirtmek gerekmektedir ki, kirlenme zararına sebebiyet veren deniz kazasının açık denizde meydana gelmesi halinde dahi Sözleşme uygulanabilecektir. Ancak bu durum açık denizde meydana gelen olayın sonucunda kirlenme zararının bir Taraf Devletin karasuları ya da münhasır ekonomik bölgesinde ortaya çıkması şartına bağlı olarak ortaya çıkacaktır⁴⁰⁶. Örneğin *Torrey Canyon* kazası da açık denizde meydana gelmiştir ancak petrol kirliliği Fransa ile İngiltere'nin karasuları ile münhasır ekonomik bölgelerinde ortaya çıkmıştır⁴⁰⁷.

1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 2(b) hükmüne göre, Sözleşme zararı önlemek ya da azaltmak amacıyla alınan önleyici tedbirlere, bu tedbirlerin nerede alındığına bakılmaksızın, uygulanmaktadır. “Bu tedbirlerin nerede alındığına bakılmaksızın” ibaresi 1992 tarihli Protokol ile Sözleşmeye eklenmiş olup 1969 tarihli Sözleşmede böyle bir ibare yer almamaktadır⁴⁰⁸. Ancak açık olarak hüküm altına alınmasa dahi 1969 tarihli Sözleşme uyarınca da önleyici tedbirlerin alındığı

⁴⁰⁵ 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin 2. maddesinin (a) fıkrasının (ii) numaralı bendi uyarınca münhasır ekonomik bölgesinin 1992 tarihli Fon Sözleşmesini onaylamadan önce ilan eden Taraf Devletleri sözleşmeyi onaylama belgelerinin tevdii sırasında IMO Genel Sekreterine bildirmeye çağırılmaktadır. Fon Sözleşmesine taraf olduktan sonra münhasır ekonomik bölgesini ilan eden Devletleri ise bunu Fon Direktörüne bildirmeye davet etmektedir.

⁴⁰⁶ Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları aşamasında önemli ölçüde balıkçılık ile geçimini sağlayan ülkeler tarafından açık denizlerde meydana gelen kirlenme zararına da Sözleşmenin uygulanması gerektiği ileri sürülmüştür. Ancak bu öneri, açık denizlerin özgürlüğü prensibi gibi, uluslararası hukukun ve örf adet hukukunun ilkeleriyle örtüşmeyeceğinden kabul görmemiştir. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 44.) Açık denizde meydana gelen bir kirlenme vakasında petrol akıntı ya da rüzgar gibi etkenlerle Taraf Devletlerden birinin karasuları yahut münhasır ekonomik bölgesine ulaşip zarara sebep olduğu takdirde söz konusu zarara ilişkin Sözleşme uygulama alanı bulacaktır. Öte yandan Taraf Devletlerden birinin bayrağını çeken bir gemiden sızan petrolün Sözleşmeye taraf olmayan bir Devletin karasuları yahut münhasır ekonomik bölgesinde zarara sebep olması halinde Sözleşme uygulanamazdır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 22-23.)

⁴⁰⁷Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 45.

⁴⁰⁸Chao kirlenme zararını azaltmaya ya da önlemeye ilişkin alınan tedbirlerin karasuları bakımından sınırlı tutulup tutulmadığı meselesinin şüpheli olduğunu savunmaktadır. Bir görüşe göre önleyici tedbirler kirlenme zararının tabi tutulduğu sınırlamalara tabi tutularak karasularında alınan önleyici tedbirler ile sınırlı tutulması gerekmektedir. Öte yandan diğer görüşe göre zararın karasularında meydana gelmesi halinde bunu düzeltilmesine ilişkin tedbirlerin karasuları ya da bitişik bölgede alınması şartı dahi aranmamalıdır. Dolayısıyla karasularının ötesinde alınan önleyici tedbirlere ilişkin zararların Sözleşme kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ileri sürülmektedir. Nitekim kirlenme zararının açık denizlerde meydana gelmesi halinde dahi zararın karasularına sirayet etmemesi için açık denizde tedbir almak olağan kabul edilmelidir. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s.45)

yer meselesi doktrinde ağırlıklı olarak bu şekilde yorumlanmaktaydı⁴⁰⁹. Sonuç olarak, 1992 Protokolü ile kirlenme zararının coğrafi anlamda uygulama sahası sınırları içinde meydana gelmesi halinde, önleyici tedbirlerin nerede alındığına bakılmaksızın Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında tazmin edileceği açıkça hüküm altına alınmıştır.

Yukarıda esas olarak 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin coğrafi anlamda uygulama alanı ele alınmıştır. 1969 tarihli Sözleşme m. 2 hükmüne göre bir Taraf Devletin karasuları da dâhil olmak üzere ülkesinde meydana gelen kirlenme zararı ile böyle bir zararın önlenmesi ya da azaltılmasına ilişkin alınan önleyici tedbirleri kapsamaktadır. Bu itibarla, Taraf Devletin karasularının dışında meydana gelen zarar ya da taraf olmayan bir Devletin karasularında meydana gelen kirlenme zararı kapsam dışında kalmaktadır. Hatta petrol kirliliğine yol açan hadiseye karışan geminin Taraf Devlet sicillerinden birinde kayıtlı olması halinde dahi 1969 tarihli Sözleşmenin uygulanması mümkün değildir. 1982 yılında Deniz Hukuku Sözleşmesi ile münhasır ekonomik bölge kavramının ihdas edilmesinin ardından 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca coğrafi anlamda uygulama alanı Taraf Devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde meydana gelen kirlenme zararlarını da kapsayacak şekilde genişletilmiştir⁴¹⁰.

Sonuç olarak, Sözleşmenin coğrafi anlamda uygulanmasına ilişkin tek şart kirlenme zararının meydana geldiği bölgeye ilişkindir. Davalının milliyeti, yerleşim yeri ya da tankerin milliyeti herhangi bir önem arz etmemektedir⁴¹¹. Ayrıca zararın

⁴⁰⁹ 1993 yılında Estonya’da meydana gelen Kinnu kazasında Estonya Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine taraf değildi ancak Finlandiya bakımından hem 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hem de 1971 tarihli Fon Sözleşmesi yürürlükteydi. Bu olayda Finlandiya hükümeti Estonya karasularına denk gelen bir bölgede kirlenme zararına ilişkin önleyici tedbirler aldı. 1971 Fonu İdari Komitesi bu önleyici tedbirlerin bir Taraf Devlet olan Finlandiya’da meydana gelen kirlenme zararına ilişkin olarak alındığı gerekçesiyle Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmesi uyarınca talep edilebilir olduğunu kabul etti. (IOPC Funds Annual Report 1997, s. 66; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 77’den naklen) Aynı şekilde Ünan’ın 1987 yılında, yani 1992 tarihli Protokolün kabul edilmesinden önce, kaleme alınan çalışmasında da önleyici tedbirlerin açık denizde de alınabileceği belirtilmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 23.)

⁴¹⁰ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 77.

⁴¹¹ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 22. Bu itibarla Sözleşmeye taraf olmayan Devletlerin bayrağını çeken tankerler ya da Bu Devlet vatandaşları da kirlenme zararı Taraf Devletlerden birinin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde veya münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmek kaydıyla Sözleşme hükümlerinden faydalanabilmektedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 181.) Bu durumun aksine Sözleşmeye taraf olan

meydana gelmesine yol açan olayın meydana geldiği yerin de önemi yoktur⁴¹². Sözleşmenin uygulanabilmesi için, diğer uygulanma şartları da yerine gelmek kaydıyla, kirlenme zararının Taraf Devletlerden birinin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde yahut münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi gerekli ve yeterlidir. Öte yandan önleyici tedbirlere ilişkin bölgesel anlamda bir kısıtlama öngörülmemektedir. Başka bir deyişle önleyici tedbirlerin tamamı, ister Taraf Devlet karasularında yahut münhasır ekonomik bölgesinde yahut açık denizde alınmış olsun, makul oldukları takdirde kim tarafından alındıklarına bakılmaksızın Sözleşmenin uygulama alanı kapsamı içerisinde yer almaktadır⁴¹³.

b. Geminin Niteliğine İlişkin Şartlar

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca gemi tanımı m. 1/f. 1 hükmüyle yapılmaktadır. Buna göre gemi, dökme halde petrol taşıma amacıyla inşa edilmiş ya da bu amaca uygun olarak adapte edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını ifade eder.

Sözleşme ile öngörülen gemi tanımı deniz gemileri ile deniz araçlarına atıf yapmaktadır⁴¹⁴. Dolayısıyla göllerde ve nehirlerde faaliyet gösteren iç su gemileri, açık denizde yer alan tesisler, sabit ve yüzen petrol platformları ve petrol boru hatları PKSS'nin uygulama alanının dışında kalmaktadır. Bu itibarla PKSS'nin esas itibariyle bir tanker Sözleşmesi olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır⁴¹⁵.

Devletlerden birinin bayrağını çeken bir tanker Sözleşmeye taraf olmayan Devlet karasuları yahut münhasır ekonomik bölgesinde kirlenme zararına yol açtığı takdirde Sözleşme hükümleri uygulanmayacaktır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 22-23.)

⁴¹² Örneğin açık denizde meydana gelen bir olayda petrol kirliliği akıntı ya da rüzgar gibi etkenlerle Taraf Devletlerden birinin karasularına ya da münhasır ekonomik bölgesini etkileyerek orada zarara yol açtığı takdirde de Sözleşme uygulama alanı bulacaktır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 22.)

⁴¹³ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 181; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 22.

⁴¹⁴ Deniz gemisinin tanımına ilişkin olarak ise geniş yorumlandığı takdirde batmadan suda yüzen her araç, dar yorumlandığı takdirde ise deniz tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikteki araçlar deniz gemisi olarak kabul edilebilecektir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 27.)

⁴¹⁵ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 174. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi yalnızca tankerlerin sebep olduğu kalıcı nitelikteki petrol kirliliği zararına uygulanmaktadır. Çalışmamızın ikinci bölüm, II, B, 6, b no'lu kısmında ele alındığı üzere sorumluluk Sözleşme uyarınca yalnızca gemi malikine yöneltilebilmektedir. Bu itibarla örneğin bir kuru yük gemisi ise bir

Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uygulama sahasını belirlerken geminin tonajına ilişkin bir şart öngörmemektedir. Yalnızca Sözleşme ile öngörülen zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü sadece belirli tonajın üzerindeki gemiler bakımından söz konusudur. Bu tonajın altındaki gemiler sigorta yaptırma yükümlülüğüne tabi olmamakla beraber, diğer şartlar da yerine gelmek kaydıyla, yine de Sözleşmeye tabi tutulacaktır⁴¹⁶.

Diğer taraftan hem kuru yük hem petrol gibi yükleri taşımak üzere inşa edilen gemiler bulunmaktadır. Bu sebeple bu tarz gemilerin, Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsam dâhilinde sayılıp sayılmayacağı meselesi gündeme gelmektedir. Bu tür gemilerin yük olarak petrol taşıdıkları hallerde Sözleşmeye tabi tutulacağı aşîkârdır⁴¹⁷. Ancak yük olarak petrol taşımadığı takdirde 1969 tarihli Sözleşmenin kapsamından hariç tutulacak, diğer taraftan bazı sınırlı hallerde 1992 tarihli Sözleşmeye tabi tutulabileceklerdir. Zira 1992 tarihli Sözleşme petrol ticaretine tahsis edilmiş yolculuklarda meydana gelen petrol kirliliğine uygulanmak üzere kaleme alınmıştır, dolayısıyla petrol ticaretine tahsis edilmiş bir gemi yüklü değilken yakıt olarak taşıdığı petrol kirlenme zararına yol açarsa bu zarar Sözleşme kapsamında tazmin edilebilecektir. Ancak söz konusu gemi petrol taşımacılığından başka bir amaca tahsis edilmiş olup aynı zamanda yüklü değilse, bu halde Sözleşmeye tabi olmayacaktır. Özetle kombine taşıyıcı gemilerin Sözleşmenin uygulama alanına girip girmediği meselesinin yukarıda açıklanan kıstaslar doğrultusunda değerlendirilmesi gerekmektedir⁴¹⁸.

(1) 1969 ve 1992 Tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri Uyarınca Karşılaştırmalı Olarak Gemi Kavramı

tanker, kuru yük gemisinin kaptanının kusuruyla, çatıştığı takdirde tankerden sızan kalıcı nitelikteki petrol sebebiyle meydana gelen kirlenme zararından yalnızca tankerin maliki sorumlu tutulabilecektir. Kuru yük gemisinin donatısı yahut kaptanı söz konusu kirlenme zararından sorumlu tutulamayacaktır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 20.)

⁴¹⁶ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 79.

⁴¹⁷ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 26.

⁴¹⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 80. Ancak başka yüklerle birlikte petrol türevleri de taşıyabilecek nitelikteki gemiler, münhasıran petrol ve türevlerini taşıdıkları haller bakımından ve böyle bir geminin dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlanmış olmadıkça petrol ve türevlerinin taşındığı yolculuğu izleyen yolculuklar sırasında da gemi olarak kabul edilmektedir.

Gemi kavramının tanımı 1969 ve 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri bakımından farklılık arz etmektedir. Esas itibarıyla her iki Sözleşme yalnızca tankerler bakımından uygulama alanı bulmaktadır, bu itibarla Sözleşmeleri kuru yük gemilerine, yolcu gemilerine ya da tanker olmayan diğer gemilere uygulanmaz. Aslında tanker olmayan büyük tonajlı gemiler yakıt olarak oldukça büyük miktarlarda petrol taşımaktadır ve elbette yakıt olarak taşınan petrol de kirlenme zararına yol açabilecektir. Buna rağmen, tanker olmayan gemiler Sözleşmelerin kapsamı haricinde bırakılmıştır. Bunun en önemli sebeplerinden biri Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerinin iç içe geçmiş bir yapıda hazırlanmış olmasıdır. Nitekim Fon Sözleşmeleri ile öngörülen Fonlar Sözleşmeye Taraf Devletlerde yer alan petrol endüstrisi tarafından finanse edilmektedir. Dolayısıyla petrol şirketleri kendi yükünü taşıyan gemilerden kaynaklanan zararın giderilmesine katkıda bulunmakta ancak diğer gemiler bakımından böyle bir sorumluluğa katlanmaya sıcak bakmamaktadırlar. Hatta bu nedenle 1969 tarihli Sözleşme yalnızca petrol kirliliğine yol açan olay sırasında fiilen yük olarak petrol taşıyan tankerlere uygulanmaktadır⁴¹⁹. Ancak 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca gemi tanımı, olay sırasında yük olarak petrol taşımayan boş olan tankerleri de kapsayacak şekilde genişletilmiştir⁴²⁰. Sonuç olarak 1969 tarihli Sözleşme yalnızca fiilen yüklü tankerler bakımından uygulama alanı bulmaktadır. Ancak

⁴¹⁹ 1969 tarihli Sözleşmenin uygulanması için geminin yüklü olma şartı aranmaktadır. Geminin yüklü olması halinde gemiden sızan her türlü kalıcı petrolden kaynaklanan kirlenme uygulama alanı kapsamı içerisinde. Hatta sızıntının yük olarak taşınan petrolden değil, yakıt olarak taşınan petrolden kaynaklandığı ispat edilse dahi tanker yüklü olduğu takdirde Sözleşme uygulanacaktır. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 79.) Başka bir deyişle Sözleşme dökme halinde petrol taşıyabilme vasfını değil, dökme halinde petrol taşımayı esas almaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 25.) 24 Ocak 1976 tarihinde Olympic Bravery adlı tanker kuzey batı Fransa kıyılarında karaya oturmuştur. Tanker fiilen yüklü olmadığından yakıt tankında yer alan petrolün kirliliğe yol açabilme riski göz ardı edilmiştir ve Fransız yetkilileri ile donatan yakıt tankını boşaltma gereği duymamışlardır. 13 Mart gecesi çıkan fırtınada tanker ikiye ayrılmış ve yakıt tanklarında bulunan 1200 ton kadar fuel-oil denize dökülmüştür. Tankerin fiilen yüklü olmaması nedeniyle bu kaza bakımından 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hükümleri uygulanamamıştır. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 130.)

⁴²⁰ Bunun sebebi de 1969 yılında petrol endüstrisinin kaza sırasında yük olarak petrol taşımayan yani boş olan tankerin yakıtı nedeniyle meydana gelen bir kirlenme zararına katkıda bulunmayı uygun bulmamasıdır. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 79.) Bu değişiklik özellikle 1976 yılında meydana gelen Olympic Bravery adlı kazadan sonra talep edilmekte ve beklenmekteydi. Bu tür kazalar daha eskiden beri TOVALOP kapsamında kabul edilmekteydi. (Remond-Gouilloud, **a.g.m.**, s. 90-91.) Böylece boş tankerlerin slop ve yakıt tanklarından sızan ya da bırakılan petrolün yol açtığı kirlenme zararı bakımından da Sözleşme hükümleri uygulama alanı bulacaktır. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 589; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 156.)

tankerin yüklü olmasına ilişkin şart 1992 tarihli Sözleşmede yer almadığından bu sınırlama 1992 tarihli Sözleşme bakımından geçerli değildir.

(2) Uygulama Alanından Hariç Tutulan Gemiler

Sözleşmenin m. 11 hükmü hangi gemilerin Sözleşme'nin uygulama alanından hariç bırakıldığını saptamaktadır. Buna göre savaş gemileri ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş ticari olmayan diğer gemiler milletlerarası sözleşme kapsam haricinde bırakılmaktadır. Bununla beraber ticari amaca tahsis edilmiş kamuya ait gemiler uygulama alanında yer almaktadır. Nitekim Devlete ait ticari faaliyet gösteren gemiler yargı muafiyetinden yararlanamazlar⁴²¹.

Sözleşmenin m. 11/f. 2 ve m. 9 hükümleri uyarınca ticari amaca tahsis edilmiş bir Devlet gemisinin kirlenme zararına sebep olması halinde, geminin maliki olan Devlete karşı kirlenme zararının meydana geldiği Taraf Devlet mahkemelerinde dava açılabilir⁴²². Bu düzenleme de Devlete ait gemilerin istisna kapsamında olmadığına göstergesidir.

(3) Enkazlar

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsamındaki bir geminin enkazından yayılan petrolden kaynaklanan kirlenme zararına Sözleşmenin uygulanıp uygulanmayacağı hususunda tartışmalar bulunmaktadır⁴²³. Doktrinde bu tür gemilere Sözleşmenin uygulanmaması gerektiğini ileri sürenlerin yanı sıra enkazın enkaz

⁴²¹Bu gemiler Sözleşme anlamında gemi vasfını haiz olsa da Sözleşme kapsamı dışındadır. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 42-43.)

⁴²² Hükmün devamında böyle bir dava açıldığı takdirde davalı Taraf Devletin egemen bir Devletin ileri sürebileceği bütün savunmalardan feragat etmiş sayılacağı öngörülmektedir.

⁴²³ Enkaz kavramı bakımından, bir tekne gemi olarak nitelendirilebilmesi için gerekli vasıfları daimi olarak kaybetmesi halinde artık gemi olarak nitelendirilemeyecektir. Bir gemi deniz kazasına karışarak zarara uğrayarak yok olursa ve bir daha elde etme imkanı olmaksızın donatanın elinden çıkarsa, örneğin kurtarılamayacak şekilde batarsa, asli vasıflarının yitirirse yahut geminin ganimet olduğuna karar verilirse gemi tam ziyaa uğramış sayılacaktır. Geminin tam ziyayı bazen gerçek tam ziyaya, bazen hükmü tam ziyaya şeklinde gerçekleştirebilmektedir. Gemi tamir kabul etmez hale gelirse ya da kurtarılamayacak şekilde batarsa, hasarın çok ağır olması nedeniyle geminin maddi olarak gemi vasfını yitirmesi ya da geminin kaybolması hallerinde gemi tam ziyaa uğramış sayılacaktır. Gerçek tam zıyanın kaçınılmaz olması, geminin muhafaza ve tamir masraflarının tamirinden sonraki değerinden çok fazla olması ve geminin tamir edilmesi yerine sigortalıya bırakılarak gerçek tam ziyaya talep edilmesi hallerinde hükmü tam ziyadan söz edilmektedir. (Pınar Akan, **Deniz Hukukunda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları**, İstanbul, Kazancı Kitap, 2005, s. 15-20.)

haline gelmeden önce gemi olması nedeniyle uygulama alanı dâhilinde değerlendirilmesi gerektiğini savunanlar da bulunmaktadır⁴²⁴. Kanımızca bu tarz gemiler enkaz haline gelmeden önce gemi vasfını haiz olduğundan ve bu sırada kirlenme zararına sebep olduğundan enkazlar bakımından da Sözleşme hükümlerini uygulamak yerinde olacaktır.

(4) Petrol Mavnaıarı

1969 ve 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri geminin herhangi bir itici kuvvete sahip olması ya da kendiliğinden yüzmesini şart koşmamaktadır. Buna paralel olarak 1971 Fonu bir yerden başka bir yere petrol taşıyan petrol mavnalarının Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri uyarınca gemi olarak nitelendirilebileceğini kabul etmiştir⁴²⁵.

Çalışmamızın bu kısmında Sözleşmenin coğrafi anlamda uygulama alanı tespit edildikten sonra geminin niteliğine ilişkin şartlar incelenmiştir. Ancak bir zararın Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca tazmin edilebilmesi için Sözleşme anlamında kirlenme zararı olarak nitelendirilmesi gerekmektedir, bu kapsama girmeyen zararların Sözleşme uyarınca tazmin edilebilmesi söz konusu olmayacaktır.

c. Kirlenme Zararı

1969 tarihli PKSS m. 1/f. 6 hükmü uyarınca kirlenme zararı, “önleyici tedbirlere dair masraflar ve önleyici tedbirlerin⁴²⁶ sebep olduğu hasar ya da zıya dâhil olmak üzere gemiden sızan ya da bırakılan petrolden kaynaklanan gemi haricindeki hasar veya zıya” olarak ifade edilmektedir. Bu hüküm uyarınca kirlenme zararı

⁴²⁴Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 43. Ünan’a göre petrol yüklü olarak yolculuğa çıkan bir tanker yolculuk sırasında batık, yarı batık ya da enkaz haline gelmesine neden olan olaya maruz kaldığı takdirde meydana gelen kirlenme zararına Sözleşme hükümleri uygulanabilecektir. Zira geminin yolculuğun başında Sözleşme anlamında gemi niteliğini taşıması gerekli ve yeterlidir. Bu itibarla gemi dolum tesisini petrol yükünü yüklemesinin ardından henüz yolculuğa çıkmadan meydana gelen bir olay neticesinde enkaz haline gelmesi halinde de Sözleşme hükümleri uygulanacaktır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 27.)

⁴²⁵ 7 Ocak 1998 tarihinde Pontoon No. 300 adlı mavnaya petrol taşırken taşınan petrolün bir kısmı deniz sızmıştır. Kirlenme zararının Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri kapsamında tazmin edilemeyeceği hususunda söz konusu mavnanın Sözleşme kapsamında gemi vasfını haiz olup olmadığı meselesi gündeme gelmiştir. 1971 Fonu İdari Komitesi bu mavnayı, bir yerden başka bir yere petrol taşıma amacına tahsis edildiği gerekçesiyle Sözleşme kapsamında gemi olarak nitelendirmiştir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 80’den naklen; 71/FUND/EXC.57/15, para. 3.11.4.)

⁴²⁶Önleyici tedbirler kavramı için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 5, d.

kavramı, zararın kendisini, önleyici tedbirlere ilişkin masrafları ve bu tedbirlerin yol açtığı zararları kapsamaktadır. 1992 tarihli Sözleşme uyarınca kirlenme zararı kavramı revize edilmiştir⁴²⁷. Bu yeni tanım ileri sürülebilecek taleplerin çoğunu etkilememekle beraber çevrenin bozulmasına ilişkin talepler daha spesifik olarak belirtilmektedir⁴²⁸. Buna göre, 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kirlenme zararı kavramını şu şekilde tanımlamaktadır:

“Kirlenme zararı: a) Gemiden sızan veya bırakılan petrolün sebep olduğu kirlenmeden kaynaklanan –bu zarar nerede meydana gelirse gelsin-, gemi haricinde meydana gelen hasar ve ziyayı ifade etmektedir, şu kadar ki çevrenin bozulmasından dolayı yoksun kalınan kar haricindeki çevre bozulmasına ilişkin tazminat çevrenin eski haline getirilmesi için fiilen alına ya da alınacak makul tedbirlere ilişkin masraflar ile sınırlıdır. b) Önleyici tedbirlere ilişkin masraflar ve bu tedbirlerin neden olduğu hasar yahut ziyaa ilişkin masraflar da dahildir.”

Bu itibarla meydana gelen bir zararın kirlenme zararı kapsamında tazmin edilebilmesi için bazı şartları yerine getirmesi gerekmektedir. Öncelikle zararın gemi haricinde ve petrol kirliliği sonucunda meydana gelmesi gerekmektedir. Ayrıca kirlenmenin petrolün gemiden sızması ya da bırakılması sonucu ortaya çıkması gerekmektedir. Görüldüğü üzere Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, kirlenme zararının denizde meydana gelmesine ilişkin herhangi bir şart öngörmemiştir⁴²⁹.

(1) Zararın gemi haricinde meydana gelmesi gerekmektedir.

⁴²⁷ 1992 tarihli PKSS anlamında kirlenme zararı kavramının yorumuna ilişkin olarak İngiltere ve İskoçya mahkeme kararlarına örnek olarak bkz. Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 858’den naklen; *Landcatch Ltd. v. International Oil Pollution Compensation Fund (The “Braer”)*, [1999] 2 Lloyd’s Law Reports 316 (Sc Ct.); *Alegrete Shipping Co. Inc. (Owners of The “Sea Empress”) and anr. v. The International Oil Pollution Compensation Fund 1971 and Ors.*, (2002) Lloyd’s Maritime Law Newsletter 589 (Q.B.D.)

⁴²⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 94. HNS Sözleşmesi uyarınca zarar kavramı, yalnızca kirlenme zararı bakımından uygulama alanı bulan 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerinden çok daha geniş kapsamlıdır. (Jacobsson, **HNS Convention**, s. 29.)

⁴²⁹ Sözleşmenin hazırlık çalışmaları esnasında CMI tarafından hazırlanan taslak metinde karada meydana gelen zararların Sözleşme kapsamında yer almayacağı hükmü sevk edilmiştir. Ancak söz konusu hüküm Eylül 1986’de gerçekleşen CMI toplantısında taslaktan çıkarılmıştır. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 217.)

Sözleşme uyarınca tazminat talep etme hakkı yüküle ilgililere değil, kirlenmeden zarar görenlere tanınmaktadır⁴³⁰. Aynı şekilde petrol kirliliğini temizlemeye ilişkin önlemlerin de gemi haricinde alınması gerekmektedir. Petrolün geminin gövdesinin kirlenmeye maruz kalması halinde de temizleme masrafları dâhil edilmemektedir⁴³¹.

(2) Zarara petrol kirliliği sebep olmalıdır.

Bu anlamda kirlenme kavramı önem arz etmektedir⁴³². Zira petrolün sızmasını takiben meydana gelebilecek patlama ve yangından doğan zararlar uygulama alanı dışında bırakılmaktadır⁴³³. Bu zararlar ancak PKSS hükümlerinden bağımsız olarak lex fori hukuku bağlamında tazmin edilebilecektir. Öte yandan petrolün denize sızması sonucu meydana gelen yangın ya da patlamadan kaynaklanan zararlar PKSS hükümleri kapsamında tazmin edilebilir zararlardandır⁴³⁴.

Petrolün denize sızması ya da bırakılması sonucunda çok çeşitli zararlar meydana gelmektedir. Öncelikle deniz yüzeyi yağ tabakası ile katlanmakta, katran yumruları oluşmaktadır ve meydana gelen buharlaşma sonucu hava kirliliği meydana gelmektedir. Denize sızan petrol çoğu zaman sahillerin ve plajların kirlenmesinde sebep olmakta, diğer taraftan denizde yaşayan canlıların doğrudan etkilenmesine ve genellikle ölmesine yol açmaktadır. Ölmeyen canlıların ise çözünme yoluyla dokularına karışan petrol besin zincirinde onları yiyen tüm canlıların ve sonuç olarak insanların sağlığını da etkilemektedir. Ayrıca bu petrolün bir kısmı deniz dibine çökerek deniz dibinde yaşayan canlıların sağlığını da olumsuz yönde

⁴³⁰ Buna örnek teşkil edecek bir olay Japonya’da gerçekleşmiştir. Gemide taşınan kalıcı nitelikteki petrol diğer yükleri kirlenmeye maruz bırakmıştır ancak kirlenmeye maruz kalan diğer yüklerin uğradığı hasar ve ziya, kirlenme zararı olarak kabul edilmemiştir. Öte yandan IOPC Fonu bu tür bir zararı da kirlenme zararı olarak kabul etmiştir. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 46)

⁴³¹Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 47.

⁴³² Petrol kavramı için bkz. Birinci Bölüm, III, C, 3, c.

⁴³³ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 185. Sözleşmenin hazırlık çalışmaları esnasında bazı delegeler patlama ve yangından doğan can kaybının kirlenme zararı olarak kabul edilmemesinin ahlaka aykırı olduğunu ileri sürmüşlerdir. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 47)

⁴³⁴ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 185.

etkilemektedir⁴³⁵. Bu sayılanlar meydana gelebilecek kirlenme zararının sadece bir kısmını teşkil etmektedir. Nitekim günümüze dek meydana gelen olaylarda kirlenme zararının kapsamının belirlenmesinin güçlük teşkil ettiği gözlenmiştir⁴³⁶.

(3) Kirlenme petrolün gemiden sızması ya da bırakılması sonucu meydana gelmelidir.

Kirlenmenin petrolün gemiden sızması ya da bırakılması sonucu meydana gelmesi şartı gayet açıktır⁴³⁷. Petrol kirliliği gemilerin işletilmesi sırasında kazaen ya da kasten bırakılan petrol nedeniyle meydana gelebilmektedir⁴³⁸. Bu şart bakımından özellikle bu hallerin Sözleşme bakımından sızıntı ya da bırakılma olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışma konusu olmuştur. Doktrinde bir kısım yazarlar gemiden bırakılan ya da sızan her tür petrolün bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiğini, petrolün kasten ya da kazaen bırakılması arasında Sözleşmeyi hazırlayanların böyle bir ayırım yapma amacı gütmeyeceğini ileri sürmektedir⁴³⁹. Karşı görüşe göre ise kirlenmenin öngörülemez nitelikte olması gerektiği gerekçesiyle petrolün kasten değil kazaen bırakılması hali Sözleşmenin uygulama alanına girmektedir⁴⁴⁰.

Sözleşme bu konuda açık bir hüküm öngörmemektedir. Ancak hazırlık çalışmaları incelendiğinde bazı ipuçları elde edilmektedir. Zira Tokyo’da düzenlenen

⁴³⁵ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 218-219’dan naklen, Prof. Dr. Fikret Baykut/Doç. Dr. Adnan Aydın/M. İlhan Artüz, **Tanker Yangınlarının Doğuracağı Çevre Sorunlarının Bilimsel Açısından İncelenmesi**, İstanbul, 1980.

⁴³⁶ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 219.

⁴³⁷ Ayrıca petrolün sızdığı yahut petrolü bırakan geminin tespit edilmesi de önem arz etmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 33.)

⁴³⁸ Bazı hallerde tankeri dolum tesisine bağlayan tesis borularında kaçak olabilmekte ve bu kaçak sonucunda kirlenme meydana gelebilmektedir. Bu kaçak yükleme sırasında meydana geldiği takdirde söz konusu zarar Sözleşme kapsamında tazmin edilemeyecektir. Diğer taraftan zararın boşaltma sırasında meydana gelmesi halinde kaçak bulunan borunun geminin teferruatı niteliğinde olup olmadığına bakmak gerekmektedir. Boru tesise ait olduğu takdirde Sözleşme kapsamı dışında kalacaktır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 31.)

⁴³⁹ Bu görüşü savunan yazarlar arasında Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu eski direktörü Ganten de yer almaktadır. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 48.) Abecassis ise bu hüküm uyarınca bırakılmanın gemiden meydana gelmesi şartıyla petrolün kazaen ve kasten bırakılması hallerinin uygulama alanı kapsamına dahil olduğunu belirtmektedir. Ayrıca Sözleşme yalnızca olay neticesinde sızan veya bırakılan petrolden kaynaklanan kirlenmeye uygulanmaktadır. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 176.) Ünan da Sözleşmenin hem iradi hem de iradi olmayan kirlenme vakalarına uygulandığını belirtmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 31.)

⁴⁴⁰ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 48.

konferansa sunulan taslak metinde petrolün kasten bırakılmasına ilişkin bir ifade yer almakta ve bu durum Sözleşmenin taslak metninin uygulama alanı içerisinde bulunmaktaydı⁴⁴¹. Öte yandan bu ifadenin Sözleşmenin nihai metninde yer almadığı gözlenmektedir. Tüm bu nedenlerden dolayı bu mesele tartışmalıdır. Ancak geminin işletilmesiyle ilgili petrol bırakılması hali küçük çapta zararlara sebep olduğundan bu mesele ilgi görmemiştir⁴⁴². Kanaatimizce Sözleşme, petrolün kasten bırakılması haline de uygulanmalıdır.

d. Önleyici Tedbirler

Yukarıda açıklandığı üzere “kirlenme zararı” kavramı petrolün denize sızması ya da bırakılması sonucu meydana gelen zarar ve önleyici tedbirler sonucu meydana gelen masraf ve zararlar olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Buna göre önleyici tedbirler de Sözleşme uyarınca tazmin edilebilir zararlar arasında yer almaktadır. PKSS m. 1/f. 7 hükmü uyarınca önleyici tedbirler kirlenme zararını önlemek ya da azaltmak amacıyla herhangi bir şahıs tarafından olayın gerçekleşmesinden sonra alınan her türlü makul tedbiri ifade etmektedir.

Önleyici tedbirlere ilişkin masrafların tazmin edilebilmesi için üç şartın gerçekleşmesi gerekmektedir. Buna göre ilk olarak önleyici tedbirlerin herkes tarafından alınması mümkündür⁴⁴³. Önleyici tedbir alabilecek kişiler arasında gemi maliki de bulunmaktadır, bu anlamda tedbir alan gemi maliki yaptığı masraf ölçüsünde PKSS m. 5/f. 8 hükmü uyarınca fona karşı diğer alacaklılarla eşit oranda alacaklı olacaktır.

⁴⁴¹Chao, *Pollution from the Carriage of Oil*, s. 48'den naklen; 1969/LEG/CONF/4, Eylül 1969, s. 458.

⁴⁴²Chao, *Pollution from the Carriage of Oil*, s. 49.

⁴⁴³ Bir olay meydana geldiğinde birçok kimse önleyici tedbir alabilir ancak önleyici tedbir alabilecek kimselerin başında İdare gelmektedir. Zira kirlenme zararını önlemek açısından en büyük görev Devletlere düşmektedir. Ancak kural olarak Devletler bu görevi kamu hizmeti kapsamında icra etmektedir. Kamu hizmeti kapsamına giren önleyici tedbirler bakımından Devletlerin fondan herhangi bir tazminat talep edemeyeceğini kabul etmek gerekmektedir. Öte yandan alınan tedbir meydana gelen tanker kazasına ilişkin olduğu takdirde önleyici tedbir kapsamında sayılacak ve Devlet fona karşı alacaklı konumunda olacaktır. (Kender, *Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu*, s. 220-221.)

Ayrıca alınan tedbirlerin tazmin edilebilmesi için makul nitelikte olması gerekmektedir⁴⁴⁴. Ancak alınan tedbirlerin makul olup olmadığının nasıl ve kim tarafından belirleneceği hususları açık değildir⁴⁴⁵. Uygulamada da önleyici tedbir yahut temizleme operasyonu masraflarına ilişkin getirilen talepler genellikle alınan tedbirlerin makul olup olmadığına ilişkin teknik meseleleri gündeme getirmektedir⁴⁴⁶. Uyuşmazlığın intikal ettiği mahkeme hakimi alınan tedbirlerin makul olup olmadığı hususunda takdir yetkisine sahip olacaktır.

Alınan tedbirlerin makul olup olmadığının değerlendirilmesi bakımından tedbirin başarıya ulaşip ulaşmadığı kıstasını göz önünde bulundurmak gerekmele beraber yalnızca bu kıstasın esas alınması doğru olmayacaktır. Tedbir masrafını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Öte yandan aynı sonucun daha az masraflı bir operasyonla alınabilecek olması halinde ise söz konusu önleyici tedbir makul olmayacaktır. Ancak önleyici tedbir alacak kişileri de teşvik etmek bakımından bu tür tedbirlerin makuliyet ölçüsünü dar yorumlamamak gerekmektedir⁴⁴⁷.

İkinci olarak önleyici tedbirler kirlenmeyi önlemek ya da azaltmak amacıyla alınmış olmalıdır. Gemi ve yükü kurtarmak amacıyla alınan tedbirler bu kapsamda değerlendirilemez⁴⁴⁸. Uygulamada kirlenmeyi önlemek için alınan tedbirler ile geminin ve yükün kurtarılmasına ilişkin tedbirlerin örtüştüğü hallere yaygın olarak

⁴⁴⁴Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 49. Makuliyet kıstası esas olarak gemi malikini korumak üzere öngörülmüştür. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 186.)

⁴⁴⁵ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 220.

⁴⁴⁶ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 95.

⁴⁴⁷ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 222.

⁴⁴⁸Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 49; Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 51. 19 Temmuz 1997 yılında Aegean Captain ve Atlantic Empress adlı yüklü tankerlerin çatması da bu anlamda önem teşkil eden kazalardandır. Zira Atlantic Empress adlı geminin petrol kirliliğine yol açmasını önlemek için çok başarılı bir kurtarma operasyonu yürütülmüştür ancak 2 Ağustos tarihinde gemi batmıştır. Dolayısıyla kurtarma operasyonu yürütenler kirlenme zararını büyük ölçüde önlemiş ancak gemi battığı için herhangi bir tazminata hak kazanamamıştır. Olayda kurtarma faaliyeti yürüten kimselere ex gratia ödeme yapılmıştır. Bu olay üzerine kurtarma faaliyeti yürüten kimselerin yüklü tankerleri kurtarmayı reddetmeleri nedeniyle bu mesele dikkate alınmıştır ve Lloyd's Open Form (LOF) revize edilerek LOF 80 kabul edilmiştir. LOF 80 uyarınca kurtarma faaliyeti yürüten kimseler kirliliği önlemek ve azaltmak için her türlü tedbiri almakla yükümlü tutulmuştur ve bu kimselerin gösterdikleri çabalar için uygun tazminatı talep edebilecekleri bir kirlenme fonu kurulmuştur. (Griggs, **Torrey Canyon**, s. 10.)

rastlanmaktadır. Bu tür masrafların ne ölçüde tazmin edilebileceği sıklıkla uyuşmazlık konusu olmaktadır⁴⁴⁹.

Üçüncü ve son olarak ise önleyici tedbirlerin hangi esnada alınması halinde tazmin edileceği hususu göz önünde bulundurulmalıdır. Sözleşme uyarınca yalnızca kirlenmeye sebebiyet veren olayın meydana gelmesi anından sonra alınan önleyici tedbirler kirlenme zararı kapsamında tazmin edilmektedir⁴⁵⁰. Bir petrol kirliliği vakasında takribi olarak üç aşama yer almaktadır. İlk olarak çatma, karaya oturma, yangın ya da patlama gibi bir olay yaşanmaktadır. Bu olay sonucunda petrolün sızması olgusu ise ikinci aşamayı oluşturmaktadır. Üçüncü ve son aşama ise kirlenme zararının meydana gelmesidir⁴⁵¹.

Bu itibarla önleyici tedbirlere ilişkin masrafların Sözleşme uyarınca tazmin edilip edilemeyeceği hususu bu tedbirlerin kirlenmeye sebebiyet veren olayın meydana gelmesinden sonra alınması şartına bağlanmaktadır. Diğer taraftan esas itibariyle Sözleşme hükümleri de ancak bir olay sonucundan gemiden sızan ya da bırakılan petrolün sebep olduğu kirlenme zararına uygulanacaktır. Bu anlamda olay kavramının tanımı önem kazanmaktadır.

(1) Olay

⁴⁴⁹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 95. 1985 yılında İtalya’da meydana gelen Patmos kazasında Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu kurtarma masraflarının önleyici tedbir kapsamında tazmin edilip edilemeyeceği meselesiyle karşılaşmıştır. Fon İcra Kurulu, bu tür masrafların ancak kirlenme zararını önlemek ya da azaltmak amacıyla yapılması halinde tazmin edilebileceğini; yükü ve gemiyi kurtarma amacıyla yapıldığı takdirde tazmin edilemeyeceğine karar vermiştir. Bu görüş kazaya ilişkin uyuşmazlığı gören İtalyan ilk derece mahkemesi tarafından da onaylanmıştır. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 51.)

⁴⁵⁰ Sözleşmenin İngilizce versiyonu uyarınca önleyici tedbirler kirlenmeye sebebiyet veren olay kavramına bağlıdır. Olay kavramı kirlenme zararına bağlıdır ve kirlenme zararı kavramı ise önleyici tedbirleri içermektedir. Bu itibarla bu kavramlar ifade edilirken oldukça çetrefilli bir anlatım ortaya çıkmaktadır. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 49.) Diğer taraftan doktrinde sadece olayın meydana gelmesinden sonra alınan önleyici tedbirlerin tazmin edilebilmesi eleştirilmektedir. (Fahiman Tekil, “Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar, **Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, Beta, İstanbul, 2000, s. 508-509.)

⁴⁵¹ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 49. Dolayısıyla petrolle yüklü bir tankerin başına gelen çatma, karaya oturma gibi bir olayın meydana gelmesinin ardından henüz petrol denize dökülmeden meydana gelmesi muhtemel petrol kirliliğini önlemek amacıyla deterjan sıkabilecek tekneler gönderildiği takdirde bu tedbirin Sözleşme kapsamında tazmin edilmesi mümkün olmayacaktır. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 186.) Zira bu halde de sızma veya bırakma önleyici tedbirlerin alınmasından sonra fiilen meydana gelmiştir ve bu itibarla Sözleşme kapsamında tazmin edilmesi mümkün değildir. (D. W. Abecassis/Richard L. Jarashow, **Oil Pollution from Ships**, London, Stevens&Sons, 1985, s. 198; Ünán, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 31’den naklen.)

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile sözü edilen olay seyrüsefer sırasında geminin başına gelen olağan olmayan bir durum ya da bir kazadır. Örneğin çatma hali ya da geminin karaya oturması bir olay teşkil etmektedir, gemilerin mutad ve olağan faaliyetleri olay niteliğinde sayılmamaktadır⁴⁵².

1969 tarihli Sözleşme'nin m. 1/f.8 hükmünde olay şu şekilde tanımlanmıştır: “*Kirlenme zararına neden olan olay ya da aynı sebebe bağlı olaylar dizisi*”. Ancak 1979 yılında yaşanan *Tarpenbeck* kazasında çatma sonrasında alabora olan petrol yüklü tanker başarılı bir operasyon sonucunda kirlenme zararına sebep olmamıştır. Bu kurtarma operasyonu hatırı sayılı masrafların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Burada kirlenme zararına sebep olmayan bir olay söz konusudur, bu nedenle de 1969 tarihli Sözleşme kapsamına girmemektedir⁴⁵³.

Tarpenbeck kazası 1992 tarihli Sözleşmede olay kavramının daha farklı tanımlanmasına yol açmıştır: “*Kirlenme zararına sebep olan ya da böyle bir zarara ilişkin ciddi veya yakın bir tehlike ortaya çıkaran olay ya da aynı sebebe bağlı olaylar dizisi*”⁴⁵⁴. Bu tanım uyarınca tehdit oluşturan haller de olay kavramı kapsamına dâhil edilmiş, böyle bir tehlikenin ortadan kaldırılması için alınan makul tedbirlere ilişkin masrafların 1992 tarihli Sözleşme uyarınca gemi malikinden talep edilebilmesinin önü açılmıştır⁴⁵⁵.

Sonuç olarak petrol kirliliği meydana geldikten sonra alınan tedbirler tartışmasız olarak Sözleşme kapsamında tazmin edilecektir. Ancak petrol kirliliği meydana gelmeden böyle bir kirliliğin oluşmasına ilişkin bir tehlike söz konusuysa durum farklı olacaktır. 1969 tarihli Sözleşme uyarınca örneğin bir tankerin karaya

⁴⁵² Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 215; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 23. Bu itibarla petrolün gemiden sızması ya da bırakılması “olay” sayılamayacaktır ancak bunların sebebini teşkil eden durum “olay” olarak nitelendirilebilecektir. Ayrıca olay kavramı yalnızca dış dünyada bir değişiklik meydana getiren davranışları ifade etmemektedir, pasif davranışlar da olay kavramı içinde değerlendirilmektedir. Örneğin gemi malikinin petrolün gemiden sızmasını önlemek için herhangi bir tedbir almaması da olay kavramı dahilinde kabul edilecektir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 33.)

⁴⁵³ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 85.

⁴⁵⁴ “Olaylar dizisi” kavramı doktrinde açık olmadığı ve nedensellik bağı açısından farklı yorumlara elverişli olması sebebiyle eleştirilmektedir. Zira olayların dizi oluşturması için aralarında uygun nedensellik bağının bulunmasının şart olup olmadığı belirsizlik taşımaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 34-36.)

⁴⁵⁵ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 85.

oturması halinde petrol kirliliği tehlikesi ortaya çıktığı takdirde Taraf Devletin karasularında meydana gelebilecek kirlenme tehlikesini önlemek amacıyla alınan tedbirler kapsam dışında kalmaktadır. Hâlbuki 1992 tarihli Sözleşme, söz konusu tehlikenin yakın ve ciddi bir tehlike olması kaydıyla böyle bir tehlikenin önlenmesi amacıyla alınan makul tedbirlerin kirlenme zararı kapsamında tazmin edileceğini kabul etmektedir.⁴⁵⁶

(2) Önleyici Tedbirlerin Yol Açtığı Zarar

Sözleşme uyarınca önleyici tedbirlerin yol açtığı zarar da kirlenme zararı kapsamında tazmin edilmektedir. Zira petrol kirliliğinin temizlenmesi için kullanılan seyreltici kimyasal maddeler denizde yaşayan canlılar bakımından kirlenmeye yol açan petrolden daha zehirli olabilmektedir⁴⁵⁷. Ayrıca önleyici tedbirlerin yol açtığı zararların tazmin edilebilmesi için herhangi bir sınırlama öngörülmediğinden kirlenmeden başka yangın, patlama ya da diğer sebepler nedeniyle kullanılan seyreltici ve benzeri maddelerin yol açtığı zarar da Sözleşme kapsamında tazmin edilebilecektir⁴⁵⁸.

e. Kalıcı Petrol Zararı

1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine dair ilk metnin hazırlanması sırasında sözleşmenin konusunun tehlikeli madde türlerinin tamamını kapsayıp kapsamayacağı ya da sadece petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirlenmeyi mi kapsamaması gerektiği hususu değerlendirilmiştir⁴⁵⁹. Ancak milletlerarası sözleşmenin yalın olduğu kadar etkin de olabilmesi için Devletler bu milletlerarası sözleşmenin uygulama alanını petrol kirliliği zararı ile sınırlandırmışlardır. Bu sınırlandırmanın sebebi olarak, petrol ve türevlerinin tehlikeli maddelerden esaslı

⁴⁵⁶Chao, *Pollution from the Carriage of Oil*, s. 49.

⁴⁵⁷ Özellikle 1969 yılında kullanılan temizleyici kimyasallar gerçek anlamda deniz canlıları için petrolden daha büyük tehlike arz ediyordu. Günümüzde kullanılan modern temizleyici kimyasalların zehirleyicilik oranı çok daha az olmasına karşı yine de fiziksel zarara yol açabildikleri gözlenmektedir. Bu zararın tazmin edilebilmesi için kirlenme nedeniyle meydana gelmiş olması şartı aranmamaktadır, bu hususta alınan önleyici tedbirlerden kaynaklanmas gerekli ve yeterli kabul edilmektedir. (Abecassis, *Oil Pollution from Ships*, s. 186-187.)

⁴⁵⁸Chao, *Pollution from the Carriage of Oil*, s. 50.

⁴⁵⁹ Yalnızca Kuveyt ve Hollanda delegeleri Sözleşme uygulama alanının tehlikeli madde türlerinin tamamını kapsamaması gerektiğini ileri sürmüştür. Dolayısıyla bu hususta kolayca karara varılmıştır. (O.R. 1969, LEG/CONF/4, s. 439-440; Chao, *Pollution from the Carriage of Oil*, s. 39'dan naklen.)

anlamda farklı olması, tehlikeli maddelerin uygulama alanına dâhil edilmesi sözleşmenin işlemez hale gelmesine sebep olacak olması belirtilmiştir⁴⁶⁰. Ayrıca petrol ve türevlerinin homojen yapıda olması ve özel gemilerle taşınması, diğer taraftan tehlikeli maddelerin az miktarlar halinde taşınıyor olup heterojen nitelikte olması ve bu sebeplerden kendine has sorumluluk mekanizması gerektirmesi sebepler arasında sayılabilecektir⁴⁶¹.

Sonuç olarak, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi yalnızca kalıcı nitelikteki petrol kirliliğini ele almaktadır. Bu itibarla Sözleşme anlamındaki petrol kavramını detaylı olarak incelemek gerekmektedir. Petrol kavramı Sözleşme'nin m. 1/f. 5 hükmünde şu şekilde tanımlanmaktadır: “*Petrol kavramı, gemide yük ya da yakıt olarak taşınan ham petrol, fuel-oil, motorin ve motor yağı gibi kalıcı nitelikteki hidrokarbon mineralleri ifade etmektedir.*”⁴⁶² Petrol kavramına ilişkin bu tanımlama iki ayrım altında incelemek mümkündür. İlk ayrım petrolün türüne göre yapılmış olup ikinci ayrım ise hangi amaçla gemide taşındığına ilişkindir⁴⁶³.

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi yalnızca kalıcı nitelikteki petrolden doğan kirlenme vakalarında uygulanmaktadır⁴⁶⁴. Sözleşmenin bu şekilde hazırlanmasının gerekçesi yalnızca kalıcı nitelikteki petrolün geniş alana yayılan

⁴⁶⁰ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 39. Nükleer maddelerin yol açtığı kirlenme zararının dahil edilmesine ilişkin olarak da nükleer maddelerin yol açacağı zararların özellik arz ettiği dile getirilmiştir. Ayrıca nükleer maddelerin patlama yoluyla da zarara yol açabilecekleri bu nedenle Sözleşme uygulama alanı dışında bırakılması gerektiği kabul edilmiştir. Ünan, bu noktada haklı olarak, petrolün de patlamaya yol açabileceğini, zira İstanbul'da Haydarpaşa önlerinde meydana gelen Independenta kazasında civardaki binaların camlarının patlama etkisiyle kırıldığını belirtmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 30.) Kanaatimizce nükleer maddelerin Sözleşme kapsamı dışında bırakılmaları isabetlidir. Zira daha sonra 17 Aralık 1971'de Brüksel'de “Nükleer Maddelerin Denizde Taşınmasında Hukuki Sorumlulukla İlgili Sözleşme” kabul edilmiştir.

⁴⁶¹ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 39. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kabul edildiği yıllarda bazı ülkelerde meydana gelen ve büyük yankı uyandıran siyah akıntılara karşı çare olarak tasarlanmıştır. Dolayısıyla yalnızca bu siyah akıntılara neden olan kalıcı nitelikteki petrol Sözleşmenin uygulama alanı kapsamına alınmıştır ve nükleer maddeler ile kalıcı nitelikte petrol sayılmayan rafine ürünler uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Ünan, bu rafine ürünlerin zehirleyici etkisinin kalıcı nitelikteki petrolden daha fazla ve ani olduğu, denize karıştıkları takdirde ayrıştırılamadıkları gerekçesiyle Sözleşme kapsamı dışında bırakılmalarını bir eksiklik olarak değerlendirmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 30.)

⁴⁶² 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 1/f. 5 hükmüne göre sayılan kalıcı nitelikteki petrol türleri arasında “balina yağı” da yer almaktadır. Ancak 1992 tarihli Protokol ile bu ibare çıkarılmıştır.

⁴⁶³ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 39.

⁴⁶⁴ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s.211.

çevre kirliliğine sebebiyet vermesidir. Nitekim “kalıcı nitelikteki petrol” kavramı ilk olarak *Torrey Canyon* kazasında ortaya çıkmıştır. *Torrey Canyon* kazasının sebep olduğu kirlenmenin boyutu, doğanın kalıcı petrolün yol açtığı kirliliği kendi kendine azaltamayacağını ya da ortadan kaldıramayacağını kanıtlamıştır⁴⁶⁵. Gerçekten kalıcı nitelikte olmayan petrol kural olarak çabuk buharlaşmaktadır. Sözleşmenin uygulama alanının bu şekilde sınırlandırılmasının başka bir sebebi ise dünya çapında taşınan petrolün %80’ini ham petrolün teşkil etmesidir⁴⁶⁶.

“Kalıcı petrol” kavramını incelerken “kalıcı” ifadesinin ne anlama geldiğini, hangi tür petrolün kalıcı, hangi tür petrolün kalıcı olmayan bir petrol türü olduğunun hangi kriterlere göre belirleneceğini tespit etmek gerekmektedir. 1969 ya da 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ya da 1971 Fon Sözleşmelerinde kalıcı petrol kavramına ilişkin herhangi bir tanım yer almamaktadır. Sözleşme’nin hazırlık çalışmalarından böyle bir tanımın yorumlanmasının yol açabileceği meseleler göz önünde bulundurulduğundan kasten bir tanım getirilmediği anlaşılmaktadır⁴⁶⁷.

Genel olarak kalıcılık kavramı petrolün buharlaştıktan sonra deniz çevresinde kalan kısmının verdiği zarar ya da doğada kendiliğinden yok olması için gereken zaman çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu itibarla petrolün kalıcı olup olmamasının belirlenmesine ilişkin kriter esas itibarıyla uçuculuktur⁴⁶⁸. 1981 yılında 1971 Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu 1971 tarihli Fon Sözleşmesi kapsamında ileri sürülebilecek istemler hakkında bir kılavuz hazırlamıştır⁴⁶⁹. Bu kılavuzda kalıcı

⁴⁶⁵ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 40.

⁴⁶⁶ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 40.

⁴⁶⁷ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 40. Bu noktada “kalıcılık” kavramını 1969 tarihli Viyana Sözleşmesinin m. 31 ila 33 hükümleri uyarınca yorumlamak gerekmektedir. PKSS başlangıç hükümlerinde kirlenme kavramına iki defa atıf yapılmakta ve kirlenme kavramının en önemli unsurlarından biri zarar olarak kabul edilmektedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 174.)

⁴⁶⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 86. Kalıcılık, buharlaşmanın sona ermesinin ardından maddenin suyun içinde ya da üzerinde belirli bir oranda kalması ve tam buharlaşmanın ne kadar sürdüğü kriterlerine göre belirlenmektedir ve bu itibarla uçuculuk kavramıyla yakından ilgilidir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 29; Ergon Çetingil, “Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, **BATİDER**, Cilt: XVII, Sayı: 3, 1994, s. 22.)

⁴⁶⁹ Bu kılavuzda tazminat rejiminin işleyişi, hangi sınırlara kadar tazminat ödenebileceği, hangi tür olaylar kapsamında meydana gelen kirlenme zararlarının tazmin edileceği, hangi tür zararların tazmin edilebileceği ve bu zararların ne zaman tazmin edilebileceği hususları ele alınmaktadır. Ardından kirlenme zararına ilişkin talebin kim tarafından, kime karşı, nasıl ve hangi süreler içinde ileri sürülebileceği ile tazminatların ödeme prosedürleri ve sürecine ilişkin bilgiler yer almaktadır. Kılavuzun Ekim 2013 tarihli versiyonuna şu internet adresinden erişmek mümkündür:

petrol, kalıcı olmayan petrol haricindeki her tür petrol olarak ifade edilmiştir. Kalıcı olmayan petrol hakkında ise oldukça teknik bir tanım getirilmiştir. Uygulamada bu tanım uyarınca LNG ve LPG gibi gazlar, gazolin, havacılık yakıtı olarak kullanılan kerozen, gaz yağı gibi damıtılmış ürünler kalıcı olmayan olarak nitelendirilen ürünler arasında yer almaktadır ve bu itibarla da Sözleşme kapsamı haricinde kalmaktadır⁴⁷⁰.

PKSS yük ya da yakıt olarak taşınan petrolden doğan kirlenme vakalarına uygulanmaktadır. Esasında PKSS kaleme alınırken sadece yük olarak taşınan petrolden doğan kirlenmenin düzenlenmesi amaçlanmıştır ancak bazı olaylarda denize sızan petrolün yük olarak taşınan petrolden mi yoksa yakıt olarak petrolden mi kaynaklandığının pratikte tespitinin güçlük arz edebilecek dikkate alınarak bu ayırmadan vazgeçilmiştir⁴⁷¹.

f. TTK Uyarınca Uygulama Alanına İlişkin Öngörülen Tamamlayıcı Kuralları

(1) Kişiler Bakımından

1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca kirlenme zararına ilişkin taleplerden sorumluluk yalnızca gemi malikine yöneltilebilmektedir, Sözleşme geminin kiracısı, işleteni, yöneticisi yahut chartereri gibi şahıslara karşı sorumluluk yöneltilmesinin önünü açıkça kapatmaktadır⁴⁷². Ancak TTK m. 1338/f. 1 hükmü uyarınca, Sözleşme anlamındaki kirlenme zararı gemi malikinden başka şahıslardan talep edildiği takdirde bu şahıslar da sorumluluklarını Sözleşmenin m. 5 hükmü uyarınca kıyasen sınırlayabileceklerdir. Sorumluluk sınırının hesaplanması

http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/claims_manual_e.pdf. Ayrıca kılavuzun eski tarihli versiyonunun Türkçe metni için bkz. Sezer Ilgın, “Gemilerden Doğan Deniz Kirliliği ile İlgili Olarak CMI Tarafından Son Yıllarda Yapılan Çalışmalar ve Hazırlanan Rehber”, **Deniz Hukuku Derneği**, Yıl:1, Sayı:1, 1996, s. 15-20.

⁴⁷⁰ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 86. 1971 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu uygulamasına göre ham petrol, deniz (marine) dizel yağı, 4 numara fuel-oil, gres yağlarının büyük bölümü, residual fuel (marine fuel-oil, bunker C, 5 ve 6 numara fuel-oil), bitümen, aromatik tar ve balina yağı, kalıcı nitelikteki petroler arasında kabul edilmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 29.)

⁴⁷¹Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 41.

⁴⁷² Bu şahıslara ilişkin detaylı açıklamalar çalışmamızın Birinci Bölüm, V, C kısmında ele alınmaktadır. Gemi kiracısına ilişkin açıklamalar ayrıca İkinci Bölüm, I, C, 4, b, (1) kısmında yer almaktadır. Gemi yöneticisi ise, donatan ile akdettiği gemi yönetim sözleşmesine binaen donatana ait gemilerin ticari, teknik ya da diğer alanlardaki yönetimin bütünüyle ya da bir kısmının bırakıldığı kimsedir. (Şeker-Öğüz, **a.g.e.**, s. 8.)

ise yine Sözleşme ile öngörülen kurallar doğrultusunda yapılacaktır. Bu husus PKSS uyarınca sorumluluk bahsinde daha detaylı olarak ele alınacaktır⁴⁷³.

(2) Coğrafi Bakımdan

Yukarıda da işaret ettiğimiz gibi, 1992 tarihli PKSS m. II hükmü uyarınca somut olaya PKSS'nin uygulanabilmesi için kirlenme zararının PKSS'ye Taraf Devletlerden birinin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde yahut münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi gerekmektedir⁴⁷⁴. Ancak TTK m. 1338/f. 2 hükmü uyarınca Sözleşmenin uygulama alanı coğrafi anlamda genişletilmiştir. Sözleşme anlamındaki kirlenme zararı Sözleşme ile belirlenen yerlerin dışında meydana gelmişse sorumlu tutulan şahıs sorumluluğunu PKSS m. 5 hükmü uyarınca sınırlandırabileceği hükme bağlanmıştır⁴⁷⁵. Bu itibarla, kirlenme zararı Sözleşmeye taraf olmayan Devletlerden birinde meydana geldiği takdirde gemi maliki Türk mahkemeleri nezdinde sorumluluğunun PKSS hükümleri çerçevesinde sınırlandırılmasını talep edebilecektir.

TTK m. 1338/f. 4 hükmü, bu ihtimalde kurulacak fonun PKSS'nin doğrudan uygulandığı hallerde kurulacak fondan bağımsız olduğunu da hüküm altına almaktadır. Dolayısıyla fonların bağımsızlığı ilkesi kabul edilmiştir. Başka bir deyişle PKSS doğrudan uygulandığı takdirde kurulacak fon, TTK m. 1338/f. 2 uyarınca kurulacak fondan farklıdır. Örneğin kirlenme zararının Türk karasuları ile PKSS'ye taraf olmayan bir Devlet karasuları yahut münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi halinde söz konusu kirlenme zararına ilişkin olarak Türk mahkemeleri nezdinde dava açıldığı takdirde TTK m. 1338/f. 2 uygulama alanı bulacaktır. Bu itibarla PKSS'ye taraf olmayan Devlet karasuları yahut münhasır

⁴⁷³ Bu husus çalışmamızın Üçüncü Bölüm, III, C kısmında incelenmiştir.

⁴⁷⁴ Bu husus çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B, 5, f, (2) kısmında incelenmiştir.

⁴⁷⁵ Bu hükme ilişkin olarak Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçelerinde şu açıklamalar yer almaktadır: “Eğer Türk bayraklı bir tanker, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesine taraf olmayan bir ülkenin karasularında (örneğin A.B.D., Bulgaristan veya Ukrayna) kirlenme zararına sebep olursa, o ülkedeki alacaklılar için bir ihtimal, tazminat davalarını Türkiye’de (malikin yerleşim yeri mahkemesinde) açmaktır. (Nitekim 1978 yılında meydana gelen “Amoco Cadiz” faciasında Fransız Hükûmeti ve çok sayıda başka alacaklı, tankerin Amerikalı işleticisine Amerika’da dava açmıştı). Böyle bir varsayımda, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi doğrudan uygulanamaz, çünkü zarar Sözleşmenin II nci maddesinin (a) bendi anlamında âkit devletlerden birinin karasularında meydana gelmiş değildir.”

ekonomik bölgesinde meydana gelen kirlenme zararına da PKSS uygulanacaktır. Ancak gemi malikinin PKSS'nin doğrudan uygulanması itibariyle tesis ettiği fondan ayrı olarak TTK m. 1338/f. 2 uyarınca da bir fon tesis etmesi gerekmektedir. Bu iki fon birbirinden bağımsız olacaktır⁴⁷⁶.

(3) Türk Karasuları Dışında Meydana Gelen Kirlenme Zararı

Yukarıda da belirtildiği üzere Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi Taraf Devletlerin karasuları dâhil olmak üzere ülkelerinde ya da münhasır ekonomik bölgelerinde meydana gelen kirlenme zararına ve bu kirlenme zararına ilişkin önleyici tedbirlere, bu tedbirlerin nerede alındıklarına bakılmaksızın, uygulanırlar. Bu itibarla Türk karasularının yanı sıra diğer Taraf Devlet karasuları ya da münhasır ekonomik bölgelerinde meydana gelen kirlenme zararına ilişkin Türk mahkemeleri doğrudan Sözleşme hükümlerini uygulamakla yükümlüdür. Öte yandan belirtilen sınırlar haricinde meydana gelen kirlenme zararına ilişkin Türkiye'de dava açıldığı takdirde bu kirlenme zararı bakımından PKSS hükümlerini uygulamak mümkün olmayacaktır, 5718 sayılı MÖHUK hükümleri doğrultusunda uygulanacak hukukun tespit edilmesi gerekecektir. Bu doğrultuda belirlenen uygulanacak yabancı hukukun 1992 tarihli PKSS'ye aykırı hükümleri mahkeme tarafından dikkate alınmayacaktır, doğrudan 1992 tarihli PKSS hükümleri uygulanacaktır. Bu durum TTK m. 1340 hükmüyle hüküm altına alınmıştır ancak bu hükmün uygulanabilmesi için kirlenme zararının Taraf Devlet karasuları dahil olmak üzere ülkeleri ve münhasır ekonomik bölgeleri haricinde meydana gelmesi, Taraf Devletlerden birinin bayrağını taşıyan bir

⁴⁷⁶ Bu hususa ilişkin olarak Türk Ticaret Kanunu madde gerekçelerinde Bulgaristan ve Türkiye örneği verilmiştir ancak Bulgaristan PKSS'ye 2003 yılında taraf olmuştur. Bu bilgiyi dikkate alarak değerlendirilmesi gereken örnekleme anlamında yer verilen açıklamalar şu şekildedir: "Eğer, aynı olay nedeniyle hem Sözleşmeye taraf olan bir ülkede hem de olmayan bir ülkede zarar meydana gelmiş ise (örneğin Bulgaristan karasularında bir "kirlenme zararı" meydana gelir ve bu kirlenme sürüklenerek Türk karasularına da sirayet ederse) ve Türkiye'de dava açılmışsa, malik iki fon tesis etmek zorunda olacaktır: Fonların biri doğrudan Sözleşme uyarınca, diğeri ise Sözleşmenin kıyasen uygulanması suretiyle tesis edilecektir. Bu fonların her biri bağımsızdır; bu husus, son fıkra ile tasrih edilmiştir." (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 377 (Gerekçe Madde 1338); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 890.)

gemiden kaynaklanmalı ve Türkiye’de dava yoluyla ileri sürülmüş olması gerekmektedir⁴⁷⁷.

h. Sözleşmenin Uygulama Alanına Girmeyen Haller

Sözleşmenin uygulama alanı detaylı olarak incelendiğine göre esas olarak Sözleşmenin uygulama alanına girmeyen hallere de kısaca değinmekte fayda görmektedir. Yukarıda açıklanan esaslar doğrultusunda Sözleşmenin uygulanmadığı halleri altı temel başlık altında toplamak mümkündür:

- Sözleşme deniz gemileri ile araçlarına uygulandığına göre, nehir ve göl teknelerinden, açık denizde yer alan tesislerden, kıyı tesislerinden ve petrol boru hatlarından sızan petrole,
- Sözleşme tankerlerden sızan petrolün neden olduğu kirlenme zararına uygulandığına göre, kuru yük gemilerinden sızan petrole,
- Sözleşme kalıcı nitelikteki petrolden kaynaklanan kirlenme zararına uygulandığına göre, kalıcı nitelikte olmayan petrolden kaynaklanan kirlenme zararına,
- Sözleşmeye Taraf Devletlerin karasuları ya da münhasır ekonomik bölgesi haricinde meydana gelen kirlenme zararı ile Sözleşmeye taraf olmayan bir Devletin karasuları ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelen kirlenme zararına,
- Sözleşme uyarınca yalnızca gemi maliki sorumlu tutulabileceğine göre, kurtarma faaliyeti yürüten şahıslara ve gemi kiracılarına karşı yöneltilecek taleplere,
- Sözleşme kapsamında yalnızca kirlenme zararı tazmin edilebileceğine göre, denize sızmasının ardından yangına sebep olması dolayısıyla petrolün verdiği zararlara,

Sözleşme hükümleri uygulanmaz⁴⁷⁸. Bu haller bakımından hangi hükümlerin uygulama alanı bulacağı hususu ise çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde ele alınacaktır⁴⁷⁹.

⁴⁷⁷TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 377 (Gerekçe Madde 1340); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 890-891.

6. Sözleşme ile Öngörülen Sorumluluk

a. Genel Olarak

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 3/f. 1 hükmü uyarınca sorumluluğun doğması için bir olay sonucunda Sözleşme'nin uygulama alanına giren bir gemiden sızan ya da bırakılan kalıcı nitelikteki petrolün kirlenme zararına sebep olması gerekmektedir⁴⁸⁰. Kirlenme zararından kirlenmeye sebep olan geminin olayın meydana geldiği tarihteki maliki sorumlu tutulmaktadır. Sözleşme uyarınca sorumluluğun doğması için gemi malikinin kusurlu olması gerekmemektedir⁴⁸¹. Öte yandan gemi maliki bazı istisnai hallerin mevcut olduğunu ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu itibarla Sözleşme ile mutlak nitelikte bir objektif sorumluluk öngörülmemiştir⁴⁸².

Sonuç olarak Sözleşme ile getirilen en temel yeniliklerden birini kusursuz sorumluluk esası teşkil etmektedir. Sözleşme o döneme kadar geleneksel olarak kabul görmüş kusur sorumluluğu esasını terk ederek petrol kirliliğinden sorumluluğu kusursuz sorumluluk esasına tabi tutmuştur. Bu durum günümüzde pek de önemli bir olgu gibi görünmemekle beraber 1969 yılının deniz ticaret hukuku bakımından oldukça önemli bir adımdır ve petrol kirliliği mağdurlarının pozisyonunu güçlendirmek bakımından büyük bir adım teşkil etmektedir⁴⁸³.

b. Sözleşmede Sorumlu Tutulan Kişiler

(1) Gemi Maliki

1969 tarihli Sözleşmenin görüşmelerinin yapıldığı diplomatik konferansta sorumluluğun kime yöneltileceği hususunda farklı görüşlere ilişkin önerge

⁴⁷⁸ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 109-110.

⁴⁷⁹ İkinci Bölüm, III.

⁴⁸⁰ Sözleşme ile öngörülen bu sorumluluğun niteliği Kender'e, Çetingil'e ve Ünan'a göre ağırlaştırılmış objektif sorumluluk olarak belirlenmektedir. Zira sorumlu tutulan gemi maliki sorumluluktan ancak zararın Sözleşme ile belirlenen sınırlı bazı sebeplerden kaynaklandığını ispat ettiği takdirde kurtulabilecektir. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 590; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 20; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 23.)

⁴⁸¹ Başka bir deyişle sorumluluk, kimin kusurlu olduğuna bakılmaksızın, gemi malikine yüklenmektedir. (Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 23.)

⁴⁸² Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 213-214.

⁴⁸³ Mans Jacobsson, "The International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and the Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund", **Liability for Damage to the Marine Environment**, Ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993, s. 40-41.

verilmiştir⁴⁸⁴. Yapılan tartışmalar sonucunda sorumluluğun gemi malikine yüklenmesine karar verilmiştir⁴⁸⁵. Bununla beraber, gemi malikinin bu sorumluluğun tamamına katlanmasının hakkaniyete aykırı olacağı dikkate alınarak petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun petrol şirketleri tarafından finanse edilecek olan uluslararası bir tazmin fonu ile tamamlanacağına ilişkin uzlaştırmacı bir yöntem benimsenmiştir⁴⁸⁶. Başka bir deyişle sorumluluğun gemi ve yük arasında paylaşılması çözümünü esas alan bir sistem benimsenmiştir⁴⁸⁷.

Sözleşmenin m. 1/f. 3 hükmüne göre “gemi maliki” kavramı şu şekilde tanımlanmaktadır: “*Gemi maliki, sicilde malik olarak kayıtlı bulunan kişi ya da kişiler veya böyle bir sicil kaydının bulunmaması halinde gemiyi mülkiyetinde bulunduran kişi ya da kişilerdir.*” Ancak bir gemi Devletin mülkiyetindeyken o Devlet sicilinde geminin işleteni olarak kayıtlı bir şirket tarafından işletiliyorsa gemi maliki, işleten şirketi ifade etmektedir. Böyle bir hükmün benimsenmesindeki en temel amaç Sözleşme gereğince petrol kirliliğinden sorumlu tutulan gemi malikinin en kolay ve en hızlı şekilde tespit edilerek zararı gidermesini temin etmektir⁴⁸⁸. Zira bazı hallerde taşımacılık faaliyetleri yürüten gemilerin malikini tespit etmek bakımından zorluklar yaşanmaktadır. Örneğin Torrey Canyon kazasında tankerin

⁴⁸⁴Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 212. Örneğin İsveç delegesi sorumluluğun ilk aşamada gemiyi işletene, ikinci aşamada malike yöneltildiği iki aşamalı bir sistemin öngörülmesine ilişkin bir önerge sunmuştur. (OfficialRecords 1969 LEG/CONF14/Add. 2 p. 513, Sweden.) Kanada ise yükleten ve donatanın müşterek ve müteselsil sorumluluğunu öngören bir sorumluluk rejiminin oluşturulmasına ilişkin bir önerge sunmuştur. (OfficialRecords 1969 LEG/CONF14/Add. 3 p. 520-530, Canada; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 53’ten naklen; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 40.) İrlanda delegesi ise gönderenin sorumluluğunu esas alan bir önerge sunmuş, bu önergeye göre konişmentoda gönderene ilişkin bir kayıt bulunmadığı takdirde charterer sorumlu tutulacak; gemi maliki gönderenin kim olduğunu ispat edemediği takdirde kendisi gönderen sayılacaktır. (LEG/CONF/4/add 4; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 37-38’den naklen.). Bu husustaki tartışmalara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 53 vd; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 212-213.

⁴⁸⁵ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 212. Ünan’a göre teşhis etmenin kolay olacağı gerekçesiyle gemi malikine yöneltilmesi her zaman en uygun çözüm olmayacaktır. Zira Türk hukukunda gemi işletme müteahhidinin söz konusu olduğu hallerde, yani malik gemiyi bizzat ilemediği ve kiraladığı takdirde, üzerinde herhangi bir denetim yetkisi bulunmayacaktır. Bu duruma rağmen malikin her koşulda sorumlu tutulmasının yerinde olmadığını belirtmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 39.)

⁴⁸⁶Official Records LEG/CONF/C.2/S R 9, s. 664; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 53’ten naklen.

⁴⁸⁷ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 213.

⁴⁸⁸ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 55; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 41; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 23..

sicilde kayıtlı görünen maliki ile asıl maliki farklı kişilerdir⁴⁸⁹. Böyle bir halde kimin gemi maliki olarak nitelendirileceği meselesi Sözleşme ile tespit olunacaktır. Petrol kirliliği mağdurlarının gemi malikini tespit ederek taleplerini ivedilikle yöneltebilmesi için, gemi malikinin tespitinde öncelikle sicildeki kayıt esas alınacak, böyle bir sicil kaydının yokluğu halinde ise zilyetlik esas alınacaktır. Diğer bir deyişle öncelikli olarak geminin sicilde maliki olarak kayıtlı bulunan şahıs sorumlu tutulacaktır, ancak böyle bir sicil kaydı yoksa geminin olay anındaki zilyeti sorumlu tutulacaktır⁴⁹⁰.

Gemi maliki gemi sicilinde kayıtlı bulunan kişi olarak ifade edildiğine göre “kişi” kavramının tanımını da incelemek gerekmektedir. Tanımlar kenar başlığını taşıyan m. 1/f. 2 hükmünde “kişi” kavramı da şu şekilde ifade edilmektedir: “*Tüm gerçek kişiler veya Devlet ya da siyasi teşkilatı da dâhil olmak üzere kamu hukuku ya da özel hukuk tüzel kişileri*”. Bir şirketin gemi maliki olarak sicilde kayıtlı olması halinde, şirket perdesinin kaldırılarak sorumluluğun şirketin pay sahiplerine ya da yönetim kurulu üyelerine yöneltilmesi mümkün değildir⁴⁹¹.

Bazen gemi, maliki tarafından işletilmiyor olabilir. Örneğin gemi malikinin finansal kiralayan olması halinde, malik gemiyi işletmemektedir. Ancak yine de Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca, sorumluluğu tek bir kişiye yöneltilmesi prensibi benimsendiğinden, finansal kiralayan gemi maliki de aynı sorumluluk rejimine tabi tutulacaktır⁴⁹². Bu gibi haller göz önünde bulundurularak gemi malikinin katlanması gereken sorumluluktan kurtulmak amacıyla, çıplak gemi

⁴⁸⁹Bunun sebebi ise tankerin satım ve geri kiralama şeklinde akdedilen bir tür finansal kiralama sözleşmesine söz konusu olmasıdır. Diğer bir deyişle tanker maliki tarafından bir finansal kiralama şirketine satılmış ancak yapılan sözleşme ile geri kiralanmıştır. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 55)

⁴⁹⁰Bu itibarla Sözleşmenin tüzel kişilik perdesinin aralanmasını teşvik etmediğini söylemek mümkündür. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 55.)

⁴⁹¹De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 78. Görüldüğü üzere Sözleşme uyarınca gemi, malike dair ikametgah, mutad mesken, iş merkezi ya da geminin sicile kayıtlı bulunduğu yahut çektiği bayrak Devleti gibi hususlar herhangi bir önem arz etmemektedir. Gemi maliki bu hususlar göz önünde bulundurulmaksızın sorumlu tutulmaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 42.)

⁴⁹²De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 78.

kirasına ilişkin hazırlanan matbu sözleşmelerde gemi malikinin sorumluluğunu teminat altına alan sigortayı yaptırma zorunluluğu öngörülmektedir⁴⁹³.

Kirlenme zararına sebep olan kaza bazen olaylar dizisinden meydana gelebilir ve bu olayların meydana geldiği anda geminin mülkiyeti el değiştirebilir. Bu noktada sorumluluğun hangi gemi malikine yöneltileceği hususu Sözleşmenin m. 3/f. 1 hükmü uyarınca çözümlenmektedir. Buna göre, birden fazla olayın meydana gelmesiyle oluşan kazalar bakımından, kazaya dair ilk olay anında sicilde kayıtlı bulunan gemi maliki sorumlu kılınmaktadır.

Sonuç olarak, Sözleşme kapsamında sorumluluk yalnızca gemi malikine yöneltilebilmektedir. Ancak çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde ele alınacağı üzere Sözleşme Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı bulunan 2000 tondan fazla petrol yükünü dökme olarak taşıyan ve Sözleşme anlamında gemi sayılan araçlar bakımından sigorta ya da sair mali güvenceyi sağlama zorunluluğu öngörülmektedir⁴⁹⁴. Ayrıca Sözleşme ile zarar görene zorunlu sigortacı ya da mali güvenceyi sağlayana doğrudan başvurma imkânı tanınmaktadır. Bu itibarla zorunlu sigortacı ve mali güvenceyi sağlayan şahıs da gemi malikinin yanı sıra sorumlu tutulmaktadır.

Bazı ülkelerin milli hukuku uyarınca gemi malikinden başka şahıslara da sorumluluk yöneltilebilmektedir. Bu noktada PKSS haricinde bu kişilere sorumluluk yöneltip yönetilemeyeceği sorusu gündeme gelmektedir. Bu mesele bir sonraki başlık altında ele alınacaktır.

(2) Sorumluluğun Yalnızca Gemi Maliki ile Sigortacıya Yöneltilmesi

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 3/ f. 4 hükmü uyarınca sadece gemi maliki ve sigortacısı kirlenme zararından sorumlu tutulmakta olup bu şahıslar Sözleşme uyarınca sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahiptir. Burada

⁴⁹³ Buna örnek olarak BIMCO tarafından 2001 yılında hazırlanan ve kısaca BARECON 2001 olarak adlandırılan standart gemi kira sözleşmesinin 13. maddesinde öngörülen zorunlu sigorta gösterilebilecektir. BARECON 2001 metni için bkz. https://www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Bareboat_Chartering/~media/Chartering/Documents/Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_BARECON_2001.ashx

⁴⁹⁴ Bu hususta detaylı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 7.

önemle vurgulanması gereken husus, kirlenme zararına sebebiyet veren olay Sözleşmenin uygulama alanına girdiği takdirde sorumluluk sadece ve öncelikle PKSS uyarınca belirlenecek olmasıdır. Başka bir deyişle PKSS anlamında kirlenme zararına uğrayan şahıs, bu zarar bakımından sorumluluk talebini yalnızca gemi maliki ile sigortacısına yöneltebilecektir⁴⁹⁵.

Sorumluluğun sadece gemi malikine ve sigortacısına yöneltilebilmesinin temel nedeni ise davacılara Sözleşme haricinde sorumluluk yöneltme imkânı tanındığı takdirde gemi malikine ve sigortacıya tanınan sorumluluğu sınırlandırma hakkının bertaraf edilmesi sorununun ortaya çıkma ihtimalidir⁴⁹⁶. Zira zarar görenler başka hükümler uyarınca gemi malikine ya da sigortacısına başvurdıkları takdirde gemi maliki ve sigortacısı sınırsız sorumluluğa tabi olacaklardır. Bu durum önüne geçmek için öngörülen kural Sözleşme'nin m. 3/f. 4 hükmü ile kirlenme zararına ilişkin talepler hakkında şu şekilde hükme bağlanmaktadır:

“Kirlenme zararı için gemi malikinden bu Sözleşme haricinde tazminat talebinde bulunulamaz. İşbu maddenin beşinci fıkrasına tabi olarak, aşağıda belirtilen şahıslardan kirlenme zararına ilişkin olarak ne bu Sözleşme uyarınca ne de başka bir hukuki sebebe müsteniden tazminat talep edilemez, meğerki zarar bu şahısların zarar verme kastıyla ya da pervasızca ve muhtemelen zarara sebep olacağını bilerek işlenen şahsi bir fiil ya da ihmalden kaynaklansın:

- a) Gemi maliki tarafından istihdam edilen şahıslar, temsilciler ya da gemi adamları*
- b) Mürettebat haricinde gemiye hizmet veren kılavuz kaptan ve diğer şahıslar*
- c) Geminin chartereri (bareboat charterer de dâhil olmak üzere nasıl tanımlandığına bakılmaksızın her tür charterer), yöneticisi ya da işleteni,*
- d) Gemi malikinin izniyle ya da yetkili kamu merciinin talimatı ile kurtarma operasyonlarını ifade eden şahıslar,*
- e) Önleyici tedbir alan şahıslar,*
- f) (c), (d) ve (e) bentlerinde adı geçen şahısların istihdam ettiği şahıslar ile temsilcileri.”*

Bu hüküm uyarınca kirlenme zararına ilişkin olarak Sözleşme haricinde gemi malikine sorumluluk yöneltilememektedir. Öte yandan yukarıdaki hükümde sayılan

⁴⁹⁵ Nicholas Healy, “The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969”, **J. Mar. L. & Com.**, Vol. 1, 1969-1970, s. 318-319; Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 176-177. Sorumluluğun yalnızca gemi maliki ile sigortacıya yöneltilebilmesi hususu İngilizce’de “channeling” yani sorumluluğun kanallanması kavramı ile ifade edilmektedir.

⁴⁹⁶ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 96.

kişiler kirlenme zararına ilişkin olarak hem Sözleşme uyarınca hem de Sözleşme haricinde sorumluluktan muaf tutulmaktadır⁴⁹⁷. Örneğin kirlenme zararının meydana gelmesine gemi adamlarının ya da kaptanın kusuruyla işlediği fiilin yol açtığını varsayarsak, davacılar böyle bir halde haksız fiile dayanan bir dava açtıkları takdirde davalıların sınırsız sorumluluğa tabi olmaları gerekmektedir. Ancak bu durum Sözleşmenin benimsediği ilkelere aykırı düşmektedir. Zira Sözleşme ile belirlenen sorumluluk sınırları sigortacıların karşılayabilecekleri meblağlar ile sınırlandırılmaktadır. Tüm bu nedenlerden dolayı Sözleşme, sorumluluğun yalnızca gemi malikine ile sigortacısına ve yalnızca Sözleşme uyarınca yönetilebileceğini öngörmektedir⁴⁹⁸. Bu itibarla, Sözleşmenin uygulanabileceği bir kirlenme zararının meydana gelmesinde gemi adamlarının veya kaptanın kusuru bulunsa dahi sorumluluk yalnızca Sözleşme uyarınca belirlenecek ve yalnızca malike ve onun sigortacısına yahut mali güvence sağlayanlara yöneltilebilecektir⁴⁹⁹.

Sonuç olarak gemi malikine karşı yöneltilecek talepleri Sözleşme anlamında kirlenme zararına ilişkin olup olmadığı bakımından ayırmak gerekmektedir⁵⁰⁰. Aşağıdaki bölümlerde detaylı olarak anlatılacak olan sorumluluğun

⁴⁹⁷ 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 3/f. 4 hükmü ile 1992 tarihli Sözleşmede olduğu gibi sorumluluğun yöneltilemeyeceği kişiler tek tek sayılmamıştır. Bunun yerine şu şekilde bir hüküm sevk edilmiştir: “Malikten kirlenme zararları sebebiyle tazminat ancak bu Sözleşme hükümleri dairesinde talep edilebilir. Malikin müstahdem veya görevlilerinden ise ne bu Sözleşmeye ne de başka bir sebebe müsteniden tazminat istenemez.” (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 43; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 56; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 28.)

⁴⁹⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 97; (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 43-44.

⁴⁹⁹ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 56. Sözleşmenin m. 3/f. 4 hükmü 1969 tarihli Sözleşme ve 1992 tarihli Sözleşme uyarınca farklılık göstermektedir. 1969 tarihli Sözleşme uyarınca PKSS uygulama alanı kapsamında meydana gelen kirlenme zararı bakımından gemi malikinin yalnızca PKSS uyarınca sorumlu tutulabileceği ve kirlenme zararı bakımından kendisine, yardımcılara ve temsilcilerine başka hükümler uyarınca sorumluluk yöneltilemeyeceği öngörülmektedir⁴⁹⁹. 1969 tarihli Sözleşmede olduğu gibi 1992 tarihli Sözleşme uyarınca da kirlenme zararından doğan sorumluluk gemi malikine sadece Sözleşme uyarınca yöneltilebilecektir ve gemi malikinin istihdam ettiği çalışanlar ile temsilcilerine yöneltilebilmesi imkânı açıkça yasaklanmaktadır. Ayrıca 1969 tarihli Sözleşmeden daha ileri giderek sorumluluğun yöneltilemeyeceği kişilerin tek tek sayıldığı bir liste öngörmektedir. Buna göre Sözleşmenin m. 3/f. 4 hükmünde sayılan kişilere sorumluluk yöneltilemeyecek, bu liste haricindeki kişilere ise yöneltilebilecektir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 98.)

⁵⁰⁰ Zira kirlenme zararına neden olan olayın yol açtığı yangın yahut patlama zararları gibi başka zararlar bakımından Sözleşme haricindeki hükümler uyarınca donatan, gemi maliki ya da başka sorumlulara karşı dava açmak mümkündür. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 243.)

sınırlandırılmasına ilişkin PKSS uyarınca kurulan fon yalnızca kirlenme zararına ilişkin taleplere tahsis edilecektir⁵⁰¹. Öte yandan kirlenme zararı haricindeki diğer zararlar için malikin başka bir Sözleşme uyarınca, örneğin Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılmasına Dair Londra Sözleşmesi uyarınca, sorumluluğunu sınırlandıracak bir fon tesis etmesi mümkündür⁵⁰². Ancak kirlenme zararına uğrayan şahıslar bu fona başvuramayacağı gibi kirlenme zararından başka zararlara uğrayan şahıslar da PKSS uyarınca malikin tesis ettiği fona başvuramayacaklardır. Bununla beraber sorumluluğun yalnızca gemi malikine kanalize edilmesi prensibinin uygulanması bazı hallerde mümkün olmayacaktır.

i. Kirlenme Zararı Kapsamına Girmeyen Hasar ya da Zıyaa ilişkin Talepler

Sözleşme açıkça Sözleşme anlamında kirlenme zararı olarak kabul edilmeyen zararları uygulama alanı dışında bırakmıştır⁵⁰³. Yukarıda Sözleşmenin gemi malikine ve Sözleşme ile belirlenen bazı kişilere karşı sorumluluğun Sözleşme haricinde yöneltilmesinin yasak olduğundan söz etmiştik. Ancak önemle belirtmek gerekmektedir ki bu yasak yalnızca kirlenme zararı olarak kabul edilen zararlar bakımından geçerlidir. Dolayısıyla kirlenme zararı teşkil etmeyen zararlar bakımından her türlü kanun yolu açıktır. Bu itibarla mahkemenin Sözleşme anlamında kirlenme zararı teşkil etmediği gerekçesiyle reddettiği talepler bakımından uygulanacak hukuk uyarınca başkaca kanun yolları söz konusu olabilecektir⁵⁰⁴.

ii. Sözleşmeye Taraf Olmayan Devlet Mahkemelerinde İleri Sürülen Talepler

⁵⁰¹ Sorumluluğun Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılmasına ilişkin hususlar detaylı olarak çalışmamızın Üçüncü Bölüm, III kısmında yer almaktadır.

⁵⁰² Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 177.

⁵⁰³ Örneğin kirlenme zararına sebep olan çatma tankerin kusurlu olarak bir gemiye çarpması sonucu meydana geldiyse o takdirde diğer geminin uğradığı hasar kirlenme zararı kapsamında değerlendirilemeyecektir. Benzer olarak kirlenme zararına yol açan petrol yük olarak taşındığı takdirde söz konusu yükün zıyayı da kirlenme zararı olarak nitelendirmek mümkün değildir.

⁵⁰⁴ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 99.

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile kurulan sorumluluk sistemi yalnızca Sözleşmeye Taraf Devletler bakımından bağlayıcıdır⁵⁰⁵. Sözleşmeye taraf olmayan Devlet mahkemelerinde kirlenme zararına ilişkin taleplerin ileri sürülmesi hali de söz konusu olabilmektedir. Buna örnek olarak sorumluluğun gemi malikinden başka gemiyle ilgili diğer şahıslara yöneltilmesine ilişkin *Amoco Cadiz*⁵⁰⁶ davası gösterilebilecektir. 1978 yılının Mart ayında Fransız kıyılarında meydana gelen *Amoco Cadiz* kazasında gemi malikleri Sözleşme uyarınca Fransa’da bir fon tesis etmiştir. Ancak Fon Sözleşmesi bu olaydan 7 ay sonra yürürlüğe girdiğinden yani o dönemde yürürlükte bulunmadığından sorumluluk sınırını aşan zarar bakımından ayrıca bir tazmin imkânı bulunmamaktaydı. Bu nedenle zarar görenler Sözleşme ile belirlenen sorumluluk sınırlarına riayet etmeden daha fazla tazminat elde etmek amacıyla davayı Sözleşmenin tarafı olan Fransa’da değil, Sözleşmenin tarafı olmayan ABD’de açmıştır. Hatta zarar görenler gemi malikinin yanı sıra gemiyi inşa edenlere ve kurtarma operasyonu yürütenlere de dava açmıştır. Mahkeme somut olayda sorumluluğu ve sınırlandırmasını Amerikan hukukuna göre tayin etmiştir, ancak zararın belirlenmesi Fransız hukukuna tabi tutulmuştur. Sonuç olarak *Amoco Cadiz* kazasında sorumluluk Sözleşmeden bağımsız olarak tayin edilmiştir. ABD Sözleşmeye taraf olmadığından Sözleşme ile bağlı tutulamamakta, bu itibarla da

⁵⁰⁵ Sözleşmeye taraf olmayan Devletlerin başında Amerika Birleşik Devletleri gelmektedir. (Williams, **a.g.m.**, s. 192.)

⁵⁰⁶ 16 Mart 1978 tarihinde Liberya bayraklı Amoco Cadiz adlı gemi Basra Körfezi’nden Rotterdam’a doğru 220.000 ton ağır ham petrol taşıyordu. Hidrolik dümen tertibatının bozulması üzerine gemi kuzey batı Fransa yakınlarında karaya oturdu. Gemi adamlarının tamir çalışmaları ve kurtarma operasyonu başarısızlıkla sonuçlandı. Bunun üzerine taşınan ham petrolün tamamı denize sızdı ve 300 kilometrelik kıyı şeridinin petrol kirliliğine maruz kalmasına neden oldu. Temizleme çalışmaları tam bir yıl sürdü. Kirlenme zararına ilişkin ileri sürülen talepler yaklaşık 800.000.000 Fransız Frank kadardı. Geminin sicile kayıtlı maliki 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumluluğunu sınırlamak üzere 77.000.000 Frank değerinde fon tesis etmiştir. kaza döneminde Fransa henüz 1971 tarihli Fon Sözleşmesine taraf olmamıştı. Bu itibarla felaket olarak nitelendirilen kazaya ilişkin tazminat yalnızca 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile öngörülen sorumluluk sınırı ile sınırlı kalmıştır. Meydana gelen zararın yanında söz konusu sorumluluk sınırları epey düşüktü. Sorumluluk sınırını kaldırmak üzere gemi malikinin şahsi kusurunun bulunduğunu Fransız mahkemeleri nezdinde ispat edecek delilleri temin etmek zordu. Aynı zamanda Fransız mahkemeleri tarafından verilen bir mahkeme kararının herhangi bir malvarlığı bulunmayan Liberyalı paravan şirkete karşı tenfiz edilip edilmeyeceği belirsizdi. Tanker aslen Standard Oil of India adlı merkezi ABD’de yer alan bir şirket tarafından işletilmekteydi. Bu şirket, geminin sicilde kayıtlı bulunan maliki ya da onun müstahdemi veya temsilcisi olmadığından zarar görenler 1969 tarihli Sözleşme haricinde zarar taleplerini asıl şirkete karşı ABD mahkemeleri nezdinde ileri sürmüş ve kazanmıştır. (Emmanuel Fontaine, “The French Experience: ‘Tanio’ and ‘Amoco Cadiz’ Incidents Compared”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993, s. 102-103.)

yukarıda açıklanan m. 3/f. 4 hükmü etkisini yitirmektedir. Sonuç olarak Sözleşme ABD’de gemi malikine dava açılmasını engelleyemediğinden mahkeme yetkisini ve sorumluluğu belirlerken kendi milli hukukunu uygulamıştır⁵⁰⁷. Özetle *Amoco Cadiz* kazası Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine taraf olmayan Devlet mahkemelerinde ileri sürülen talepler bakımından söz konusu Devlet mahkemesinin uygulanacak hukuku tespit ederken hâkimin kendi hukukunun uygulanacağına karar vermesi halinde Sözleşmenin Taraf Devlet karasularında meydana gelen bir kirlenme zararında dahi Sözleşmeden başka türlü sorumluluk rejimlerinin uygulanmasının önüne geçilemeyeceğini göstermiştir.

ABD’deki petrol kirliliğinden sorumluluk rejimini tesis eden Petrol Kirliliği Kanunu⁵⁰⁸ kural olarak Amerikan karasuları haricinde meydana gelen kirlenme vakaları bakımından uygulama alanı bulmamaktadır. Ancak *Amoco Cadiz* kazasında davalı tarafın geminin işletilmesi ve yönetilmesine ilişkin kusurlu olduğu ve bu kusurun ABD sınırları dâhilinde işlendiği gerekçesiyle hâkim Amerikan mahkemelerini yetkili bulmuştur. Bununla beraber gemi maliklerinin Amerikan mahkemelerinin yetki alanında herhangi bir haksız fiil işlemediği şüphesizdir. Dolayısıyla uygulanacak hukuk bakımından farklı bir sonuç elde edilmesi gerekip gerekmediği hususu tartışmaya açıktır⁵⁰⁹.

⁵⁰⁷ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 97.

⁵⁰⁸ Amerikan hukuku uyarınca petrol kirliliğinden kaynaklanan kirlenme zararına ilişkin sorumluluk 1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanununa (Oil Pollution Act of 1990) tabidir. 21 Mart 1989 tarihinde Exxon Valdez adlı tanker Alaska yakınlarında karaya oturmasının ardından 37.000 ton ham petrol denize dökülmüş ve oldukça trajik sonuçlara yol açmıştır. (Özçayır, **Port State Control**, s. 271.) Exxon Valdez kazasının yol açtığı zarar 12.000.000.000 Amerikan Dolarını aşmıştır. Kazadan kaynaklanan ve oldukça yıkıcı boyutlara ulaşan çevre zararı Amerikan medyasında büyük yankı uyandırmıştır. 1980 yılının Haziran ayında Rhoda Island yakınlarında World Prodigy kazası, 1990 yılının Şubat ayında California kıyılarında American Trader kazası ve 1990 yılının Haziran ayında Meksika Körfezi’nde Mega Borg kazaları meydana gelmiş ve bunların her biri petrol kirliliğine sebep olmuştur. Exxon Valdez kazasının ardından meydana gelen zincirleme kazalar ABD’de Petrol Kirliliği Kanunu’nun derhal kabul edilmesine neden olmuştur. (Lawrence I. Kiern, “Liability, Compensation and Financial Responsibility Under the Oil Pollution Act of 1990: A Review of the First Decade”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 24, 2000, s. 481-482.) Uluslararası Tanker Malikleri Kirlenme Federasyonu tarafından hazırlanan petrol kirliliğine yol açan en büyük yirmi kaza listesinde Exxon Valdez kazasının da adı geçmektedir. Ancak bu listede yer alması kazanın büyüklüğü değil, bilinirliğidir. Zira o dönemde kaza epey yankı uyandırmıştır. Denize dökülen petrol diğer büyük kazalara nispeten çok fazla olmamakla beraber yankı meydana geldiği yer balıkçılık ve vahşi yaşam bakımından önem arz etmektedir. (Özçayır, **Port State Control**, s. 271.)

⁵⁰⁹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 99.

Amoco Cadiz davası oldukça büyük ve çetrefilli bir dava olduğundan 14 yıl sonra sonuçlanmış ve zarar görenler 14 yıl sonra tazminata kavuşmuşlardır⁵¹⁰. Ancak Sözleşmenin uygulandığı davalar çok daha kısa sürelerde görülmekte olup zarar görenlere genellikle birkaç hafta içerisinde tazminata ilişkin bir ön ödeme yapılmaktadır⁵¹¹. Bu itibarla bu tür yargılamalar zarar görenler için zarar Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri uyarınca belirlenen sorumluluk sınırlarını aşmadıkça avantajlı değildir. Sonuç olarak, Sözleşmeye taraf olmayan Devlet mahkemelerinde kirlenme zararına ilişkin taleplerin ileri sürülebilmesi mümkündür ancak bu durum uzun yargılama süreçleri ve yüklü yargılama giderleri nedeniyle zarar görenlerin aleyhine sonuçlar doğurabilmektedir.

(3) Gemi Malikinin Sorumlulara Başvurma Hakkı

Sözleşme sorumluluktan muafiyet hallerini düzenledikten sonra m. 3/f. 5 hükmü uyarınca gemi malikinin sorumlulara başvurma hakkının saklı olduğunu öngörmektedir. Başka bir deyişle Sözleşme hükümleri gemi malikinin sorumlulara rücu etmesine ilişkin talep hakkına halel getirmemektedir.

Yukarıda Sözleşme uyarınca kirlenme zararından doğan sorumluluğun sadece gemi malikine ve sadece Sözleşme uyarınca yöneltilebileceğinden söz etmiştik. Sözleşme ayrıca sorumluluğun yönetilemeyeceği şahısların tek tek sayıldığı bir liste öngörmektedir. Dolayısıyla gemi malikinin sayılan bu şahıslara başvurma imkânı bulunmamaktadır. Bununla beraber Sözleşme uyarınca bazı kişi ve kuruluşlar bu listeden özellikle hariç tutulmaktadır. Buna göre gemiyi inşa eden şahıslar ve klâs kuruluşları kazanın meydana gelmesine yol açan ya da katkıda bulunan gemideki ayıplar bakımından sorumlu tutulabileceklerdir⁵¹².

⁵¹⁰ *Amoco Cadiz* dava süreci ve detayları hakkında bkz. James W. Bartlett, "In Re Oil Spill by the *Amoco Cadiz* – Choice of Law and a Pierced Corporate Veil Defeat the 1969 Civil Liability Convention," **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 10, 1985, s. 1-24.

⁵¹¹ Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fon Direktörünün kirlenme zararı mağdurlarının katlanmak zorunda kalacağı mali güçlükleri göz önünde bulundurarak bu güçlükleri azaltmak için gerekli olduğu ölçüde mağdurlara ön ödeme yapmak bakımından kaza meydana gelmesi takdir yetkisi bulunmaktadır. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, C, 3, g, (5), ii.

⁵¹² Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 43; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 99; Abecassis/Jarashow, **a.g.e.**, s. 200. Buna örnek olarak gemiye ilişkin bir ayıptan ötürü kirlenme zararına sebebiyet veren kaza meydana geldiyse, bu halde gemi malikinin gemiyi inşa edenlere başvurabilmesi hali gösterilebilecektir. Aynı şekilde çatma nedeniyle petrol

(4) Sorumluluktan Muaf Tutulma Hakkının Kaybedildiği Haller

Sözleşme m. 3/f. 4 hükmü ile sayılan kişilere karşı yargı yoluna başvurulmasını yasaklamakla beraber bu yasak mutlak olarak öngörülmemektedir. Zarar davalının böyle bir zararın meydana gelebileceğini bilerek pervasızca ya da zarara sebep olma kastıyla işlenen şahsi fiilden meydana geldiği takdirde davalının sorumluluğuna ilişkin muafiyet ortadan kalkacaktır⁵¹³. Ancak bu istisna gemi maliki bakımından geçerli değildir. Zira böyle bir nedenle zarara sebep olsa dahi yalnızca Sözleşme uyarınca sorumlu tutulabilecektir. Fakat ileride detaylı olarak inceleneceği üzere işlediği bu fiil nedeniyle sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirecektir. Bu itibarla artık sorumluluk sınırları kalktığı için zaten davacıların gemi malikini Sözleşme haricinde sorumlu tutması makul olmayacaktır⁵¹⁴.

c. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Sözleşme ile öngörülecek sorumluluğun hukuki niteliği hazırlık çalışmaları aşamasında en çok tartışma konusu olan hususlardan birini teşkil etmektedir⁵¹⁵. Öyle ki Sözleşmenin kabul edildiği diplomatik konferansın son günlerine dek delegeler Sözleşme ile öngörülecek olan sorumluluğun hukuki niteliğine ilişkin uzlaşmaya varamamışlardır⁵¹⁶. Zira Sözleşmenin kaleme alındığı o dönemde kusursuz

kirliliğine sebep olan diğer geminin donatanı da bazı hallerde sorumlu tutulabilecektir. Bu durumda örneğin kirlenme zararının sözleşme kapsamında gemi vasfını haiz olmayan bir geminin – örneğin bir kuru yük gemisinin – kusuru ile meydana gelen çatma sonucu ortaya çıkması halinde gemi maliki diğer geminin donatanına rücu edebilecektir. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 56.) Klas kuruluşlarının sözleşme dışı sorumluluğu hakkında detaylı bilgi için bkz. İbrahim Serdar Koyuncu, **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008, s. 190-212.

⁵¹³ Pervasızca hareket ve kast kavramlarına ilişkin olarak detaylı bilgi için bkz. Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslar arası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008; Duygu Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Springer, Heidelberg, 2011.

⁵¹⁴ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 99.

⁵¹⁵ Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında özellikle kusura dayanan sorumluluk, kusur karinesine dayanan sorumluluk, bazı sorumsuzluk hallerinin öngörüldüğü bir kusursuz sorumluluk ve hiçbir suretle kurtuluş kanıtı getirilmeyen kusursuz sorumluluk olmak üzere dört ihtimal üzerinde durulmaktaydı. Bu hususta ileri sürülen önergelere ilişkin bilgi için bkz. Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 214.

⁵¹⁶ Sözleşme görüşmeleri sırasında İsveç delegesi kusursuz sorumluluğun esas alındığı bir metin sunmuştur. (Healy, **CMI and IMCO Draft Conventions**, s. 96-97'den naklen; Tokyo Proceedings, 4 Nisan 1969, 2-35.) Diğer taraftan İrlanda delegesi ise kusur sorumluluğunun esas alındığı bir metin sunmuştur. (Healy, **CMI and IMCO Draft Conventions**, s. 97'den naklen; Tokyo Proceedings, 4

sorumluluk kavramı Deniz Hukukunda o döneme dek yer almayan bir kavramdır⁵¹⁷. Ardından Birleşik Krallık delegesinin kusursuz sorumluluğun kabul edilmesine ilişkin görüşe muhalefet etmekten vazgeçmesi üzerine kusursuz sorumluluk esası benimsenerek sigorta piyasası tarafından sigortalanabilir azami sınır belirlenmiştir⁵¹⁸. Ayrıca gemi malikinin sorumluluğunu tamamlayıcı nitelikte bir fon tesis eden bir milletlerarası sözleşmenin kaleme alınmasına karar verilmiştir⁵¹⁹.

Sözleşme uyarınca gemi maliki, gemisinin yol açtığı kirlenme zararından kusursuz da olsa sorumludur, meğer ki Sözleşme ile öngörülen sorumsuzluk hallerinden birinin söz konusu olduğunu ispatlasın. Başka bir deyişle gemi malikinin sorumluluğu kusur şartına bağlı değildir, gemi maliki sadece gemisi kalıcı nitelikte petrol taşıdığı ve bu petrol kirlenme zararına sebep olduğu için sorumlu tutulmaktadır.

Nisan 1969, 74-90.) Tokyo toplantısının ardından hazırlanan metin Mayıs'ta gerçekleşecek olan toplantıda ele alınmak üzere IMCO Hukuk Komitesi'ne sunulmuştur. CMI tarafından kabul edilen metinde yer alan anlaşmazlığa neden olmayan maddeler kabul edilmiştir. Ancak Komitede, sorumluluğun hukuki niteliği ve sorumluluğun yalnızca gemi malikine mi yöneltilebileceği yoksa charterere de mi yöneltileceği gibi en tartışmalı hususlar bakımından görüş ayrılıkları yaşanmıştır. (Healy, **CMI and IMCO Draft Conventions**, s. 97.) Ardından IMCO tarafından hazırlanan taslakta sorumluluğun hukuki niteliğine ilişkin iki seçenek sunulmuştur. Bunlardan ilkinde ispat külfetinin ters çevrildiği kusur sorumluluğu (IMCO Draft Alternative A, art. 2), diğerinde ise kusursuz sorumluluk (IMCO Draft Alternative B, art. 2) esas alınmıştır. (Healy, **CMI and IMCO Draft Conventions**, s. 99-100.) Sonuç olarak gemi malikine bazı sorumsuzluk hallerinin tanındığı ve zorunlu sigortayla tamamlanan kusursuz sorumluluk esası kabul edilmiştir. (Healy, Nicholas, "The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969", **J. Mar. L. & Com.**, Vol. 1, 1969-1970, s. 319.)

⁵¹⁷ Kusursuz sorumluluk ilkesinin kabul edilmesine karşı çıkanlar şu gerekçeleri sunmaktaydı: 1. Kirlenme zararına uğrayanlar kusursuz sorumluluk esasından yararlanması diğer tür deniz kazalarında ölüm, bedensel zarar ve eşya zararı gibi zararlara uğrayanlar bakımından adilane bir çözüm teşkil etmemektedir. (Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 30-31'den naklen, Documentation C.M.I. 1968-III, s. 145-146) 2. Gemi maliki gemisinin denize elverişliliğini temin ettiği takdirde kusurundan kaynaklanmayan zararları tazmin etmek veya bu zararları teminat altına aldirmek zorunda olmamalıdır. 3. Yük olarak taşınan petrol niteliği itibarıyla tehlikeli olmadığından petrol yükünün malikleri de bu yükün sebep olduğu zararları tazmin etmek veya bu zararları teminat altına aldirmek zorunda olmamalıdır. 4. Kusursuz sorumluluğun öngörülmesi gemi maliklerinin sorumluluklarını sigorta etmesi sonucunu ortaya çıkaracak, bu durum yükletenlerin daha fazla navlun ödemelerine yol açacak ve bu itibarla rekabet anlamında dezavantajlı duruma düşeceklerdir. 5. Liberya'daki soruşturma kurulu Torrey Canyon kazasında geminin kusurlu olduğunu tespit etmiştir. Dolayısıyla bu kaza sonucunda kaleme alınan bir milletlerarası sözleşmenin kusursuz sorumluluk esasını benimsemesine gerek bulunmamaktadır. (Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 30'dan naklen, Documentation C.M.I. 1968-I, s. 112.)

⁵¹⁸ [O.R. 1969, LEG/CONF/C.2./WP.35, 24 Kasım 1969, s.596-597], Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 58-59'dan naklen; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 31.

⁵¹⁹ A.e.

Kusursuz sorumluluğun pratikteki temel önemi davacılara kazanın nasıl meydana geldiğine ve gemi malikinin ya da gemi adamları gibi fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin ihmeline ilişkin herhangi bir ispat külfeti yüklenmemesidir. Nitekim bu tür davalardaki deliller davacının kontrolünde bulunmamaktadır ve bu itibarla davacının böyle bir ispat yükünden kurtulması petrol kirliliğinden zara görenler bakımından büyük kolaylık arz etmektedir⁵²⁰.

Gemi malikinin kusursuz sorumluluğu aynı zamanda olayın meydana gelmesinde hiçbir kusuru olmasa da davacılara karşı zararlarını tazmin yükümlülüğü bulunduğu anlamına gelmektedir. Gemi malikine tanınan sorumsuzluk hallerinden biri söz konusu olmadığı takdirde taraflardan başka birinin kusurunun bulunduğunu ispat etmesi dahi gemi malikinin sorumluluğunu bertaraf etmeyecektir⁵²¹.

Sonuç olarak, gemi malikinin sorumluluğu Sözleşmenin m. 3/f. 1 hükmünde *“Bu maddenin ikinci ve üçüncü fıkrasındaki haller saklı kalmak kaydıyla, geminin kirlenme zararına sebebiyet veren maliki, kirlenme zararına sebebiyet veren hadisenin olaylar dizisinden oluşması halinde ise ilk olay tarihindeki maliki sorumludur.”* şeklinde düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere aslında sorumluluğu belirleyen en temel hükümde sorumluluğun kusur esasına bağlanıp bağlanmadığına ilişkin bir ibare yer almamaktadır. Gemi malikinin bu sorumluluğu genel itibarıyla kusursuz sorumluluk olarak kabul edilmektedir⁵²². Öte yandan doktrinde malike kurtuluş kanıtı getirme imkânı tanındığı gerekçesiyle Sözleşme ile belirlenen sistemin kusursuz sorumluluk olarak nitelendirilemeyeceği fakat gemi malikine ilişkin bir sorumluluk karinesi getirildiğini ileri süren görüşler de yer almaktadır⁵²³. Bununla beraber bu mesele yalnızca akademik bir tartışma niteliğindedir, pratikte

⁵²⁰ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 87.

⁵²¹ 12 Mayıs 1990 tarihinde 118,000 DWT'lik *Rosebay* adlı tanker Basra Körfezi'nden Rotterdam'a doğru yol alırken 25 metrelik bir balıkçı gemisine doğru yaklaştığını fark etmiştir. Tankerin kaptanı beş defa düdüğünü çalmış ve iki defa dümen kırma girişiminde bulunarak çatmayı önlemeye çalışmıştır. Ancak balıkçı gemisi konumunu değiştirmeye ilişkin herhangi bir hamlede bulunmamış ve çatma gerçekleşmiştir. Çatma sonucunda yaklaşık 1100 ton ağırlığında petrol denize sızmış, 17 gün süren temizleme operasyonu 1 milyon İngiliz Sterlininden daha fazlasına mal olmuştur. Bu kazanın yol açtığı kirlenme zararından tankerin malikleri Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumlu tutulmuştur. Ancak elbette tankerin maliklerinin balıkçı gemisi maliklerine karşı kirlenme zararı ve tankerin uğradığı zarara ilişkin rücu hakkı baki kalmıştır. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 87'den naklen; Lloyd's Casualty Reports, 12 Mayıs 1990.)

⁵²² Jacobsson, **International Liability**, s. 2.

⁵²³ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s.59'dan naklen; Rene Radière, **Traité du Droit Maritime: Introduction et Armement**, Dallaz, Paris, 1975, s. 666.

hiçbir önemi bulunmamaktadır. Zira Sözleşme sorumluluk hususunda oldukça net bir tavır sergilemektedir. Sözleşme anlamında bir kirlenme zararının meydana gelmesi hali gemi malikini sorumlu tutmak için gerekli ve yeterlidir. Taleplerini sözleşme uyarınca ileri sürecektir olan zarar görenlerin yalnızca uğradıkları zararın kirlenme zararına sebebiyet veren olaydan kaynaklandığını ispat etmeleri gerekmektedir. Buna karşılık gemi maliki sorumluluktan kurtulmak için kirlenmeye sebep olan olayın sorumsuzluk halleri kapsamında yer aldığını ispat etmekle yükümlüdür⁵²⁴.

d. Müteselsil ve Müşterek Sorumluluk

Sözleşmenin m. 4 hükmüne göre iki veya daha fazla geminin karıştığı bir olay sonucunda kirlenme zararı meydana geldiği takdirde kirlenmeye neden olan olaya karışan tüm gemilerin malikleri, Sözleşmenin m. 3 hükmünde sayılan haller saklı kalmak kaydıyla, yeterli bir emniyetli ayırt edilmesi mümkün olmayan zararlardan müşterek ve müteselsil olarak sorumludur⁵²⁵.

Bu esas Sözleşmede gemi olarak kabul edilen deniz araçları bakımından geçerlidir. Dolayısıyla bir tanker ile bir kuru yük gemisinin çatması halinde kirlenme zararından tanker ile kuru yük gemisi maliklerinin müteselsil ve müşterek olarak sorumlu tutulması mümkün olmayacaktır, yalnızca tankerin maliki sorumlu tutulacaktır⁵²⁶.

e. Sorumsuzluk Halleri

⁵²⁴Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 59.

⁵²⁵ “Yeterli bir emniyetli ayırt edilmesi mümkün olmayan zararlardan” ifadesi Sözleşmenin orijinal İngilizce metninde “all such damage which is not reasonably separable” olarak yer almaktadır. Söz konusu ifade 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin Tahir Çağa tarafından yapılan tercümesinden alınmıştır. Bu tercümenin tam metni için bkz. Tahir Çağa, “Hidrokarbonlar ile Kirlenmeden Doğan Zararlardan Hukuki Mesuliyete Dair Milletlerarası Sözleşme”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 2, Sayı: 1, 1982, s. 57-63.

⁵²⁶ Böyle bir halde tankerin sorumluluğu PKSS hükümleri çerçevesinde belirlenecektir. Ancak kuru yük gemisinin sorumluluğu lex fori hükümlerine tabi olacaktır. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 201-202.) Bu hüküm özellikle tankerlerden birinin malikinin iflas etmesi ihtimaline ilişkin olarak getirilmiştir, böylece tankerlerden birinin maliki müflis olsa dahi diğer tankerin maliki sözleşme uyarınca tazmin edilebilir zararın tamamından sorumlu tutulacaktır. Böyle bir halde olaya iki tanker dâhil olmasına rağmen, tek bir olay olarak kabul edilecektir. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 55.)

Sözleşme gemi malikini kusursuz olarak sorumlu tutmakla beraber bazı hallerde gemi malikine sorumluluktan kurtulma hakkı tanımaktadır⁵²⁷. Ancak Sözleşme ile öngörülen sorumsuzluk halleri uygulamada oldukça nadir olarak ortaya çıkmaktadır⁵²⁸. Öte yandan aşağıda detaylı olarak inceleneceği üzere kirlenme zararının Fon Sözleşmesine Taraf Devletlerden birinde meydana gelmesi halinde malik sorumluluktan kurtulursa zarar görenler ilgili Fona başvurarak taleplerini ileri sürebileceklerdir⁵²⁹.

Aşağıda sayılan sorumsuzluk hallerinden birinin söz konusu olması halinde gemi maliki mutlak surette sorumluluktan kurtulmaktadır. Kirlenme zararının Sözleşme ile öngörülen sorumsuzluk halleri sonucunda meydana geldiğini ispat külfeti gemi malikine düşmektedir. Sorumsuzluk halleri bakımından nedensellik bağının kabulüne ilişkin olarak hâkimlerin takdir yetki uygulamasında önemli rol oynamaktadır⁵³⁰.

(1) Savaş Rizikoları

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 3/f. 2(a) hükmüne göre gemi maliki kirlenme zararının savaş hareketi⁵³¹, hasmane tutumlar (düşmanlık

⁵²⁷ Deniz Hukukunda tam anlamıyla mutlak bir sorumluluk henüz mevcut değildir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 214-215; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 48.) Sonuçta gemi maliki hakkında zorunlu sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğü öngörülmektedir ve sorumluluk sigortacılarının katlanmak istemediği ve teminat dışı bıraktığı bazı haller söz konusu olabilmektedir. Bu itibarla sorumsuzluk halleri genel olarak sigortalanamayan rizikoları temsil etmektedir. Sözleşmenin kabul edildiği Diplomatik Konferansta Birleşik Krallık delegasyonu sorumsuzluk halleri kabul edilmediği takdirde Londra sigortacılık piyasasında böyle bir sigortanın yaptırılmasının söz konusu olamayacağını açık bir şekilde dile getirmiştir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 182'den naklen, LEG/CONF/C. 2/WP.35, O.R. 596.)

⁵²⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 88.

⁵²⁹ İkinci Bölüm, II, C, 3, d, (1), i.

⁵³⁰ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 215-216.

⁵³¹ Savaş, Devletlerin birbirlerine karşı silahlı kuvvet kullanması olarak ifade edilmektedir. Prensipte savaş hareketi, savaş ilanı ile başlar; ancak savaş fiili bir durumu ifade ettiğinden böyle bir ilanın yapılmaması savaşın başlamadığı anlamına gelmemektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 51.) “Savaş” kavramı kapsamına ilan edilmiş olsun veya olmasın iki veya daha fazla egemen devletin birbirlerine karşı kuvvet kullanmaları girmektedir. (Thomas Edward Scrutton, **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading**, London, Sweet&Maxwell, 2008, s. 202, para. A 109.) İç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan kaynaklanan toplumsal karışıklıklar savaş benzeri haller olarak adlandırılmaktadır. Bu rizikoların arasında kesin bir sınır çizilememektedir. Ancak bir Devlet ülkesi sınırları içerisinde gerçekleştiklerinden savaş rizikosundan ayrılmaktadır. (Emine Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, Beta, 2003, s. 159.)

hareketi)⁵³², iç savaş⁵³³ veya isyan⁵³⁴ nedeniyle meydana geldiğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulacaktır⁵³⁵. Bu istisna deniz rizikolarına karşı yapılan matbu sigorta sözleşmeleri uyarınca teminat kapsamından hariç tutulan savaş rizikoları ile paraleldir⁵³⁶. Bu sorumsuzluk hali özellikle petrol taşımacılığının silahlı çatışmanın devam edebilmesi için gerekli olduğu takdirde önem kazanabilecektir. Nitekim böyle bir silahlı çatışma halinde taraflardan biri için petrol taşıyan tankerler karşı taraf için hedef teşkil edebilecek ve bu itibarla petrol kirliliğinden sorumsuzluk halinin söz konusu olması önem arz edecektir⁵³⁷.

Sözleşme uyarınca gemi malikinin bu sorumsuzluk hali kapsamına sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için kirlenme zararının münhasıran savaş hareketi, hasmane tutumlar, iç savaş veya isyan nedeniyle meydana gelmesi gerekmektedir. Bu sorumsuzluk halinin temelinde bu tür savaş rizikoları sebebiyle meydana gelen zararlardan Devletin sorumlu tutulacağı prensibi yer almaktadır⁵³⁸.

⁵³² Sözleşmenin orijinal İngilizce metninde “hostilities” olarak yer alan düşmanlık hareketi kavramı, sigorta hukukunda Devlet tarafından savaş ilan edilmeden girişilen saldırı ve sair hareketler olarak ifade edilmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 50.)

⁵³³ İç savaş, bir ülke sınırları içerisinde askeri disiplin ve yapılaşmaya sahip silahlı grupların yönetimi ele geçirmek üzere birbirlerine ve devlet otoritesine karşı yürüttüğü silahlı çatışma olarak tanımlanmaktadır. (Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, s. 159.)

⁵³⁴ İsyan, organize bir hareketin söz konusu olduğu, silahlı bir şekilde kuvvet kullanılan ya da en azından silahlı kuvvet kullanma riski bulunan toplumsal olaydır. (M. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri**, Der Yayınevi, İstanbul, 2010, s. 572.)

⁵³⁵ Savaş ve savaş benzeri haller rizikosu kural olarak tüm sigorta türlerinde teminat dışı bırakılmaktadır. Bunun sebebi ise zarar verme olasılığının oldukça yüksek olması, meydana gelebilecek zararın hesaplanamaz nitelikte olması ve zararı önleme ya da azaltmaya ilişkin tedbir alınması imkanının bulunmamasıdır. Prensip olarak tekne sigortalarında da savaş ve savaş benzeri haller teminat haricinde bırakılmaktadır. (Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, s. 158.)

⁵³⁶ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 50-51; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 88. Öte yandan bu rizikoların özel bir anlaşmayla ek prim karşılığında teminat kapsamına alınması mümkündür. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 55.) Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Michael D. Miller, **Marine War Risks**, Third Edition, Informa, London, 2013, 23. Bölüm.

⁵³⁷ II. Dünya Savaşı ve 1980-88 İran Irak Savaşı bu duruma örnek gösterilebilir. İran-Irak Savaşı sırasında 1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi yürürlükteydi ancak o dönemde Basra Körfezi Devletlerinden pek azı Sözleşme’ye taraf olmuştu. Gerçekten de o dönemde körfeze giden gemiler ve tankerler hedef alınmış ve pek çok can kaybı başta olmak üzere birçok zarar meydana gelmiştir. Ancak bu olaylardan pek azı kirlenme zararına sebep olmuştur. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 88.)

⁵³⁸ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 216. Bu sorumsuzluk halinin gerekçeleri arasında savaşın yol açtığı tehlikelerin petrol taşımacılığında menfaati bulunan kimselerin dışında olması, savaş rizikolarına savaşa giren Devletlerin katlanması gerektiği, bu tür rizikoların mutas sigortaların teminat kapsamı dışında bırakıldığı, bu tür bir külfetin gemi malikine yüklenmemesi gerektiği, savaşın yol açtığı zararlar için tazmin ödenmesinin mutad olmadığı ve objektif sorumluluğu kabul eden diğer milletlerarası sözleşmeler bakımından da aynı sorumsuzluk

(2) Olağanüstü, Kaçınılamaz ve Karşı Konulamaz Nitelikteki Doğa Olayı

Sözleşmenin m. 3/f. 2(a) bendi hükmü uyarınca gemi maliki kirlenme zararının olağanüstü, kaçınılamaz ve karşı konulamaz nitelikteki doğal bir olaydan kaynaklandığını ispat ettiği takdirde sorumluluğunu bertaraf edebilecektir⁵³⁹. Sözleşme, kirlenme zararının münhasıran savaş rizikolarından kaynaklanması halinde gemi malikinin sorumluluktan kurtulacağına öngörmesine rağmen doğal olaylar bakımından ise doğal olayın kirlenme zararının meydana gelmesindeki en yakın sebep teşkil etmesini gerekli ve yeterli kabul etmektedir. Bu sorumsuzluk hali, taşıma sözleşmelerinde yer alan deniz tehlikeleri ve mücbir sebebe ilişkin sorumsuzluk hallerinden daha dar olarak yorumlanmaktadır⁵⁴⁰. Bu doğrultuda bu sorumsuzluk halinin deniz altındaki yer sarsıntısından ileri gelen büyük dalgalara uygulanabileceği; ancak muhtemelen gemiler tarafından çoğunlukla önüne geçilebileceğinden kasırgalar bakımından söz konusu olmayacağı kabul edilmektedir⁵⁴¹.

Savaş rizikoları ile doğal olaylara ilişkin sorumsuzluk halleri bakımından nedensellik bağının kurulması hakkında Sözleşmede herhangi bir açıklama yer almamaktadır. Örneğin zararı hem doğal olay hem de gemi adamlarının kusuru

halinin kabul edildiği de yer almaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 49-50.)

⁵³⁹ Bu sorumsuzluk hali mücbir sebepten daha sınırlı hallere tekabül etmektedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 182-183; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 48.) Ayrıca bu istisnanın oldukça dar bir çerçevede yorumlanması ve gerçekten son derece olağan dışı, önlenmesi ve kaçınılması mümkün olmayan doğa olayları şeklinde anlaşılması gerektiği kabul edilmektedir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 216.) Fransız hukuku uyarınca “önlenemez” olma kavramı olayın meydana gelmesinden önceki durumlar bakımından, “kaçınılmaz” olma kavramı ise olayın meydana gelmesi sırasındaki durum bakımından değerlendirilmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 57.)

⁵⁴⁰ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 88; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 216; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 48.

⁵⁴¹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 88; Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 183. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hükümlerini iç hukuk haline getirmiş olan İngiltere ve Fransa hukuku uyarınca bu sorumsuzluk hali “act of God” kavramından farklı yorumlanmaktadır. Zira “act of God” kavramına giren olayların olağanüstü olmasına ilişkin bir şart bulunmamaktadır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 56.) 11 Kasım 2007 tarihinde Volgoneft 139 adlı tanker şiddetli fırtınaya yakalanmasının ardından batmıştır. Mahkeme söz konusu kazanın olağanüstü, kaçınılamaz ve karşı konulamaz nitelikteki doğal bir olaydan kaynaklanmadığına karar vermiştir. (Incidents Involving IOPC Funds 2010, s. 26-31, http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/2010_ENGLISH_INCIDENT_REPORT.pdf)

meydana getirmiş olmasına rağmen gerçekte bunlardan hangisinin zarara yol açtığı tespit edilemiyorsa seçimlik nedensellik söz konusu olacaktır⁵⁴². Ancak böyle bir seçimlik nedensellik bağı söz konusu olduğu takdirde gemi malikinin sorumsuzluk halinden yararlanıp yararlanamayacağı belirsizlik taşımaktadır. Diğer taraftan bazı hallerde birden çok sebep tek başlarına meydana getiremeyecekleri bir sonuca beraber ulaşıyor olabilirler. Bu takdirde ortak nedensellik söz konusu olacaktır⁵⁴³. Sözleşme böyle bir hali de açıklığa kavuşturmamaktadır⁵⁴⁴.

(3) Kötü Niyetli Hareket

PKSS m. 3/ f. 2(b) bendi hükmü uyarınca gemi maliki zararın münhasıran üçüncü bir kişinin zarara sebep olma kastıyla işlediği fiil ya da ihmalinden kaynaklandığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu sorumsuzluk hali bakımından donatanın yürüttüğü faaliyetlere ilişkin mesleki bir risk söz konusu değildir; bir sabotaj hali ya da kasten icra edilmiş bir hareket söz konusudur⁵⁴⁵. Bu sorumsuzluk haline ilişkin olarak üçüncü şahıs ile donatan, gemi adamları, donatanın temsilcileri ve yardımcıları haricindeki şahıslar kast edilmektedir⁵⁴⁶.

Ayrıca önemle belirtmek gerekmektedir ki Sözleşme gemi malikinin sorumluluğunun ortadan kalkması için kirlenme zararının kısmen değil münhasıran

⁵⁴² Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 52

⁵⁴³ Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 51

⁵⁴⁴ Hazırlık çalışmalarından diğer sorumsuzluk halleri bakımından o halin “münhasıran” kirlenme zararına sebep olması şartının savaş rizikoları ve doğal sorumsuzluk halleri bakımından bilinçli olarak aranmadığı anlaşılmaktadır. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 61’den naklen, OfficialRecords 1984, Vol. 2, LEG/CONF.6/C.2/SR10/S.8)

⁵⁴⁵ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 216. Terörizm, sabotaj ya da üçüncü kişilerin başkaca kötü niyetli hareketlerinden kaynaklanan kirlenme zararları bakımından bu sorumsuzluk halinin mi yoksa savaş rizikolarına ilişkin sorumsuzluk halinin mi geçerli olacağı hususunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bir görüşe göre bu haller, kötü niyetli hareket kapsamında değerlendirilmelidir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 89; Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 183.) Öte yandan Kender ve Ünán, terörizm, sabotaj, korsanlık ve toplu şiddet hareketlerinin savaş rizikolarına ilişkin sorumsuzluk hali kapsamında değerlendirileceğini kabul etmektedir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 216; Ünán, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 50-51.) Aynı yönde bkz. Luke Readman, “Recent Developments In P&I Cover For Pollution: Terrorism, Piracy and Sanctions,” **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 184-185. Ayrıca korsanlık faaliyetleri de özellikle Aden Körfezi bakımından önemli bir problem haline gelmeye başlamıştır. Ancak terörizmin tersine, korsan faaliyetleri P&I Kulüp kuralları uyarınca sorumsuzluk hali teşkil etmemektedir. (Readman, **a.g.m.**, s. 186.)

⁵⁴⁶ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 216.

üçüncü kişinin zarar verme kastıyla işlediği fiil neticesinde meydana gelmesini aramaktadır. Bu itibarla gemi malikinin müterafik kusurunu söz konusu olması halinde bu sorumsuzluk hali devreye giremeyecektir⁵⁴⁷.

(4) Seyir Yardımcılarının Bakımına İlişkin Kusur

PKSS m. 3/ f. 2(c) bendi hükmü uyarınca gemi maliki münhasıran kamu makamlarının bakımından sorumlu olduğu aydınlatma ya da diğer seyir yardımcılarının bakımına ilişkin kusurundan kaynaklanan kirlenme zararından sorumlu değildir⁵⁴⁸. Üçüncü kişinin zarara sebep olma kastıyla işlediği fiil sonucu kirlenme zararına yol açması halinde olduğu gibi, zararın münhasıran seyir yardımcılarının eksik bakımından kaynaklanması gerekmektedir⁵⁴⁹. Bu sorumsuzluk hali Sözleşmenin kabul edildiği Diplomatik Konferansta uzun tartışmalar sonucu kabul edilmiştir. Temelinde Devletin kusuruyla zarara sebep olması halinde zarara katlanması gerektiği ilkesi yer almaktadır⁵⁵⁰.

Bu sorumsuzluk hali İdarenin aydınlatma ve diğer seyir yardımcılarını sağlama ve bakımını yapmaya ilişkin bir yükümlülüğünün bulunması ve bu yükümlülüğün ihlali halinde söz konusu olacaktır. Bu itibarla bir bölgede seyir yardımcısının bulunması ya da İdare tarafından sağlanmasının gerekli olduğu hallerde böyle bir seyir yardımcısının yer almamasını bu sorumsuzluk hali kapsamında değerlendirmek mümkün olmayacaktır⁵⁵¹.

⁵⁴⁷ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 89. Dolayısıyla üçüncü şahsın fiilinin gemide gösterilen bütün özene rağmen işlenmiş olduğunun da ispat edilmesi gerekmektedir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 216.)

⁵⁴⁸ Bu hükmün Boğazlardaki seyir emniyeti teçhizatı bakımından büyük öneme sahip olduğu belirtilmektedir. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 590.)

⁵⁴⁹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 89.

⁵⁵⁰ Öte yandan Fransız hukuku bakımından Devletin seyir yardımcılarının bakımına ilişkin kusuru bakımından herhangi bir sorumsuzluk hali kabul edilmemektedir ancak zararı tazmin eden gemi malikinin Devlete rücu etmesinin daha pratik olduğu görüşüne yer verilmiştir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 217.)

⁵⁵¹ Örnek olarak belirli bir bölgede aydınlatma bulunmasının gerekli olduğu halde bulunmaması hali, bu sorumsuzluk hali kapsamında yer almamaktadır. Öte yandan aydınlatma bulunduğu halde bakımı yapılmadığı için çalışmıyorsa o halde bu durumda gemi maliki sorumsuzluk halinden faydalanabilecektir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 183.) Örneğin 24 Ocak 1973 tarihinde meydana gelen *Irish Stardust* kazasında gemi malikleri kazanın meydana geldiği bölgede yeterli aydınlatmanın bulunmadığı ve geminin bu nedenle karaya oturarak kirlenme zararına sebep olduğunu ileri sürerek sorumsuzluk halinden yararlanmak istemiştir. Ancak Kanada Federal Mahkemesi bölgedeki yetersiz aydınlatmanın Sözleşmenin m. 3/f. 2(c) hükmü kapsamına seyir yardımcılarının

Bu sorumsuzluk haline ilişkin dikkate alınması gereken bir dava bulunmaktadır. 22 Ekim 1977 tarihinde Rus bandıralı *Tsesis* adlı gemi yaklaşık 16.000 ton ağırlığında petrol taşıırken İsveç yakınlarında bulunan kayalıklara çarpmıştır. Bu olay sonucunda gemi büyük hasar görmüş, 500 tonluk petrol denize sızmış ve yakınlardaki adaların kıyılarında geniş çaplı kirlenme zararına sebep olmuştur. Tankerin çarptığı 5.9 metre boyundaki kayalıklar İsveç Denizcilik İdaresi tarafından fark edilmiş olmasına rağmen denizcilik haritasında işaretlenmemiştir. İsveç hükümeti tankerin maliklerine dava açarak kirlenme zararı ve temizleme masraflarının tazminini talep etmiştir. Tankerin maliki İsveç'in Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine taraf olduğunu, somut olayda İdarenin seyir yardımcılarının bakımına ilişkin kusurlu olduğunu ve bu itibarla sorumlu tutulamayacağını ileri sürerek tankerin uğradığı hasar ve kurtarma ücretine ilişkin olarak karşı dava açmışlardır. Bu davada İsveç Yüksek Mahkemesi aşağıdaki sonuçlara varmıştır:

- Donatanın geminin seyrine ilişkin herhangi bir kusuru bulunmamaktadır.
- Kaza münhasıran tankerin çarptığı kayalığın haritada işaretlenmemiş olmasına ilişkin İsveç kamu makamlarının ihmalinden ötürü meydana gelmiştir.
- Denizcilik haritalarının Sözleşmenin m. 3/f. 2(c) anlamında bir seyir yardımcısı olarak kabul edilmesi gerekmektedir.
- Aynı hükümde yer alan “bakım” ifadesini sadece fiziksel ve teknik olarak yorumlamamak gerekmektedir ve bu doğrultuda denizcilik haritalarını da bu kapsamda değerlendirmek gerekmektedir.
- “Bakım” ibaresi aynı zamanda yakınlarda bulunan deniz fenerinin kazaya sebep olan kayalığı doğru şekilde aydınlatmasını da kapsamaktadır.
- Bu itibarla da gemi malikleri meydana gelen kirlenme zararından sorumlu tutulamayacak ve İsveç Devletinden kendi zararlarını talep edebileceklerdir⁵⁵².

bakımına ilişkin kamu makamlarına atfedilecek bir kusur teşkil etmeyeceğine ve bu doğrultuda gemi maliklerinin sorumsuzluk halinden yararlanamayacağına karar vermiştir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 91.)

⁵⁵² De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 89-90.

Sözleşmede seyir yardımcılarında söz ederken “aydınlatma ve diğer seyir yardımcıları” şeklinde bir ifade kullanılarak aydınlatmaya ilişkin özel bir atıf yer almaktadır⁵⁵³. Sözleşmede aydınlatmaya yapılan referans, seyir yardımcılarını aydınlatma benzeri gereçler kapsamı ile sınırlandırmak için yeterli değildir. Nitekim mahkemede de denizcilik haritasının bir tür seyir yardımcısı olduğunu oy birliğiyle kabul etmiştir. Öte yandan 1981 tarihli *Jose Marti* davasına konu olayda gemi, kılavuzun hatalı talimatı sonucunda karaya oturmuş ve taşıdığı petrolü sızdırmıştır. Gemi malikleri kılavuzun bir tür seyir yardımcısı olarak nitelendirilmesi gerektiğini bu doğrultuda sorumlu tutulamayacaklarını ileri sürmüşlerdir. Ancak İsveç Temyiz Mahkemesi bu talebi reddetmiştir⁵⁵⁴. Sonuç olarak bu sorumsuzluk halinin söz konusu olup olmadığını her bir somut olayın verileri doğrultusunda değerlendirmek gerekmektedir.

(5) Müterafik Kusur

Sözleşmenin m. 3/f. 3 hükmü uyarınca gemi maliki kirlenme zararının tamamının ya da bir kısmının üçüncü kişinin zarara sebep olma kastıyla işlediği fiilden ileri geldiğini ispatladığı takdirde sorumluluktan tamamen ya da kısmen kurtulabilecektir. Ancak bu halde gemi maliki yalnızca kusuru bulunan şahsa karşı sorumluluktan kurtulmaktadır, aynı olayda başka zarar görenler varsa onlara karşı bulunan sorumluluğu ortadan kalkmamaktadır⁵⁵⁵.

Bu sorumsuzluk hali sigortalanamayan rizikolardan birini teşkil etmemekte, genel olarak hakkaniyet esasına dayanmaktadır. Zira bir şahsın kendi kusurunun yol

⁵⁵³ Tsesis davasında bu itibarla denizcilik haritalarının aydınlatmaya benzer olmadığı ve fiziksel bakımdan gerektirmediği gerekçesiyle seyir yardımcısı olarak nitelendirilemeyeceği ileri sürülmüştür (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 92.)

⁵⁵⁴ Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu 1987 tarihli Yıllık Raporu (IOPC Fund Annual Report, 1987), s. 16.

http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/1987_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf

⁵⁵⁵ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 217; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 24. Mağdurun makul bir insanın beklenen olağan davranışta bulunmamak suretiyle zararın meydana gelmesinde yahut artmasında rol oynamasına müterafik kusur (birlikte kusur) denmektedir. (Oğuzman/Öz, **a.g.e.**, s. 120; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 350. Deschenaux ve Tercier ise salt olarak kusurdan söz edilmesinin yeterli olmadığını, insanın kendisine verdiği zarardan sorumluluğunun söz konusu olamayacağını, kusurun sorumluluk kavramı olması itibarıyla müterafik kusurdan söz ederken ahlaken kınanacak bir davranışın söz konusu olacağını belirtmektedir. (Deschenaux/Tercier, **a.g.e.**, s. 57.) Müterafik kusur kavramı hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Başak Baysal, **Zarar Görenin Kusuru (Müterafik Kusur)**, XII Levha Yayıncılık, İstanbul, 2012.

açtığı bir olay neticesinde uğradığı zararın başka bir şahıs tarafından tazmin edilmesi hakkaniyete aykırılık teşkil etmektedir, böyle bir halde şahıs kendi kusuruyla yol açtığı olaydan herhangi bir fayda sağlamamalıdır⁵⁵⁶.

Müterafik kusur def'i özellikle Devletlerin deniz kirliliğini temizleme masraflarının tazminine ilişkin talepleri bakımından önem arz etmektedir. Örneğin İdarenin aydınlatma ve seyir yardımcılarının bakımına ilişkin kusurunun bulunması kazaya sebebiyet veren hallerden yalnızca biriye, bu takdirde gemi maliki bunu ispatlamak kaydıyla kısmen sorumluluktan kurtulacaktır. Öte yandan Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, m. 3/f. 2(c) hükmüne göre kirlenme zararı münhasıran İdarenin böyle bir kusuru sebebiyle meydana geldiyse o halde gemi maliki tamamen sorumluluktan kurtulabilecektir. Elbette müterafik kusurun söz konusu olması halinde gemi malikinin kısmen mi tamamen mi sorumluluktan kurtulacağı meselesi kaptanın hatalı manevrası gibi gemi malikine atfedilebilecek bir kusurun söz konusu olup olmamasına bağlıdır⁵⁵⁷.

Öte yandan ülkemizde olduğu gibi bazı hallerde kılavuz kaptanlar İdare tarafından istihdam edilmektedir. Kılavuz kaptanın hatalı manevrası sebebiyle meydana gelen bir kirlenme zararı halinde de somut olaydaki veriler uyarınca gemi maliki kısmen yahut tamamen sorumluluktan kurtulabilecektir⁵⁵⁸.

Son olarak belirtmek gerekir ki, söz konusu sorumsuzluk hali uyarınca gemi malikinin kirlenme zararının tamamının ya da bir kısmı üçüncü kişinin zarara sebep olma kastıyla işlediği fiilden ileri geldiğini ispatladığı takdirde sorumluluktan tamamen ya da kısmen kurtulabileceği öngörülmektedir. Bu hükümde “kurtulabilecektir” ifadesi tercih edilerek kesin bir ifadeden kaçınıldığı

⁵⁵⁶ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 184.

⁵⁵⁷ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 93.

⁵⁵⁸ 3 Aralık 1992 tarihinde Yunan bayraklı AegeanSea gemisi 80.000 ton ağırlığında ham petrol taşıırken karaya oturmuş, kaza sonucunda petrolün çoğu denize yayılmış, kalan kısmı da çıkan yangında zayi olmuştur. Kirlenme zararı özellikle midye yetiştiriciliği bakımından önemli bir bölgede meydana gelmiş ve temizleme masrafları, eşya zararı ve ekonomik zararlar dahil olmak üzere oldukça büyük meblağlar talep edilmiştir. Mahkeme kazanın meydana gelmesine hem kaptanın hem de İdarenin istihdam ettiği kılavuzun kusurunun bulunduğuna ve zarardan yararıya sorumlu tutulması gerektiğine karar vermiştir. (IOPC FundsAnnual Report 1997, s. 54.) Devlet gemisiyle bir tankerin çatması halinde de benzer bir durum söz konusu olacaktır. Ancak bazı ülkelerde tanker malikinin Devlete rücu etmesi Devlete tanınan yargı muafiyeti ile engellenebilecektir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 94.)

gözlenmektedir. Dolayısıyla bu hususta yetkili mahkemeye takdir yetkisi tanındığını ileri sürmek mümkündür⁵⁵⁹.

f. Kirlenme Zararı Haricindeki Zararlara İlişkin Sorumluluk

Petrol kirliliği genelde can kaybı yahut eşya zararı gibi zararlara yol açan çatma, yangın ve patlama gibi olaylar dizisi ile birlikte meydana gelmektedir. Çatmadan doğan eşya zararı ya da yangının yol açtığı can kaybının kirlenme zararı kapsamında değerlendirilmesi ve Sözleşme kapsamında tazmin edilmesi mümkün değildir. Bu itibarla bu zarara ilişkin sorumluluk, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi haricinde ileri sürülmek durumundadır. Dolayısıyla bu tür zararlar gemi maliki tarafından Sözleşme uyarınca kurduğu fon ya da petrol kirliliğinden sorumluluğu teminat altına alan sigortacı tarafından tazmin edilemeyecektir. Aynı şekilde bu zararlardan sorumlu kimselerin sorumluluğunu sınırlandırıp sınırlandıramayacağı hususu da uygulanacak hukukun kabul ettiği rejim uyarınca tayin olunacaktır⁵⁶⁰.

7. Zorunlu Sorumluluk Sigortası veya Mali Güvence

a. Genel Olarak

Kirlenme vakaları genellikle geminin tam ziyaa uğradığı ya da gemi malikinin kirlenme zararından doğan sorumluluğunu karşılayamayacak derecede ciddi hasara uğradığı deniz kazaları sonucu oluşmaktadır. Böyle bir deniz kazasına neden olan tankerin malikinin yalnız somut olaya karışan tankeri işleten bir şirket olması ihtimali de gerçekleşirse kirlenme zararına uğrayan şahıslar zararlarının karşılanmasına ilişkin zorluklar yaşayacaklardır⁵⁶¹. Buna benzer sorunları önlemek

⁵⁵⁹ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 184; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 24.

⁵⁶⁰ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 96. Türk hukuku bakımından kirlenme zararı olarak nitelendirilemeyen zararlara ilişkin olarak bu zararların tazmini hakkında öncelikle hangi hükümlerin uygulama alanı bulacağını belirlemek gerekmektedir. Bu husus çalışmamızın İkinci Bölüm, III başlıklı kısmında detaylı olarak ele alınmaktadır. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında kirlenme zararı olarak nitelendirilemeyen zararlar bakımından öncelikle 5312 sayılı Kanun'un uygulama alanına girip girmediğini tayin etmek gerekmektedir. Eğer söz konusu zarar bu Kanun'un uygulama alanına giriyorsa bu Kanun ile belirlenen sorumluluk esaslarına tabi olacak ve Kanun ile belirlenen sorumlu şahıslara karşı sorumluluk talebi ileri sürülebilecektir. 5312 sayılı Kanun'un uygulanmadığı haller bakımından ise Çevre Kanunu uygulama alanı bulabilecektir.

⁵⁶¹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 112. Zorunlu sigorta sisteminin getirdiği avantajlar oldukça fazla olmakla birlikte en önemlisi malvarlığı yalnızca tek bir gemiden ibaret olan şirketler bakımından

ve azaltmak için Sözleşme ile zorunlu sorumluluk sigortası yaptırma ya da benzer mali garantiler sağlama yükümlülüğü öngörülmekte ve doğrudan dava etme hakkı tanınmaktadır.

Zorunlu sigorta rejiminin benimsenmesi Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi'nin en önemli özelliklerinden birini teşkil etmektedir⁵⁶². Zorunlu sigortanın kabul edilmesi ve kirlenme zararına uğrayanların sigortacıyı doğrudan dava edebilme hakkının tanınması o dönemin geleneksel yapıdaki deniz ticaret hukuku bakımından büyük bir yenilik olarak görülmektedir⁵⁶³.

b. Zorunlu Sigorta ve Mali Güvence Esasları

Sözleşme m. 7/f. 1 hükmü Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı bulunan gemiler bakımından sigorta ya da sair mali güvenceyi sağlama zorunluluğu öngörmektedir⁵⁶⁴.

ortaya çıkmaktadır. Zira böyle bir gemi kirlenme zararına sebep olduğu takdirde kirlenme zararına uğrayan mağdurlar yalnızca söz konusu gemiden zararlarını tazmin ettirmek zorunda kalacaktır ancak gemi ise muhtemelen batmış ya da zarar görmüş olacaktır. Zorunlu sigorta bu problemi çözmektedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 204-205.) Özellikle Torrey Canyon kazasından sonra petrol kirliliğinden sorumluluğu düzenleyen milletlerarası sözleşmeler ile milli kanunların artması sonucu mali mesuliyet teminatına ilişkin bir talep ortaya çıkmıştır. (Zağra, **a.g.e.**, s. 181.)

⁵⁶² Sözleşmenin hazırlık çalışmaları aşamasında Tokyo'da gerçekleşen konferansta zorunlu sorumluluk sigorta sistemine ilişkin çeşitli tenkitler ileri sürülmüştür. Öncelikle bu sistemin uygulamada sorunlara sebep olacağı, sigorta endüstrisinin bunu kaldıramayacağı ve primin nasıl hesaplanacağına belirsiz olmasına ilişkin kaygılar dile getirilmiştir. Sigorta hukukunun ülkeler arasındaki farklılıkları sebebiyle yeknesaklığın sağlanamayacağı ileri sürülmüştür. Devletlerin sertifikayı düzenlerken sigortacı ve garantörlerin ödeme güçlerini ve garantinin geçerliliğini hangi ölçütler uyarınca tespit etmesi gerektiğinin belirsiz olması da eleştirilmiştir. Dile getirilen bu görüşlere rağmen zorunlu sorumluluk sigortası ilkesi benimsenmiştir. Bunun üzerine sigorta ile sınırlı sorumluluk arasındaki bağ nedeniyle sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler konusunda çalışmalar başlatılmıştır. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 16-17.)

⁵⁶³ Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 41, De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 112; Jacobsson, **International Liability**, s. 5. Böyle bir zorunlu sigortanın ihdas edilmesi gereği Sözleşme'nin hazırlık çalışmalarının en başından beri dile getirilmiştir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 225.) Komisyon tarafından hazırlanarak milli teşekküllere gönderilen raporlar zorunlu sigorta ilkesinin kabul edilmesinin faydasını ortaya koymaktadır. Bununla birlikte bazı teşekküller bu ilkeye uygulamada zorluklara neden olabileceği gerekçesiyle karşı çıkmış ve bu durumu CMI'a bildirmiştir. (Rayegan Kender, "Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 2 (1982), s.15.). Ancak bu zorunlu sigortanın kabul edilip edilmemesi meselesinde yaşanan görüş ayrılıkları nedeniyle Diplomatik Konferansta yaklaşık iki hafta boyunca tartışma konusu olmasının ardından zorunlu sigorta prensibi kabul edilmiştir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 204'ten naklen, LEG/CONF/4, O.R. 437-465; LEG/CONF/C.2/SR.14, O.R. 701-705.)

⁵⁶⁴ Burada zorunlu bir sorumluluk sigortası söz konusudur. Diğer bir deyişle, geminin maliki Sözleşme uyarınca doğacak olan sorumluluğunu teminat altına aldırılmaktadır. Zorunlu sigorta, sigortadan faydalanacak kimsenin söz konusu sigortayı yaptırması anlamına gelmektedir. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 591.)

Ancak bu zorunluluk yalnızca 2000 tondan fazla petrol yükünü dökme olarak taşıyan Sözleşme anlamında gemi sayılan araçlar bakımından geçerlidir⁵⁶⁵. Görüldüğü üzere Sözleşme gemi malikinin petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun sigorta ile teminat altına alınmasının yanı sıra başka türlü bir teminat sağlanmasına da imkân tanımaktadır⁵⁶⁶. Dolayısıyla gemi maliki banka teminat mektubu gibi mali bir güvence sağlayabileceği gibi sigorta yaptırarak da söz konusu yükümlülüğünü ifa etmiş olacaktır, bu itibarla Sözleşme uyarınca gemi malikine çeşitli güvenceler arasında seçim yapma imkânı tanınmaktadır⁵⁶⁷. Öte yandan uygulamada gemi maliklerinin çoğunlukla sigorta yaptırarak sorumluluklarını teminat altına aldıkları gözlenmektedir⁵⁶⁸.

Sözleşme ile getirilen bu zorunlu sigorta teminatı uygulamada genellikle kulüp sigortaları tarafından sağlanmakta ve petrol kirliliğine ilişkin sorumluluk belirli sınırlar çerçevesinde teminat altına alınmaktadır⁵⁶⁹. Kulüp kuralları uyarınca kulübe kayıtlı bulunan tankerden petrol ya da sair tehlikeli maddelerin sızması ya da tahliyesiyle meydana gelen zarar ve böyle bir tehlikeyi asgariye indirmek ya da önlemek amacıyla alınan makul nitelikteki tedbirlere ilişkin masraflar ve bu tedbirlerin neden olduğu her türlü ziya ve hasardan doğan sorumluluk kulüp teminatı

⁵⁶⁵ Söz konusu hüküm bakımından ton hesabında geminin yakıtı dikkate alınmamaktadır. Bu şekilde belirli bir ton belirlemek suretiyle önemli kazalar göz önünde bulundurulmuştur. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 19.)

⁵⁶⁶ Sigorta yaptırma yükümlülüğü geminin sicilde kayıtlı malikine yüklenmektedir. Ancak Resmi Gazete’de yayımlanan Sözleşmenin Türkçe çevirisinde ilgili hükümde söz konusu yükümlülüğün geminin donatanına yüklendiği yer almaktadır. Burada donatan kavramına atıf yapılması hatalıdır, gemi malikinin zorunlu sorumluluk sigortası yaptırması gerekmektedir. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 586-587.)

⁵⁶⁷ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 68; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 252.

⁵⁶⁸ Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 19; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 252. Doktrinde Sözleşme ile zorunlu sorumluluk sigortasının öngörüldüğü, bu itibarla geminin teminat altına alınmadığı, ancak gemi malikinin sorumluluğunun teminat altına alındığına özellikle dikkat çekme ihtiyacı duyulmuştur. (Rayegan Kender, “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları için Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, **Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 24, Sayı: 1-2 İstanbul, 2004, s. 584.)

⁵⁶⁹ Sözleşmenin zorunlu sorumluluk sigortasına ait hükümleri bu sigortaya ilişkin teminatı sağlayan Kulüplerin kurallarına dahil edilmektedir. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 588; Didem Algantürk-Light, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası**, 2. Bası, Arıkan, İstanbul, s. 65-66.) 1983 tarihli Institute Time Clauses Hull m. 7, 1995 tarihli Institute Time Clauses Hull m. 7 ve 2002 tarihli International Hull Clauses m. 5 uyarınca teminat kapsamında yer alan rizikonun gerçekleşmesi nedeniyle hasarlanan sigorta konusu geminin sebep olduğu kirlenme tehlikesi (pollution hazard) veya tehdidini önlemek ya da azaltma amacıyla yetkili kamu makamlarının tasarrufu sonucu geminin hasara ya da ziyaa uğraması da teminat kapsamında yer almaktadır. “Kirlenme tehlikesi” klozu esas itibarıyla Torrey Canyon kazasında geminin kamu makamları tarafından batırılması sonucunda kabul edilmiştir. (Yazıcıoğlu, **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, s. 142.)

kapsamında yer almaktadır⁵⁷⁰. Bundan başka kulübe kayıtlı bulunan tankerden petrolün sızması ya da bırakılması halinde kulüp üyesinin kendi malı da zarara uğradığı takdirde bu zarar da sigorta teminatı kapsamında tazmin edilmektedir⁵⁷¹. Sözleşme herhangi bir banka teminatı ya da uluslararası tazminat fonu tarafından düzenlenmiş sertifika gibi mali güvenceleri de geçerli saymakla birlikte gemi maliklerinin pek azı bu seçeneklere başvurmakta, genellikle kulüp sigortası kapsamında bu sorumluluğunu teminat altına almaktadır⁵⁷².

Sigortanın sağladığı teminat miktarı Sözleşme uyarınca gemi maliki bakımından öngörülen sorumluluğun sınırına eşit olmak zorundadır⁵⁷³. Ancak uygulamada gemi malikleri kulüp sigortası teminatının daha büyük miktarlar üzerinden sağlanmasını talep etmektedir. Zira gemi maliki Sözleşmeye Taraf olmayan Devlet karasularında meydana gelen zararlardan Sözleşme haricinde sorumlu tutulduğundan, bu zararlar Sözleşme ile öngörülen sınırlı sorumluluğa tabi olmayacak ve ayrıca tazmin edilecektir⁵⁷⁴. Ayrıca yukarıda detaylı olarak ele alındığı üzere bazı istisnai hallerde gemi maliki sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirmektedir⁵⁷⁵. Özellikle bu iki sebebi göz önünde bulunduran gemi malikleri Sözleşme ile öngörülen sorumluluk limitlerini aşan miktarlar üzerinden sorumluluklarını teminat altına aldırılmaktadır⁵⁷⁶.

⁵⁷⁰ Algantürk-Light, **Kulüp Sigortası**, s. 65-66. Sözleşme ile öngörülen zorunlu sigorta teminatı P&I Kulüpleri tarafından sağlandığına göre bu halde kulüpler üyelerine karşı ileri sürebilecekleri defilerden vazgeçmektedir. Bu defiler arasında özellikle “payment first by the owner” defii yer almaktadır. Bunun sebebi ise sigortacıların zarar gören kimselere karşı ileri sürebilecekleri defilerin Sözleşme ile özel olarak belirlenmiş olmasıdır. (Yeşilova-Aras, **a.g.e.**, s. 58.)

⁵⁷¹ Algantürk-Light, **Kulüp Sigortası**, s. 65-66; UK P&I Club, Rules and By-Laws, 1998, Rule 2, Appendix A; North of England P&I Association with Newcastle P&I Association, P&I Rules 1998/99, Rule 19/13; The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. Class 1 – P and I, Rule 25, xvi’den naklen.

⁵⁷² De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 113.

⁵⁷³ Bu itibarla burada bir tür sınırlı hukuki sorumluluk sigortası söz konusudur. Zira sigorta ettirenin sorumluluğu belirli bir tutarla sınırlandırılarak teminat altına alınmıştır. (Omağ, **Hukuki Sorumluluk Sigortaları**, s. 86.)

⁵⁷⁴ Özellikle Amerika Birleşik Devletleri karasularında meydana gelen kirlenme zararlarını bu duruma örnek göstermek mümkündür. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 113.)

⁵⁷⁵ Bu durum 1969 tarihli Sözleşme uyarınca malikin şahsi kusurunun söz konusu olması halinde ve 1992 tarihli Sözleşme uyarınca malikin zarara sebep olma kastıyla ya da muhtemelen böyle bir zarara sebep olacağını bilerek pervasızca işlediği fiilin söz konusu olması halinde gerçekleşecektir.

⁵⁷⁶ Algantürk-Light, **Kulüp Sigortası**, s. 60; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 113.

Ayrıca Sözleşme m. 7/f. 11 hükmü Taraf Devletlerin iç hukuklarında yapacakları mevzuat düzenlemeleriyle kendi karasularında yer alan liman ve tesislere giriş yapan veya bu liman veya tesislerden ayrılan gemileri, Sözleşme ile öngörülen zorunlu sigortayı yaptırmaları ya da sair mali güvenceleri sağlama yükümlülüğü getirmesi gerektiğini öngörmektedir⁵⁷⁷. Böylece Sözleşmeye taraf olmayan Devlet sicillerinde kayıtlı bulunan ancak ticaret yaptığından uluslararası sularda seyreden gemilerin de zorunlu sigorta ya da sair mali güvenceyi sağlaması yoluyla gemi maliklerinin sorumluluğunun sigorta ettirilmesi şartının yerine getirilmesi temin edilmiştir⁵⁷⁸.

Sözleşmenin m. 7/ f. 9 hükmü gereğince sorumluluk sigortacısı ya da mali güvenceyi sağlayan şahıslar tarafından ödenen tazminat münhasıran Sözleşme uyarınca kirlenme zararı taleplerinin tazmin edilmesine tahsis edilecektir⁵⁷⁹. Bu itibarla sigortacı ya da mali güvenceyi sağlayan şahıslara kirlenme zararına uğrayan şahısların zararları giderilmeden malike ödeme yapmaktan kaçınabilme imkânı sunulmaktadır. Bu durum malikin bu tazminatla fon kuracak olması halinde de geçerli olacaktır⁵⁸⁰.

c. Zorunlu Sigortadan Muaf Tutulan Gemiler

Zorunlu sigortaya ilişkin dikkat çekilmesi gereken başka bir nokta ise söz konusu yükümlülüğün yalnızca 2000 tondan fazla petrolü dökme yük olarak taşıyan gemiler bakımından öngörülmesidir. Bu itibarla 2000 tondan daha az petrolü dökme yük olarak taşıyan tankerlerin sigorta yaptırmaya ya da sair mali güvence sağlama yükümlülüğü bulunmamaktadır. Şüphesiz ki zorunlu sigorta yaptırmaya ya da mali

⁵⁷⁷ Ancak gemi Sözleşme'ye taraf olmayan Devletler arasında yolculuk yaptığı takdirde sigorta yaptırmaya yükümlülüğüne tabi olmadığından bu yolculuk esnasında meydana gelen zararlar sigorta teminatından yoksun kalabilecektir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 207.)

⁵⁷⁸ Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında zorunlu sigorta şartı epeyce tartışılmış hususların başında gelmektedir. Zira delegelerin bazıları kendi ülkelerinde kayıtlı gemilerin böyle bir sigorta yaptırmaları halinde bu gemi malikleri üzerinde sigorta primine ilişkin maddi külfet teşkil edeceği ve Sözleşmeye Taraf olmayan Devletlerde kayıtlı bulunan gemilerin ise sigorta zorunluluğuna tabi olmaması nedeniyle rekabet gücünün artacağı gerekçesiyle karşı çıkmışlardır. Böylece söz konusu hükmün sevk edilmesiyle bu durum sorun olmaktan çıkmış ve uzlaşma sağlanmıştır.

⁵⁷⁹ Doktrinde böyle bir hükme neden gerek duyulduğunun anlaşılamadığı, her halde uygulamada ortaya çıkabilecek tereddütleri önlemek ve açığa kavuşturmak amacıyla öngörüldüğü belirtilmektedir. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 593.)

⁵⁸⁰ Ünán, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 143.

güvence sağlama yükümlülüğü kapsamında hariç bırakılan bu tankerlere ilişkin gemi malikinin PKSS'den kaynaklanan sorumluluğu devam etmektedir. Bu tür gemiler yalnızca sigortaya ilişkin yükümlülükten muaf tutulmaktadır⁵⁸¹.

Diğer taraftan Sözleşmenin m. 7/f. 12 hükmü ile zorunlu sigorta bakımından başka bir istisna daha getirilmektedir. Buna göre, Taraf Devlet mülkiyetinde bulunan gemiler zorunlu sigorta yaptırma veya sair mali güvence sağlama yükümlülüğünden muaf tutulmaktadır. Ancak böyle bir sigorta teminatının bulunmaması halinde söz konusu Devlet gemisinin, sicile kayıtlı bulunduğu Devletin yetkili makamları tarafından düzenlenmiş bir sertifikayı bulundurması gerekmektedir.

d. Sertifika

Zorunlu sigorta ya da sair mali güvencenin belgelendirilmesi birçok açıdan zorluklara sebep olabilmekle birlikte, bu zorlukların en önemlisi bu zorunlu sigortanın ya da sair mali güvencenin nasıl uygulanacağı meselesidir⁵⁸². Yukarıda açıklanan zorunlu sigorta yaptırma ya da mali güvence sağlama yükümlülüğünün uygulamada denetlenmesi hususu ve Sözleşmenin uygulama alanı kapsamına giren gemiler bakımından söz konusu güvenceye ilişkin sertifikayı gemide bulundurma yükümlülüğü ve söz konusu sertifikanın içeriği PKSS m. 7/f. 2 hükmü ile düzenlenmektedir⁵⁸³. Buna göre:

“Taraf Devletin ilgili mercii tarafından 1. fıkradaki şartlara uyulduğunun tespit edilmesinden sonra işbu Sözleşme hükümlerine göre

⁵⁸¹ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 67; Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 19. Ayrıca dökme yük olarak 2000 tondan daha az petrol taşıyan gemilerin de zorunlu sigorta yükümlülüğüne tabi olmadığına değinmek gerekmektedir. Nitekim bir tanker 1000 ton petrolü dökme yük olarak, 1000 ton petrolölü ise yakıt olarak taşıdığı takdirde yine sigorta yaptırma yükümlülüğünden muaf tutulacaktır. Abdullayev, **a.g.e.**, s. 252-253.

⁵⁸² Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 205.

⁵⁸³ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca düzenlenen sertifikayı bordasında bulunduran gemiler aynı zamanda HNS Sözleşmesi uyarınca düzenlenen sertifikayı da gemide bulundurmakla yükümlüdür. Bunun sebebi ise HNS Sözleşmesi uyarınca sorumluluk kirlenme zararından başka zararları da kapsamaktadır. (Jacobsson, **HNS Convention**, s. 39.) 2011 yılının Kasım ayında Uluslararası Denizcilik Örgütü Yakıt Sözleşmesine Taraf olan Devletler bakımından kendi bayrağını çeken ya da limanlarına giriş yapan gemileri, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca düzenlenen sertifikaya sahip olsalar dahi, Yakıt Sözleşmesi uyarınca düzenlenen sertifikayı da bulundurmakla yükümlü kılınmalarına ilişkin bir tavsiye karar yayımlamıştır. (IMO document LEG 97/7, para. 11-12; IMO Circular Nr. 3145 Annex 1; Resolution A.1055(27).) Bu itibarla petrol tankerleri hem Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, hem Yakıt Sözleşmesi, hem de HNS Sözleşmesi uyarınca düzenlenen sertifikayı bulundurmak zorundadır.

her bir gemiye, sigorta veya diğer mali güvencenin yürürlükte olduğunu belirten bir sertifika verilecektir. Taraf Devletlerden birinde tescil edilen bir gemi ile ilgili olarak bu sertifika, geminin sicile kayıtlı olduğu Devletin ilgili mercii tarafından verilecek veya tasdik edilecektir. Taraf Devletlerden birinde tescil edilmemiş olan bir gemi ile ilgili olarak bu sertifika, herhangi bir Taraf Devletin ilgili mercii tarafından verilebilir veya tasdik edilebilir. Sertifika, Sözleşmenin Ekinde belirlenen modele uygun olacak ve aşağıdaki bilgileri kapsayacaktır:

- a. geminin adı ve tescil limanı;*
- b. gemi malikinin adı ve ticari merkezinin bulunduğu yer;*
- c. teminat türü;*
- d. sigortacının veya teminatı veren şahsın adı ve ticari merkezinin bulunduğu yer ve uygun olduğunda sigorta veya teminat verenin bulunduğu yer;*
- e. sertifikanın sigorta veya diğer teminatın geçerlilik süresini aşmayacak olan geçerlilik süresi.”*

(1) Sertifika düzenlemeye yetkili olan kişi

Sigorta yaptırmak zorunda olan her gemi için yukarıda belirtilen şartları haiz bir sertifika düzenlenmesi gerekmektedir⁵⁸⁴. Bu sertifika geminin sicile kayıtlı bulunduğu Devlet tarafından düzenlenmeli veya şartların yerine geldiği anlaşıldığı takdirde onaylanmalıdır⁵⁸⁵. Bu itibarla her Taraf Devletin, söz konusu sertifikanın kim tarafından düzenleneceği yahut onaylanacağını iç hukuku uyarınca tayin etmesi gerekmektedir. Uygulamada söz konusu sertifika “Mavi Kart/Blue Card” olarak anılmaktadır ve genellikle geminin P&I Kulübü tarafından sağlanmaktadır⁵⁸⁶.

Öte yandan 1969 tarihli PKSS uyarınca Sözleşmeye taraf olmayan Devlet sicillerinde kayıtlı bulunan tankerlerin de Taraf Devlet limanlarına girerken sertifika

⁵⁸⁴ 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hazırlık çalışmaları aşamasında söz konusu sertifika modeli hazırlanırken nükleer gemilere dair olan sigorta sertifikası esas alınmıştır. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 16.)

⁵⁸⁵ Devlet tarafından düzenlenen sertifikanın hukuki mahiyeti ve bu sertifika ile Devletin herhangi bir garanti altına girip girmediği meselesini de ele almak gerekmektedir. Buna göre Devletin yetkili makamı sertifikayı düzenlerken ya da tasdik ederken Sözleşmeye uygun bir sigortanın varlığını tespit etmiş ve onaylamış olacaktır. Bu itibarla Devlet herhangi bir garanti taahhüdü altına girmeyecektir. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 19.) Uygulamada bu hususta herhangi bir problem yaşanmamıştır, zira Sözleşmenin uygulandığı petrol tankerleri Uluslararası P&I Kulüpler Birliğine dahil kulüplerden biri tarafından teminat altına alınmaktadır ve bu sigortacının sigorta poliçesinden doğan yükümlülüklerini yerine getiremeyeceği herhangi bir risk teşkil etmemektedir. (Jacobsson, **HNS Convention**, s. 39.)

⁵⁸⁶ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 113; Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 19.

bulundurma yükümlülüğüne tabi olup olmadıkları ve eğer bulundurmaları gerekiyorsa, sicile kayıtlı bulundukları Devlet Sözleşmeye taraf olmadığına göre bu sertifikanın kimin tarafından düzenleneceği meseleleri gündeme gelmiştir. Zira bu meseleler 1969 tarihli PKSS uyarınca açık bir şekilde düzenlenmemiştir⁵⁸⁷. 1992 tarihli PKSS bu hususta gündeme gelen meseleleri göz önünde bulundurarak yeni düzenlemeler getirmiştir. Öncelikle yukarıda da belirtildiği üzere 2000 tondan fazla petrolü dökme yük olarak taşıyan her gemi zorunlu sigortaya tabidir. Böyle bir geminin Sözleşmeye taraf olmayan bir Devlet sicilinde kayıtlı olması halinde ise söz konusu sertifika herhernagi bir Taraf Devletin ilgili mercii tarafından verilebilecek ya da tasdik edilebilecektir⁵⁸⁸. Bu hüküm uyarınca 1969 tarihli PKSS uyarınca çıkan sorunlar çözüme kavuşturulmuştur⁵⁸⁹.

(2) Dili ve suretleri

Sözleşmenin m. 7/f. 3 hükmüne göre sertifika, düzenleyen Devletin resmi dilinde olmalıdır. Ancak bu dilin İngilizce ya da Fransızca olmaması halinde sertifika, metnin İngilizce ya da Fransızca tercümesini de içermelidir. Sözleşmenin m. 7/f. 4 hükmü uyarınca sertifikanın sürekli olarak gemide bulundurulması gerektiği gibi geminin sicilini tutan kamu makamının sertifikanın bir kopyasını haiz olması gerekmektedir. Ancak geminin sicile kayıtlı bulunduğu Devlet, Sözleşmeye taraf değilse, sertifikanın kopyasının o sertifikayı tanzim eden yahut onaylayan yetkili mercilere tevdi edilmesi gerektiği de ayrıca öngörülmektedir.

(3) Geçerliğine ilişkin hükümler

⁵⁸⁷ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 305. Söz konusu meseleler Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hazırlık çalışmaları aşamasında hem Tokyo Konferansında hem de Brüksel’de düzenlenen konferansta gündeme gelmiştir. Özellikle Devletlerin sertifika düzenlemeye ilişkin görevlerini nasıl ifa edecekleri, sigortanın gerçek değerini nasıl tayin edecekleri hususunda kaygılar dile getirilmiştir. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 16-17.)

⁵⁸⁸ Doktrinde böyle bir hükmün eklenmesinin oldukça isabetli olduğu belirtilmektedir. Zira böylelikle Taraf Devletlerden birinin limanlarına ya da karasularına girmek isteyen tankerden söz konusu sertifika talep edildiğinde, tankerin sicile kayıtlı bulunduğu Devletin Sözleşmeye taraf olmadığını ileri sürmek mümkün olmayacaktır. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 587.)

⁵⁸⁹ Nitekim 1969 tarihli PKSS bakımından Sözleşmeye taraf olmayan Devletlerin düzenlediği sertifikaların geçerliliği de tartışma konusu olmuştur. Çünkü böyle bir sertifika Sözleşme uyarınca geçerli kabul edilmemektedir. Bununla beraber diğer Taraf Devletler de böyle bir sertifikanın geçerliğini tanımakla yükümlü değildir. (Abdullayev, **a.g.e.**, s. 305)

Sertifikanın geçerlik süresinin, sertifika ile belgelenen sigorta ya da sair mali güvencenin geçerlilik süresinden daha uzun bir zaman dilimi için düzenlenemeyeceği Sözleşmenin m. 7/f. 2 hükmü ile öngörülmektedir. Bununla beraber, Sözleşmenin m. 7/f. 5 hükmü gereğince sigorta veya sair mali güvencenin, sertifikada gösterilen geçerlilik süresinden önce herhangi bir nedenle sona erdiği takdirde yetkili makam nezdinde yeniden geçerlilik kazanmadığı veya söz konusu gemiye ilişkin yeni bir sertifika düzenlenmemesi halinde sertifikanın zarar görenlere karşı ileri sürülmesi mümkün olamayacaktır. Diğer bir ifadeyle, kirlenme zararına uğrayan şahıslar bakımından sertifikada belirlenen geçerlik süresi esas alınmaktadır. Dolayısıyla sertifikası olmayan bir gemi Sözleşmenin m. 7/f. 10 hükmü gereği ticari faaliyette bulunamayacağından, zarar görenler esas olarak hiçbir zaman sigorta ya da mali güvence himayesinden mahrum kalmayacaktır⁵⁹⁰. Geminin sicile kayıtlı bulunduğu Devlet, Sözleşmenin m. 7/f. 6 hükmüne göre sertifikanın geçerliğine ve düzenlenmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek hususunda yetkili kılınmıştır.

Usulüne uygun olarak tanzim edilmiş sertifikaların diğer Taraf Devletler tarafından tanınması ve kabul edilmesi gerektiği Sözleşmenin m. 7/f. 7 hükmü ile öngörülmektedir. Diğer taraftan Taraf Devlet sicilinde kayıtlı olmayan gemiler içinde tanzim edilen sertifika, aynı şekilde usulüne uygun olarak düzenlenmesi veya onaylanması halinde, Taraf Devletlerde kayıtlı gemiler hakkında düzenlenen ya da onaylanan sertifikalarla aynı geçerlikte kabul edilecektir.

(4) Taraf Devletlerin yükümlülükleri ve yetkileri

Her geminin zorunlu sigorta yaptırması ya da mali güvence sağlamasını temin etmek bakımından PKSS m. 7/f. 10 hükmü uyarınca Taraf Devletlerin kendi bayrağını taşıyan ve zorunlu sigorta yükümlülüğüne tabi bulunan gemiler bakımından gerekli sertifikayı bulundurmadıkları takdirde ticari faaliyette bulunma yasağı getirmeleri gereği hüküm altına alınmıştır.

Zorunlu sigorta yaptırma veya mali güvence sağlanmasına ilişkin Taraf Devletlerin diğer yetkileri de Sözleşmenin m. 7/f. 11 hükmü ile düzenlenmektedir.

⁵⁹⁰ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 254.

Buna göre, Taraf Devletlerin kendi ulusal mevzuatlarında her biri limanlarına gelen veya limanlarından ayrılan ya da açıkta karasuları içinde bir yükleme boşaltma yerine gelen veya oradan ayrılan gemilerin, Sözleşmeye uygun olarak sigorta yaptırmalarını veya başka mali güvence göstermelerini sağlayacak hükümler öngörmesi gerekmektedir. Elbette söz konusu hükümler 2000 tondan fazla petrolü dökme yük olarak taşıyan gemileri kapsamak üzere düzenlenmelidir. Ayrıca bu hükümler söz konusu gemi hangi ülkenin siciline kayıtlı olursa olsun geçerli olacak şekilde düzenlenmelidir. Bu hüküm uyarınca 2000 tondan fazla petrolü dökme yük olarak taşıyan gemilerin tamamının zorunlu sigorta yaptırma ya da mali güvence göstermeleri temin edilmektedir. Öte yandan Sözleşmeye Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı gemilere yüklenen mali külfet böylelikle Sözleşmeye taraf olmayan Devlet siciline kayıtlı olan gemiler bakımından da öngörülmekte, böylece hakkaniyet sağlanmaktadır⁵⁹¹.

Son olarak Taraf Devletlerden biri tarafından düzenlenen yahut onaylanan sertifikaların söz konusu Devletin garantisi altında bulunup bulunmadığını incelemek gerekmektedir. Bu hususa ilişkin olarak doktrinde Taraf Devletin yalnızca Sözleşmeye uygun bir sigorta yaptırıldığını ya da mali güvence gösterildiğini belirleyerek onayladığı gerekçesiyle sigorta ile teminat altına alınan sorumluluğa ilişkin herhangi bir garanti taahhüdü altına girmediği kabul edilmektedir⁵⁹².

e. Zarar Görenin Zorunlu Sigortacı ya da Mali Güvence Sağlayana Doğrudan Dava Açma Hakkı

Sözleşme ile öngörülen zorunlu sigorta rejiminin en önemli özelliği gemi maliklerine sigorta yaptırma zorunluluğu getirmesi değildir. Zira yukarıda da belirtildiği üzere gemi malikleri kulüp sigortası ile zaten petrol kirliliğinden doğan sorumluluklarını teminat altına aldırılmaktadır. Bu rejimin getirdiği en önemli yenilik

⁵⁹¹ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 148; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 255. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları aşamasında zorunlu sigorta esasının benimsenim benimsenmeyeceği hususu görüşülürken zorunlu sigorta sisteminin bu sistemin mümkün olduğu kadar fazla gemi hakkında uygulandığı takdirde verimli bir şekilde işleyeceği dile getirilmiştir. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 17.) Taraf Devletlerin limanlarına giriş çıkışlarda böyle bir sertifikanın varlığının denetimi hükmü bunu sağlamak amacıyla öngörülmüştür.

⁵⁹² Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 19; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 253.

zarar görenlerin sigortacıya ya da mali güvenceyi sağlayan garantör olarak nitelendirilen şahıslara doğrudan dava açabilmesi imkânıdır⁵⁹³.

Sözleşme'nin m. 7/f. 8 hükmü uyarınca kirlenme zararına uğrayan şahıslara zorunlu sigorta ya da mali güvence sağlayana doğrudan dava açma hakkı tanınmaktadır⁵⁹⁴. Buna göre, zarar görenler kirlenme zararı kapsamında uğradıkları zararlar dolayısıyla tazminat taleplerini doğrudan sigortacıya veya mali güvence vermiş olan şahsa yöneltebilecektir. Zarar gören, sigortacı ya da mali güvence sağlayan şahsa müracaat ettiği takdirde, malike karşı sahip olduğu talep hakkından feragat etmiş sayılamayacaktır. Ancak elbette sigortacıdan elde ettiği tazminat oranında kirlenme zararına ilişkin alacağı da düşecektir⁵⁹⁵.

Sözleşmenin m. 5/f. 11 hükmü uyarınca sigortacı ya da garantöre karşı kirlenme zararına uğrayan kimseler tarafından doğrudan dava açıldığı takdirde sigortacı yahut garantör fon tesis ederek sorumluluğunu sınırlandırabilecektir⁵⁹⁶. Kirlenme zararına uğrayan kişi, sigortacıya doğrudan dava açtığı takdirde sigortacı gemi malikinin kirlenme zararına uğrayan kişiye karşı ileri sürebileceği defilerden yararlanma hakkını haizdir. Ancak gemi malikinin iflası, aczi ya da şirket tasfiyesi gibi haller bu kapsamdan hariç tutulmaktadır, sigortacının bu hallere dayanması mümkün değildir⁵⁹⁷. Bununla beraber Sözleşmenin m. 7/f. 8 hükmüne göre gemi

⁵⁹³ Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 591; Yeşilova-Aras, **a.g.e.**, s. 58; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 114. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hazırlık çalışmaları aşamasında doğrudan dava esası tartışılırken İngiliz delegesi böyle bir dava hakkının gemi malikinin zarar görenin açacağı tazminat davalarında kendisini savunmadaki menfaatini zayıflatacağını ileri sürmüş ve bu esasın kabul edilmesine karşı çıkmıştır. Başta İtalyan delegesi olmak suretiyle diğer delegeler bu esasın kabul edilmesinin zorunlu olduğunu ve özellikle gemi malikinin zararı karşılamak bakımından finansal açıdan muktedir olmaması halini gözeterek büyük fayda sağlayacağını belirtmişlerdir. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 17.)

⁵⁹⁴ Doğrudan dava hakkı, sorumluluk sigortaları bakımından zarar gören üçüncü kişileri korumak amacıyla tesis edilmiş bir esastır. Sigorta ilişkisi sigortacı ile sigorta ettiren yani gemi maliki arasında kurulmaktadır ve bu sigorta ile gemi malikinin petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu teminat altına alınmaktadır. Prensipte gemi maliki zarar görenin zararını tazmin eder ve bunu sigortacıdan talep eder. Ancak doğrudan dava imkanı ile, zarar görenlere gemi malikine başvurmadan doğrudan sigortacıya karşı taleplerini ileri sürme hakkı tanınmaktadır. (Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 591.)

⁵⁹⁵ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 143; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 256.

⁵⁹⁶ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 208.

⁵⁹⁷ Sigortacının sigortalıya yani sorumlu bulunan gemi malikine karşı sigorta sözleşmesi uyarınca ileri sürebileceği defileri zarar görene karşı ileri sürebilmesi zarar gören bakımından sağlanan himayeyi zayıflatmaktadır. Bu itibarla defi ve itirazların ileri sürülememesi önem arz etmektedir. Sözleşme

maliki sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirse dahi, sigortacı sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkına sahip olacaktır. Öte yandan kirlenme zararına uğrayanların doğrudan sigortacıya dava açarak tazminat taleplerini yöneltmeleri halinde sigortacının gemi malikine karşı ileri sürme hakkını haiz bulunduğu defileri zarar gören davacılara karşı ileri süremeyecektir. Ancak Sözleşme m. 7/f. 8 hükmü ile tek bir istisna öngörülmüştür. Buna göre sigortacı kirlenme zararına gemi malikinin pervasızca hareketinin⁵⁹⁸ sebep olduğuna ilişkin defiyi ileri sürebilecektir⁵⁹⁹. Ayrıca Sözleşmenin m. 5/f. 11 hükmü uyarınca sigortacı gemi maliki ile aynı şartlarda ve eşit şekilde geçerliğe sahip fon tesis etme hakkını haizdir.

Öte yandan sigortacının sigorta sözleşmesi ya da poliçe kapsamında gemi malikine karşı ileri sürebileceği defileri kirlenme zararına uğrayan şahıslara karşı ileri süremeyeceği doktrinde belirtilmektedir⁶⁰⁰. Bu durum Türk doktrininde tartışılmıştır. Sözleşmenin yapılan Türkçe çevirisi uyarınca bu meseleye ilişkin hüküm şu şekilde ifade edilmektedir: “..bununla beraber davalı, malik tarafından

uyarınca öngörülen defiler sigorta ilişkisinden kaynaklanmayan, gemi malikinin zarar görene karşı sorumluluğuna ilişkindir. Gemi malikinin sorumlu olmayacağı hallere ilişkin defileri sigortacının ileri sürebilmesi sorumluluk sigortalarının bir sonucudur. İflas ve tasfiyenin ileri sürülebilmesi zarar görenler bakımından önemli bir himaye sağlamaktadır. (Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 16; Kender, **Zorunlu Sorumluluk Sigortası**, s. 592-593.)

⁵⁹⁸ Bu kavram Anglo-Sakson hukuk sisteminde “wilful misconduct” kavramına denk gelmekte olup Kara Avrupası hukuk sisteminde tam karşılığı bulunmamakta; “kasta yakın ağır kusur”, “mevsuf nitelikte ağır kusur” ya da “çok ağır kusur” olarak anlaşılması kabul edilmektedir. (Kender, **Deniz Ticaret Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu**, s. 119; Aydın, **a.g.m.**, s. 268) Damar ise 1980 CIV m. 42 ve CIM m. 44’ün İngilizce başlıklarında “wilful misconduct” ile “gross negligence” kavramlarının bir arada kullanıldığını, bu itibarla kavramın kast, ağır kusur ya da ağır ihmal şeklinde değerlendirilmemesi gerektiğini; onun yerine “cüretkarane davranış” ya da “pervasızca hareket” kavramının kullanılmasının uygun olacağını ileri sürmektedir. (Duygu Damar, “Milletlerarası Taşıma Hukukunda ‘Wilful Misconduct’ Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni: Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan**, Yıl: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 393.) Bu hususta detaylı bilgi için bkz. Tahir Çağa, “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **BATİDER**, C. IXX, S: 2, s. 289 vd.; Tahir Çağa, “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, **V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara, 1989, s. 173 vd.; Kübra Yetiş-Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008.

⁵⁹⁹ Sigortacının gemi malikinin zarara pervasızca hareketiyle sebep olmasına ilişkin definin zarar görene karşı ileri sürülebilmesi eleştirilmektedir. Bu görüşe göre gemi malikinin fiili zarara yol açmış iken zorunlu sigorta öngörülmesiyle amaçlanan kamu yararı düşüncesiyle çelişmektedir. Ayrıca kulüplerin gemi malikinin böyle bir fiili sebebiyle zarar görenin zararını tazmin etmekten imtina etmek yerine ilgili gemi malikinin kulüpten ihraç edilmesi gerektiği ileri sürülmektedir. Sonuç itibarıyla yazar bu definin zarar görene karşı ileri sürülmesi haksız bir yaptırımdan ibaret olduğunu ve sigortacının buna dayanması gerektiğini savunmaktadır. (Yeşilova-Aras, **a.g.e.**, s. 61.)

⁶⁰⁰ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 114-115.

*açılmış olan davada ileri sürebileceği defi'lerden başkasını dermeyan edemez.”*⁶⁰¹ Ancak diğer bir görüşe göre sigortacının, sigorta sözleşmesini akdeden gemi malikine karşı ileri sürebileceği defilerin kirlenme zararına uğrayan şahıslara karşı da dermeyan edilebileceği savunulmaktadır⁶⁰². Öte yandan başka bir görüş de bu hususta ilk görüşü desteklemekte ve bu görüşünü doğrudan dava hakkının sigortacı ile gemi maliki arasındaki ilişkiden kaynaklanan sebeplerden etkilenmemesinin bu kurumun uygulamada etkin bir şekilde işleyebilmesi için şart olmasına bağlamıştır⁶⁰³. Kanaatimizce sigortacının sigorta ettiren gemi maliki ile arasındaki sigorta sözleşmesinden kaynaklanan defileri üçüncü şahıs konumundaki kirlenme zararına uğrayan şahıslara karşı ileri sürebileceğini kabul etmek mümkün değildir. Nitekim Sözleşmenin amacı kirlenme zararına uğrayan şahısları korumaktır. Bu genel prensibin yanı sıra söz konusu defilerin zarar görenlere karşı ileri sürülebileceğini kabul etmek doğrudan dava hakkının hukuki niteliğine de aykırıdır⁶⁰⁴. Bu itibarla sigortacının gemi maliki ile arasında geçerli bulunan sigorta sözleşmesinden doğan defilerini zarar gören şahıslara karşı ileri sürmek mümkün değildir.

8. Yetkili Mahkeme

Sözleşmenin m. 9 hükmü kirlenme zararına ilişkin talepler bakımından yetkili mahkemeyi belirlemektedir:

⁶⁰¹ Tahir Çağa, “Hidrokarbonlar ile Kirlenmeden Doğan Zararlardan Hukuki Mesuliyete Dair Milletlerarası Sözleşme”, **Milletlerarası Hukuk Bülteni**, Yıl:2, Sayı:1, 1982, s.60.

⁶⁰² Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 20-21.

⁶⁰³ Ünan aynı esanın Karayolları Trafik Kanunu ile benimsenen doğrudan dava hakkına ilişkin olarak da benimsendiğini belirterek görüşünü kuvvetlendirmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 144). Aynı yönde bkz. Yeşilova-Aras, **a.g.e.**, s. 60; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 256-257.

⁶⁰⁴ Uygulamada denizcilik rizikoları genellikle P&I Kulüpleri tarafından teminat altına alınmaktadır ve bu kulüplerin kendi özel kuralları bulunmaktadır. Bu kulüplerin mutlak kurallarından biri olan “pay to be paid” prensibinin doğrudan dava hakkının tanınmasıyla üçüncü kişilere karşı geçersiz sayılması gerekmektedir. Kulüpler sigortalı gemi malikine karşı prensipte primin ya da kulüp üyelik aidatının ödenmemesine, geminin denize elverişli olmamasına geminin klasi ile ilgili şartların eksikliğine ya da donatanın pervasızca hareketine ilişkin defileri ileri sürebilecektir. Yeşilova-Aras’a göre bu tür defilerin zarar görene karşı ileri sürülebilmesine imkan tanınması halinde zorunlu sorumluluk sigortası öngörülmesinin herhangi bir önemi kalmayacaktır. Dolayısıyla sigortacı zarar görene karşı yalnızca gemi malikinin Sözleşme ile öngörülen sorumsuzluk hallerinden birinin varlığını ya da gemi malikinin zarara pervasızca hareketiyle sebep olduğu hususunu ileri sürebilecektir. Bu itibarla da kulübün kuralları ya da “pay to be paid” ilkesi zarar göreni bağlamayacaktır. (Yeşilova-Aras, **a.g.e.**, s. 60.)

- “1. Bir olay, bir veya birden çok Taraf Devletin ülkesinde veya karasuları dâhil münhasır ekonomik bölgesinde kirlenme zararına sebep olur yahut kirlilik zararlarını önlemek veya azaltmak için karasuları dâhil olmak üzere münhasır ekonomik bölgesinde önleyici tedbirler alınmış bulunursa tazminat davaları ancak söz konusu Taraf Devlet veya Devletlerin mahkemelerinde açılabilir. Bu gibi davalarda davalıya uygun bir süre içinde bildirim gönderilir.
2. Taraf Devletlerden her biri bu gibi tazminat davalarını hükme bağlayabilmek üzere mahkemelerine gerekli yetkiyi sağlar,
3. V. madde gereğince fon tesisinden sonra ülkesinde fon tesis edilen Devletin mahkemeleri fonun taksim ve tevziine ilişkin konularda hasren yetkilidir.”

PKSS'nin en önemli özelliklerinden biri kirlenme zararına uğrayan şahısların kendi ülke mahkemelerinde dava açabilecek olmasıdır. Böylece mağdurlar zararlarını daha kolay şekilde tazmin ettirme imkânına sahip olmaktadır⁶⁰⁵. Sözleşmenin kabul edildiği 1969 tarihli Diplomatik Konferans esnasında yetkili mahkeme meselesi de tartışmaya konu olmuştur. Bir görüşe göre, yetkili mahkemenin kirlenme zararının meydana geldiği yer mahkemesi olarak belirlenmesi gerektiği savunulurken; diğer bir görüş tarafından zararın meydana geldiği yer mahkemesinin yanı sıra davalının ikametgâhının ya da ticari merkezinin bulunduğu yer mahkemesi ve kirlenme zararına sebebiyet veren geminin sicile kayıtlı bulunduğu yer mahkemesinin de yetkili kılınması gerektiği ileri sürülmüştür⁶⁰⁶. Ancak görüldüğü üzere PKSS uyarınca davalının ikametgâhı, ticaret merkezi gibi unsurlar göz önünde bulundurulmamıştır ve yetkili mahkeme zararın gerçekleştiği yer olarak belirlenmiştir.

Diğer taraftan kirlenme zararı vakalarında genellikle birden fazla şahıs zarara uğradığından birçok talep ileri sürülmektedir. Bu zarar görenlerin bir kısmının kendi ülke mahkemesinde, diğer kısmının ise kendilerine avantaj sağlayacak başka bir yetkili mahkeme nezdinde yargı yoluna başvurmaları halinde karışıklıklar ortaya

⁶⁰⁵ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 116. Diğer bir görüşe göre ise Sözleşme, kirlenme zararının meydana geldiği Devlet mahkemesi dışında dava açılmasını bertaraf ederek amacından sapmaktadır. Zira bu itibarla Sözleşme gemi kiracısına ya da kurtarma faaliyetini yürüten kişilere karşı kirlenme zararının meydana geldiği Devlet harici diğer Taraf Devletlerde dava açılabilmesini de yasaklamaktadır. Ancak bu durumun Diplomatik Konferansın amaçlarından biri olduğunu söylemek güçtür, bu nedenle Sözleşme m. 9 hükmünde geçen “tazminat davaları” ifadesini “bu Sözleşme’den kaynaklanan tazminat davaları” olarak yorumlamak gerekmektedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 193-194.)

⁶⁰⁶ Bu hususta detaylı bilgi için bkz. Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 72-73’ten naklen, Official Records 1969, LEG/CONF/4, s. 490-496; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 258.

çıkabilecektir. Bu durumun önlenmesi amacıyla PKSS m. 9/f. 1 hükmü, Taraf Devletlerden birinde kirlenme zararının meydana gelmesi halinde o Devlet mahkemelerini kirlenme zararına ilişkin talepler bakımından yetkili kılmıştır.

a. Kirlenme zararının birden fazla ülkede meydana gelmesi

Kirlenme zararı genellikle birden fazla ülkede meydana geldiğinden, birden fazla Devlet mahkemesi nezdinde yargı yoluna başvurulacak vakalar gözlenmektedir. Örneğin PKSS'nin hazırlık çalışmalarının başlatılmasına sebep olan Torrey Canyon kazasında zarar Birleşik Krallık, Fransa ve Manş Adalarında meydana gelmiştir. Tek bir olayın birden fazla ülkede kirlenme zararına sebep olması farklı Devlet mahkemelerinde kirlenme zararı taleplerinin ileri sürülmesine yol açmaktadır. Böyle bir halde mahkemelerin yetkisi, söz konusu Devletlerin PKSS'ye taraf olup olmamasına göre değişmektedir⁶⁰⁷.

b. Taraf Devletleri etkileyen olaylar

Birden fazla Taraf Devlet mahkemesinin yetkili olduğu kirlenme vakaları söz konusu olmaktadır⁶⁰⁸. Bu hallerde PKSS m. 9/f. 1 gereğince bu Taraf Devlet mahkemeleri yetkili kılınmaktadır. PKSS m. 9/f. 2 hükmü uyarınca zarar görenlerin genellikle kendi Devlet mahkemeleri nezdinde de dava açmaları beklenmektedir ancak kirlenme zararının meydana geldiği diğer Devlet mahkemelerinde de dava açmak hakkına sahiptir.

Gemi malikine karşı farklı Devlet mahkemelerinde dava açıldığı takdirde gündeme gelecek en önemli meselelerden biri gemi malikinin sorumluluğunu sınırlayıp sınırlayamayacağı hususudur. PKSS m. 5/f. 3 uyarınca gemi maliki kendisine karşı yargı yoluna başvurulduğu Taraf Devlet mahkemesi ya da yetkili mercii nezdinde fon tesis etme hakkını haizdir. PKSS m. 9/f. 3 hükmü uyarınca gemi maliki bu şekilde yetkili mahkeme ya da merci nezdinde fon tesis ettiği takdirde, o

⁶⁰⁷ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 116.

⁶⁰⁸ Örneğin 1991 yılının Nisan ayında Genoa limanı açıklarında meydana gelen Haven adlı kazada hem İtalyan hem Fransız karasularında kirlenme zararı meydana gelmiştir. Haven kazası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. 1994 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu Yıllık Raporu, s. 46-55.

Taraf Devlet mahkemeleri fonun taksimi ve paylaştırılması hususunda münhasıran yetkili kılınmıştır.

Gemi malikinin tesis ettiği fon bakımından tek bir mahkemenin yetkili kılınması diğer Taraf Devlet mahkemelerinde ileri sürülen tazminat talepleri hakkındaki o mahkemelerin yargı yetkisine hanel getirmeyecektir. Bununla beraber, Taraf Devletlerden birinde malikin fon tesis etmesinin ardında dahi diğer Taraf Devletlerin yetkili mahkemelerinin tazminat taleplerini karara bağlamak bakımından söz konusu olan yargı yetkisi devam edecektir⁶⁰⁹. Ayrıca tazminat taleplerine ilişkin verilen hüküm fonu idare eden mahkeme tarafından da tanınacak ve tenfiz edilecektir. Tanıma ve tenfiz hususları aşağıda ele alınacaktır⁶¹⁰.

Diğer taraftan fonun tesis edildiği mahkemenin, gemi malikinin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirip yitirmediğinin belirlenmesi bakımından münhasıran yetkili kılınıp kılınmadığı hususu da Sözleşme ile yeterince açık bir şekilde hükme bağlanamamış meselelerden birini teşkil etmektedir⁶¹¹. Esasında gemi malikinin sınırlı sorumluluktan yararlanması fonun paylaştırılması ya da dağıtılmasına ilişkin değildir. Öte yandan sınırlama hakkını karara bağlamak bakımından yetkili kılınması da makul görünmemektedir. Çünkü gemi malikinin sorumluluğunu sınırlama hakkı PKSS uyarınca doğan sorumluluğun tamamına ilişkindir. Tüm bu hususlar göz önünde bulundurulduğunda fonun tesis edildiği mahkemenin malikin sorumluluğunu sınırlama hakkını hükme bağlamak bakımından

⁶⁰⁹ Aslında aynı fona karşı ileri sürülen taleplerin farklı Devlet mahkemeleri nezdinde farklı kıstaslar üzerinden değerlendirilmesi ilk bakışta hakkaniyete aykırı görünebilecektir. Ancak öte yandan fonun tesis edildiği mahkeme tazminat talepleri bakımından da münhasır yargı yetkisine sahip olursa bu durum daha fazla soruna sebep olabilecektir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 117) Bu durumun detaylı değerlendirmesi için bkz. Nicholas Healy, "The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969", **J. Mar. L. & Com.**, Vol. 1, 1969-1970, s. 317-323.

⁶¹⁰ İkinci Bölüm, II, B, 9.

⁶¹¹ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 117. Örneğin gemi maliki fonu Taraf Devletlerden birinde tesis etmiş ancak başka bir Taraf Devlet de kirlenme zararına maruz kalmış olabilir. Böyle bir halde gemi malikinin fon tesis etmediği, kirlenme zararının meydana geldiği diğer Taraf Devlet kendi mahkemelerinin gemi malikinin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını haiz olup olmadığını belirleyememesini kabul etmek istemeyebilir. Zira gemi malikine karşı başlatılan takip sonucu gemi malikinin gemisi veya diğer malvarlığı o Devlet mahkemeleri nezdinde haczedilmiş olabilir. Dolayısıyla bu meseleyi tüm bu hususları değerlendirerek karara bağlamak gerekmektedir.

da münhasıran yetkili olduğunu kabul etmek en makul çözüm olarak görünmektedir⁶¹².

c. Hem Taraf Devletleri hem de Taraf Olmayan Devletleri etkileyen olaylar

Bazı kirlenme vakaları aynı zamanda hem PKSS'ye Taraf Devletlerin hem de taraf olmayan Devletlerin karasuları dâhil ülkelerinde ya da münhasır ekonomik bölgelerinde meydana gelebilir. Bu durum yargı yetkisine ilişkin herhangi bir soruna yol açmayacaktır, zira uygulanacak hukuki rejimler tamamen farklılık teşkil etmektedir. Ancak elbette bu durum gemi malikinin çok daha fazla tazminat ödemesine yol açabilecektir. Çünkü Sözleşmeye taraf olmayan ülkede meydana gelen kirlenme zararları, Sözleşme uyarınca belirlenen sınırlı sorumluluk kapsamında değerlendirilemeyecektir. Bu itibarla özellikle taraf olmayan Devletlerin sorumluluğu sınırlama hakkını tanımaması uygulamada sorunlara yol açabilecektir.

9. Tanıma ve Tenfiz

a. Genel Kural

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, Sözleşme ile kurulan sorumluluk sistemi, zorunlu sigorta, sertifika ve sigortacıya doğrudan dava hakkı esaslarını benimsemektedir⁶¹³. Bu itibarla zarar görenler doğrudan sigortacıya başvurarak zararlarının tazmin edilmesini sağlamaktadır. Buna ek olarak PKSS uyarınca kirlenme zararı tazmin edilmeyen zarar görenler ise, Fon Sözleşmesi uyarınca ilgili Fona başvurabilmektedir. Dolayısıyla uygulamada kirlenme zararının PKSS uyarınca tazmin edilmesine ilişkin mahkeme kararlarının tenfizi hakkında davacıların herhangi bir adım atmalarına ihtiyaç kalmamaktadır⁶¹⁴.

Tenfiz meselesi özellikle iki açıdan göz önünde bulundurulmalıdır. Bunlardan ilki zorunlu sigortaya tabi olmayan bir gemi kirlenme zararına sebep olduğu takdirde gemi malikinin petrol kirliliğinden doğan zararlara karşı sorumluluğunu teminat

⁶¹² De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 117-118.

⁶¹³ Bu hususlar çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B, 7 no'lu kısmında ele alınmıştır.

⁶¹⁴ Ancak böylesine inceliklerle donatılmış ve iyi bir şekilde işleyen sistem yine de davacılar tarafından anlaşılammakta ve bu yüzden bazı hallerde gerek olmadığı halde gemiler hacze konu olmaktadır. Bu tür uygulamalar zarar görenlere herhangi bir yarar sağlamadığı gibi tam tersine gecikmeye yol açmaktadır. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 118.)

altına aldirmaması yahut teminat altına aldirdığı halde sigorta bedelinin kirlenme zararının tamamını karşılamaması halidir⁶¹⁵. Bu durumda zarar görenler mahkeme hükmünün tenfiz edilmesine ihtiyaç duyulabilecektir. Diğer taraftan gemi maliki petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunu teminat altına aldirmış olabilir ancak söz konusu gemi zorunlu sigortaya tabi olmadığından zarar görenler sigortacıya doğrudan dava açma hakkına sahip olmayacaktır⁶¹⁶. İkinci durumda ise zorunlu sigortaya tabi bir gemi söz konusu olabilir ancak gemi maliki sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirmiştir. Bu halde zarar görenler gemi malikinin sigortacısına ya da garantörüne doğrudan başvurabilecektir ancak gemi malikinin sigortacısı ya da garantörü yalnızca Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırları çerçevesinde sorumlu tutulabilecektir. Elbette bazı hallerde uygulanacak hukuk hükümleri uyarınca sigortacıya sorumluluk sınırını aşan kısım için de başvurmak mümkün olabilecektir⁶¹⁷. Diğer taraftan kirlenme zararına sebep olan olay Fon Sözleşmesine Taraf Devlet ülkesinde meydana geldiği takdirde zarar görenler zararları tazmin edilmediği oranda Fona başvurabileceklerinden mahkeme hükmünün tenfizine ihtiyaç kalmayacaktır.

Sonuç olarak öngörülen sorumluluk sisteminin bir bütün olarak incelendiğinde zarar görenleri doğrudan tazminata kavuşturacağı ancak istisnai hallerde mahkeme hükmünün tenfiz edilmesi gerekebileceğini söylemek mümkündür.

b. Karşılıklı Tanıma ve Tenfiz

PKSS uyarınca yetkili kılınmış bir mahkeme tarafından verilen hükmün diğer Taraf Devletler tarafından da tanınması ve tenfiz edilmesi gerekmektedir. Sözleşmenin bu meseleye ilişkin olarak öngörülmüş 10. madde hükmü uyarınca 9. maddeye göre yetkili bir mahkeme tarafından verilen kesinleşmiş hükümler Taraf Devletlerin tamamında tanınacaktır; meğer ki söz konusu hükümler hileli bir şekilde

⁶¹⁵ Uygulamada bu tür gemiler Uluslararası P&I Kulüpleri Birliğine dahil kulüpler tarafından kirlenme zararına karşı teminat altına alınmaktadır ve sigorta bedeli genellikle sorumluluk sınırlarının çok daha üstünde olmaktadır.

⁶¹⁶ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 119.

⁶¹⁷ Öte yandan 1992 tarihli PKSS uyarınca sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını kaybetmek daha zor bir hale getirildiğinden açıklanan bu duruma ender olarak rastlanabilecektir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 119.)

elde edilsin yahut davalıya davaya ilişkin ihbarların zamanında yapılamamış ve bu itibarla kendisini gereği gibi savunamamış olsun⁶¹⁸. Mahkeme ilamlarının tanınmasının ardından milli hukukun gerektirdiği usul ve esaslar yerine getirildikten sonra söz konusu hüküm tenfiz edilebilecektir. Fakat tenfize ilişkin yürütülmesi gereken usuller davanın esası hakkında yeniden incelemeye tabi tutulmasına izin veremeyecektir. Tenfiz kurumunun sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için bu kural Sözleşmenin m. 10/f. 2 hükmüyle açıkça hüküm altına alınmıştır.

c. Fonun kurulduğu yerde haciz ve tenfize ilişkin sınırlamalar

PKSS teminat amacıyla yetkili mahkemeye malikin gemisine ve diğer malvarlığına el koymak veya bunları haczetmek gibi bir yetki tanımamaktadır. Fakat yerel mahkemeler genellikle milli hukukları uyarınca böyle bir yetkiye sahip olmaktadır⁶¹⁹.

PKSS m. 6/f. 1 (a) uyarınca gerekli usullere uygun olarak fon tesis eden ve bu itibarla sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanan malikin diğer malvarlığına karşı hiç kimse kirlenme zararına ilişkin olarak başvuramayacaktır. Sözleşme fonun tesis edilmesinin ardından bu yolu kapatmıştır. PKSS m. 6/f. 1 (b) uyarınca bu doğrultuda eğer varsa malikin kirlenme zararına ilişkin olarak haczedilmiş yahut teminat amacıyla el konulmuş bulunan malvarlığı serbest bırakılacaktır.

Ayrıca önemle belirtmek gerekir ki, yukarıda açıklanan sınırlamaların uygulanabilmesi için gemi malikinin yalnızca sınırlama fonu tesis etmesi yeterli

⁶¹⁸ Türk hukukunda tanıma tenfiz konusunda kural olarak MÖHUK m.50 ve 54 uygulanacaktır meğer ki o konuda bir milletlerarası sözleşme olsun. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 10/f. 1 hükmünde iki bent halinde tenfiz engelleri sayılmaktadır. Buna göre hakim kararının hile yoluyla elde edildiği belgelendiği takdirde veya kendisine karşı tenfiz talebinde bulunulan kişi yurtdışındaki yargılamadan haberi olmadığını veya kendisini savunmadığını ispat ederse söz konusu mahkeme kararı tenfiz edilmeyecektir.

⁶¹⁹ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 120. Türk hukukunda da mahkemelere borçlunun malvarlığına el koymak veya malvarlığına dahil mallarını haczetmek yetkileri tanınmaktadır. 2004 sayılı İcra iflas Kanunu m. 42 hükmü uyarınca, “*Bir paranın ödenmesine veya bir teminatın verilmesine dair olan cebri icralar takip talebiyle başlar ve haciz yoluyla veya rehnin paraya çevrilmesi yahut iflas suretiyle cereyan eder.*”

olmamakta, aynı zamanda malikin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz bulunması gerekmektedir⁶²⁰.

10.Hak Düşürücü Süreler

PKSS m. 8 uyarınca kirlenme zararının tazminini talep etme hakkı kirlenme zararının meydana geldiği tarihten itibaren 3 yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşmektedir. Bazı hallerde kirlenme zararı, kazanın meydana gelmesinden bir süre sonra ortaya çıkabilecektir. Örneğin batmış ve enkaz haline gelmiş gemiden bir süre sonra petrol sızdığı takdirde durum böyle olacaktır. Zararın olaydan bir süre sonra ortaya çıktığı haller de dikkate alınarak her halde olayın meydana gelmesinden itibaren başlayan 6 yıllık bir hak düşürücü süre de öngörülmüştür. Kirlenme zararına sebebiyet veren olayın bir dizi olay serisinden meydana gelmesi halinde ise bu 6 yıllık hak düşürücü süre ilk olaydan itibaren hesaplanmaktadır⁶²¹.

11. 1992 tarihli Sözleşmenin Yürürlüğe Girmesinin Ardından Meydana Gelen Olaylarda Hangi Sözleşmenin Uygulanacağı Meselesi

1992 tarihli Protokol 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bunun üzerine bazı Devletlerde 1969 tarihli PKSS hala yürürlükteyken 1992 tarihli PKSS de yürürlük kazanmış, dolayısıyla iki Sözleşme de aynı anda aynı Devlette yürürlükte bulunmuştur. 1992 tarihli Fon Sözleşmesi m. 31 bu hususu göz önünde bulundurarak geçiş dönemi için 1969 ve 1992 tarihli PKSS'ler ile 1971 ve 1992 tarihli Fon Sözleşmelerinin aynı anda yürürlükte kalabileceğini ve bu geçiş döneminin 1992

⁶²⁰ Bu husus çalışmamızın Üçüncü Bölüm, III no'lu kısımda detaylı olarak inceleme konusu yapılmaktadır.

⁶²¹ Irwing Whale adlı petrol mavnası 4,270 ton miktarına fuel oil ile yüklükten 1970 yılının Kasım ayında Kanada'nın St. Lawrence Körfezinde batmıştır. Petrol mavnası battıktan sonra petrol sızdırmaya başlamış, bunun üzerine 1996 yılında Kanada hükümeti temizleme faaliyetlerine ilişkin masrafları 1971 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca Fondan talep etmiştir. 1971 tarihli Fon kirlenme zararının mavnanın 1996 yılında yüzdürülmesi sonucu değil, 1970'te batması sonucu meydana geldiğine karar vermiştir. Ancak Fon bu itibarla talep hakkının düştüğüne dayanarak bu talebi reddetmemiştir. Zira olay 1970 yılında meydana geldiğinden o tarihte 1971 tarihli Fon Sözleşmesi yürürlüğe henüz girmemiştir. Fon tazminat talebini bu esasa dayanarak reddetmiştir. (IOPC Fund Report 1997, s. 44; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 116.)

tarihli Fonun yeterli katkı payı toplayarak 1971 tarihli Fondan ayrı olarak işlev göstermesiyle sona ereceğini öngörmektedir. Uygulamada geçiş dönemi 15 Mayıs 1998 tarihinde sona ermiştir. Bu tarihten itibaren 1992 tarihli Fon Sözleşmesine Taraf Devletlerin 1969 tarihli PKSS ile 1971 tarihli Fon Sözleşmesini feshetmeleri yükümlülüğü doğmuştur⁶²².

Öte yandan dikkat çekilmesi gereken başka bir nokta bulunmaktadır. Buna göre 1992 tarihli Sözleşme'ye taraf olmasına rağmen 1992 tarihli Fon Sözleşmesine taraf olmamış bulunan Devletler bakımından 1969 tarihli PKSS ile 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin feshedilmesine ilişkin herhangi bir yükümlülük bulunmamaktadır. Zira söz konusu yükümlülük 1992 tarihli Fon Protokolü ile öngörüldüğünden, yalnızca söz konusu Protokole Taraf Devletler bakımından hüküm ifade etmektedir.

Hem 1969 hem de 1992 tarihli PKSS'nin yürürlükte olduğu Taraf Devletlerde meydana gelen kirlenme zararı bakımından 1992 tarihli PKSS m. 12 bis (a) uyarınca söz konusu olan sorumluluk 1969 tarihli PKSS uyarınca tazmin edildiği ölçüde ortadan kalkacaktır. Hem 1969 hem de 1992 tarihli PKSS'nin yürürlükte olduğu Taraf Devletlerde meydana gelen kirlenme zararı aynı zamanda 1971 tarihli Fon Sözleşmesine tabi ise öncelikle 1969 tarihli PKSS uyarınca, ardından 1971 tarihli Fon Sözleşme uyarınca tazmin edilecektir. Kirlenme zararı eğer hala tamamen tazmin edilmediyse bu takdirde kalan kısım 1992 tarihli PKSS m. 12 bis (b) uyarınca tazmin edilecektir.

C. Fon Sözleşmesi ve Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları

1. Genel Olarak

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ve Fon Sözleşmeleri ile petrol kirliliğinden sorumluluk hakkında iki aşamalı bir sistem öngörülmektedir⁶²³. Taraf Devletlerin çoğunda Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi bu sistemin ilk

⁶²² 1971 tarihli Fon Sözleşmesi 24 Mayıs 2004 tarihinden itibaren yürürlükten kalkmıştır. Bu tarihten sonra meydana gelen olaylar bakımından uygulanamayacaktır. Ancak elbette 1971 tarihli Fon geçerliliğini yitirmeden Fon Sözleşmesi'nin yürürlükten kalktığı tarihten önce meydana gelen derdest taleplerin çözüme kavuşturulması gerektiği gibi Fona ait malvarlığı da Fona katkıda bulunanlar arasında paylaştırılmalıdır. (Jacobsson, **International Liability**, s. 3.)

⁶²³ Righom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 157; Williams, s. 193; Özçayır, **Port State Control**, s. 272.

aşamasını oluşturmaktadır⁶²⁴. PKSS uyarınca gemi malikinin sorumlu bulunduğu tazminatın yanı sıra zarar görenlere Fon Sözleşmesi m. 2 hükmüyle kurulan Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile ilave tazminat imkânı sağlanmaktadır⁶²⁵. Başka bir deyişle PKSS uyarınca sorumluluğun sınırına gelindiği noktada Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu'nun sorumluluğu başlamaktadır⁶²⁶.

PKSS'de de olduğu gibi Fon Sözleşmesi bakımından da iki milletlerarası sözleşme yürürlükte bulunmaktadır. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi 1971 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonunu kurmuştur. 1992 tarihli Fon Sözleşmesi ile de 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu kurulmuştur. Bu nedenle 1971 tarihli Fon Sözleşmesi ile kurulan fon kısaca 1971 tarihli Fon, 1992 tarihli Fon Protokolü ile kurulan fon kısaca 1992 tarihli Fon olarak adlandırılmaktadır. Bu Fonlar, Fon Direktörlerine bağlı olarak Londra'da bulunan genel merkezdeki Sekreteryâ tarafından idare edilmektedir. Fonlar aynı zamanda Fon Sözleşmelerin Taraf Devletleri temsil eden delegelerin oluşturduğu kurul tarafından yönetilmektedir. Fonlar Taraf Devletlerde yer alan petrol alıcılarına yüklenen vergiler ve harçlar ile finanse edilen devletlerarası kurumlardır⁶²⁷.

⁶²⁴ Mans Jacobsson, "The HNS Convention and Its 2010 Protocol", **Pollution At Sea: Law and Liability**, Ed. Barış Soyer/Andrew Tettenborn, Informa, London, 2012, s. 25; Williams, **a.g.m.**, s. 193. Bir milletlerarası sözleşmenin sorumluluk sınırları içermeis halinde bu sınırlar oldukça kısa bir sürede yetersiz kalmaktadır. Bu durumun sebepleri arasında paranın enflasyon sebebiyle değer kaybetmesi, davacıların taleplerin miktarını artırmak için yeni yöntemler bulmaları ve yine davacıların sorumluluk sınırlarının bertaraf edilmesini sağlayacak yöntemler bulmalarıdır. Bu sebeple 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile kabul edilen sorumluluk sınırlarının yetersiz olduğu kabul edilmiştir. Bu durumu petrol endüstrisi de kabul etmektedir, zira kazanç kaynakları olan petrol oldukça büyük zararlara sebep olmaktadır ve bu itibarla petrol endüstrisinin de temizleme masraflarına ve tazminat taleplerine katılması gerekmektedir. Tüm bu sebeplerden dolayı 1971 tarihli Fon Sözleşmesi kabul edilmiştir. Yine aynı sebeplerden ötürü sorumluluk sınırları yetersiz kalmış ve 1992 tarihli Protokoller ile Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile Fon Sözleşmesi değiştirilmiştir. Ardından 2003 tarihli Ek Fon kabul edilmiştir. (Griggs, **Torrey Canyon**, s. 7.)

⁶²⁵ Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 42; Remond-Gouilloud, **a.g.m.**, s. 96; Jacobsson, **HNS Convention**, s. 25; Williams, **a.g.m.**, s. 193. Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları her bir Taraf Devlette haklara ve yükümlülöklere tabi olan, o Taraf Devlet mahkemelerinde görölen davalara taraf olabilen tüzel kişiler olarak tanınmaktadır. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 221.)

⁶²⁶ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 221; Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 42. Ayrıca 2003 yılında Ek Fonun kurulmasına ilişkin bir Protokol kabul edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, C, 3, k.

⁶²⁷ Jacobsson, **HNS Convention**, s. 25; Williams, **a.g.m.**, s. 193; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 127. Bu vergiler sayesinde sorumluluğun Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile öngörölen

Fonların temel amacı PKSS ile sağlanan tazminatın kirlenme zararını gidermek bakımından yetersiz kaldığı hallerde devreye girerek kirlenme zararının gemi maliki tarafından karşılanmayan kısmını tazmin etmektedir⁶²⁸. Zira bazı kirlenme vakalarında kirlenme zararı gemi malikinin PKSS ile öngörülen sorumluluk sınırını aşmaktadır. Böylece Fon Sözleşmeleri ile kurulan Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları sayesinde zarar görenler gemi malikinin sorumluluğunu aşan kısım için de tazminata kavuşmaktadır⁶²⁹. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi 1969 tarihli PKSS ile birlikte işlemektedir ve bu itibarla 1971 tarihli Fon Sözleşmesi m. 37/f. 4 hükmüne göre yalnızca 1969 tarihli PKSS'ye taraf olan Devletler 1971 tarihli Fon Sözleşmesine taraf olabilmektedir. Aynı şekilde 1992 tarihli Fon Sözleşmesi m. 28/f. 4 hükmüne göre yalnızca 1992 tarihli PKSS'ye taraf olan Devletler, 1992 tarihli Fon Sözleşmesine taraf olabilmektedir.

Söz konusu milletlerarası sorumluluk sistemleri arasındaki en büyük fark 1992 tarihli PKSS ve Fon Sözleşmeleri uyarınca sağlanan tazminatın, 1969 tarihli PKSS ve Fon Sözleşmeleri uyarınca sağlanan tazminatın iki katından daha fazla olmasıdır. Tazminata ilişkin daha yüksek sınırlar öngörmesinden hariç olarak 1971 ve 1992 tarihli Sözleşmeler birçok husus bakımından aynıdır. Nitekim 1971 ve 1992 tarihli Fonlar zarar görenlerin taleplerinin tazmin edilebilirliği de dâhil olmak üzere yürüttükleri faaliyetler bakımından uyum içerisinde hareket etmeye çalışmaktadır⁶³⁰.

1971 tarihli Sözleşme ile kurulan tazminat sistemi o dönemde yeni bir çılgır açtığından uygulamada nasıl işleyeceği hususunda belirsizlikleri de beraberinde getirmiştir. Ancak 1978 yılında Sözleşmenin yürürlüğe girmesi ile faaliyetlerine

sınırlarını aşan kısımdan sorumluluk petrol endüstrisine yüklenmektedir. (Rayegan Kender, "Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları İçin Bir Uluslararası Tazminat Fonu Tesisi Hakkında 18 Aralık 1971 Tarihli Brüksel Andlaşması", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 3 (1983), Sayı: 1, s. 7.)

⁶²⁸ 1971 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca kurulan fonun bir amacı da gemi malikinin sorumluluğunun belirli bir sınırı aşması halinde gemi malikine fondan aşan kısma ilişkin bir tazminat ödenmesi yoluyla malikin sorumluluğunu hafifletmektedir. Ancak benzer bir hüküm 1992 tarihli Fon Sözleşmesinde yer almamaktadır. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 127.) Fon tarafından gemi malikine de tazminat ödenmesi esası 1969 tarihli Diplomatik Konferans'ta uzlaşma sağlamak amacıyla donatanların kusursuz sorumluluk, zorunlu sigorta gibi unsurları kabul etmesi karşılığında kabul edilmiştir. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 44.)

⁶²⁹ Jacobsson, **HNS Convention**, s. 25; Lawson A. W. Hunter, "The Proposed International Compensation Fund For Oil Pollution Damage", **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 4, 1972-1973, s. 119; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 127.

⁶³⁰ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 128.

başlamasından itibaren şimdiye kadar Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarının oldukça iyi bir şekilde işlediği ifade edilmektedir⁶³¹. Hatta kirlenme zararına sebebiyet veren olayların çoğunda yargılama sürecinde gerek kalmadan uyuşmazlıklar çözülmüştür ve fonun finanse edilmesi bakımından ortaya çıkması beklenen zorlukların hiçbiri gerçekleşmemiştir⁶³². Bu milletlerarası sorumluluk rejiminin etkinliği Taraf Devlet sayısının düzenli olarak artmasına önemli ölçüde katkıda bulunmuştur ve günümüzde 1992 tarihli Sözleşmeler oldukça fazla Devlet tarafından onaylanmış olup dünya çapında geçerli bir sorumluluk sistemi haline gelmiştir⁶³³. Ancak Taraf olmayan Devletler bakımından özellikle dünyadaki en büyük petrol ithalatını yapan Amerika Birleşik Devletleri göze çarpmaktadır⁶³⁴. Öte yandan sanayileşmiş Devletler ile kıyı Devletlerinin çoğu bu sorumluluk sistemini benimsemişlerdir⁶³⁵.

2. Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları

a. Fonların Teşkilatı

Fonlar teknik olarak Birleşmiş Milletlere bağlı uzman kuruluşlardan biri olmamakla beraber bu kuruluşların birçok özelliğini bünyesinde barındıran milletlerarası kurumlardır⁶³⁶. Uluslararası Denizcilik Örgütü ile yakın bağlantı içerisinde olan fonların genel merkezi uzun yıllar boyu Londra’da Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün genel merkezi ile aynı binada yer almıştır. Fonların başlıca organları Sözleşmenin m. 16 hükmü uyarınca Genel Kurul, İcra Kurulu ve Direktörlüğe bağlı bulunan Sekreteryadan oluşmaktadır. Fonların kuruluşu ve idaresi

⁶³¹ Jacobsson, **International Liability**, s. 7; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 128.

⁶³² De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 128.

⁶³³ Jacobsson, **HNS Convention**, s. 25; Özçayır, **Port State Control**, s. 272.

⁶³⁴ Amerika Birleşik Devletleri’nin Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile Fon Sözleşmesine taraf olmamasının nedenleri hakkında bkz. İkinci Bölümü II, B, 4, b. ABD kendi milli hukukunda “Petrol Kirliliği Kanunu” adında bir kanun kabul etmiştir. (Jacobsson, **HNS Convention**, s. 25.)

⁶³⁵ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 128; Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 46.

⁶³⁶ Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 45; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 128. Fon Sözleşmesi m. 2/f. 2 hükmüne göre Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları her Taraf Devlette o Devletin kanunları uyarınca hak sahibi olabilecek, borç altına girebilecek ve mahkemelerde açılacak davalarda taraf olabilecek bir tüzel kişi olarak kabul edilmektedir. Ayrıca her Taraf Devlet, Fon Direktörünü Fonun kanuni temsilcisi olarak kabul eder.

Fon Sözleşmeleri ve Genel Kurul tarafından kabul edilen iç tüzükler vasıtasıyla düzenlenmektedir⁶³⁷.

(1) Genel Kurul

Fon Genel Kurulu, Sözleşmenin m. 17 hükmü uyarınca Fon Sözleşmesine Taraf Devletlerin temsilcilerinden oluşmaktadır. Fon Sözleşmesi m. 18 hükmü uyarınca her bir Fon bakımından Genel Kurulun görevleri başkaca şeylerin yanı sıra Fonun tam olarak faaliyet gösterebilmesi için gerekli İç Tüzükleri kabul etmek, Direktör atamak, yıllık bütçeyi belirlemek ve yıllık katılımcıları tespit etmek, Fonun idaresine ilişkin Direktöre ve tali organlara talimat vermek, Fona karşı ileri sürülen talepler hakkında anlamaya varmak ve genel olarak Fon Sözleşmesinin işlevlerini yerine getirdiği ve kendi kararlarını denetlemektir. Genel Kurul ilgili Fon Sözleşmesine Taraf Devletler tarafından atanan delegelerden oluşmaktadır ve her yıl en az bir defa toplanmaktadır⁶³⁸.

(2) İcra Kurulu

Fonun İcra Kurulu 15 Taraf Devleti temsil eden delegeden oluşmaktadır ve en temel görevi Fona karşı yöneltilen tazminat taleplerinin tazmin edilerek uyuşmazlığın çözülmesini sağlamaya ilişkin karar mekanizmasını işletmektir⁶³⁹. İcra Kurul üyeleri Fonun Genel Kurulu tarafından seçilmektedir. Bu üyelerin seçimine ilişkin bazı prosedürler öngörülmektedir. 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin m. 22 hükmüne göre önceki yıl boyunca büyük miktarlarda petrol alarak fona en çok

⁶³⁷ Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 45; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 128. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca İcra Kurulunun fona karşı ileri sürülen taleplere ilişkin olarak karar verme ve Direktöre talimat verme yetkisi bulunmaktadır. 1992 tarihli Fon Sözleşmesi İcra Kurulunun oluşturulmasını öngörmemekteydi ancak Genel Kurul 1998'den itibaren faaliyet göstermek üzere İcra Kurulunun oluşturulmasına karar vermiştir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 128-129.)

⁶³⁸ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 129; Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 45. Fon Genel Kurulu, Sözleşmenin m. 19/f. 1 hükmü uyarınca Direktörün çağrısı üzerine yılda bir defa olağan toplantısını gerçekleştirir. Sözleşmenin m. 19/f. 2 hükmü uyarınca ise Fon Genel Kurulu, Kurul üyelerinin en az üçte birinin talebi üzerine Direktörün çağrısı üzerine olağanüstü olarak toplanabilmektedir.

⁶³⁹ Yukarıda da belirtildiği üzere 1971 tarihli Fon Sözleşmesi İcra Kurulunun oluşturulmasını öngörmektedir ancak 1992 tarihli Fon Sözleşmesinde böyle bir hüküm bulunmamakla beraber 1992 tarihli Fon Genel Kurulu, 1971 tarihli Fonun İcra Kurulu ile aynı nitelikte bir İcra Kurulunun kurulmasına ilişkin bir karar vermiştir. Bu itibarla 1992 tarihli Fonun İcra Kurulu ile 1971 tarihli Fonun İcra Kurulu esas olarak aynı yapıda olmakla birlikte kurulların dayanağı farklıdır. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 45.)

katkıda bulunan on bir Taraf Devlet delegesi arasından yedi delege İcra Kurulu üyesi olarak seçilebilecektir. İcra Kurulunda yer alacak kalan sekiz üye ise diğer Taraf Devlet delegeleri arasından seçilecektir. 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin m. 23 hükmüne göre hiçbir Taraf Devlet delegesi İcra Kuruluna art arda iki dönem fazla seçilemez, meğerki İcra Kurulu teşkilatına ilişkin şartlar bakımından bu durum gerekli olsun. Burada sözü edilen art arda iki dönem, ardışık iki seneye tekabül etmektedir.

(3) Sekretarya

Fon Sözleşmesi m. 28 hükmü uyarınca Sekretarya Direktör ve Fonun idaresi için gerekli olan personel kadrosunu içermektedir ve Direktör Fonun yasal temsilcisidir. 1992 tarihli Fon faaliyete ilk başladığında 1971 tarihli Fonun Sekretaryası tarafından idare edileceği konusunda mutabakat sağlanmıştır⁶⁴⁰. Bu geçiş döneminin ardından 1992 tarihli Fonun önem kazanmasıyla birlikte 16 Mayıs 1998 tarihinde 1992 tarihli Fon kendi Sekretaryasını oluşturmuştur⁶⁴¹.

Fon Sözleşmesi m. 28/f. 2 hükmü uyarınca Direktör, Fonun hukuki temsilcisi olmakla beraber aynı zamanda baş idari yöneticisidir. Fon Sözleşmesi m. 29 hükmüne göre resmi görevleri arasında Sözleşme uyarınca fon katkı paylarını toplamak, Fona karşı yöneltilen tazminat taleplerine ilişkin olarak hukuki veya finansal eksperler atamak gibi gerekli olduğu ölçüde müdahalelerde bulunmak, Genel Kurul ve diğer organlar için gerekli evrakları hazırlayıp bilgi toplamak bulunmaktadır. İç Tüzük uyarınca Direktör, uyuşmazlıkları çözmek ve belirli sınırlar çerçevesinde geçici ödemeler yapmak yetkisini haizdir⁶⁴².

⁶⁴⁰ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 130'dan naklen, 92FUND/A.2/29, para. 5.

⁶⁴¹ **A.e.**

⁶⁴² De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 131; Jacobsson, **International Liability**, s. 6. Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonuna karşı ileri sürülen talep miktarının tamamı her bir olay bakımından 2.500.000 Özel Çekme Hakkını geçmediği takdirde direktör söz konusu uyuşmazlığı çözmek ve tazminatı ödemek yetkisini haizdir. Daha yüksek miktarlardaki zararlara ilişkin talepler bakımından direktör uyuşmazlığı çözüme kavuşturmak ve tazminatı ödemek için, İcra Kurulu'nun onayını almak zorundadır. Direktöre verilen bu yetki sayesinde Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarına karşı ileri sürülen tazminat talepleri oldukça kısa bir zaman içerisinde sonuçlandırılmaktadır. Uyuşmazlıkların kısa bir süre içerisinde çözülmesi aynı zamanda P&I Kulüpleri ile Fonlar arasındaki iş birliği ve tecrübeli avukatlar ile eksperler kullanılması sayesinde. Küçük ve orta ölçekli tazminat

Sekretarya, Sözleşmelerin gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine ilişkin olarak toplumun ihtiyaçlarının karşılanması amacı doğrultusunda düzgün olarak işleyişini sağlamaktadır⁶⁴³. Bu itibarla oldukça önemli bir role sahiptir. Fonların Sekretaryaları yaptıkları nitelikli işler ve etkin çalışmaları nedeniyle takdir toplamaktadır⁶⁴⁴.

b. Fonun Finansmanı

Yukarıda işaret ettiğimiz üzere 1992 tarihli PKSS ve Fon Sözleşmesi ile kurulan petrol kirliliğinden doğan sorumluluk sistemi tazminat yükümlülüğünün bir kısmının gemi maliki, diğer kısmının ise petrol alıcılarına yüklenmesini gerektirmektedir⁶⁴⁵. Bu itibarla da Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları, Fon Sözleşmesine Taraf Devletler tarafından değil, söz konusu Taraf Devletlerde yer alan petrol alıcıları tarafından finanse edilmektedir⁶⁴⁶. Bu husus Fon Sözleşmesi'nin 10. maddesi ile düzenlenmektedir. Buna göre, her bir Taraf Devlette yer alan ve bir yıl içerisinde toplamda 150.000 tondan daha fazla petrol ithal eden şahısların Fona katkıda bulunması gerekmektedir. Söz konusu hükümde sözü edilen bir yıllık zaman dilimi önceki takvim yılı esas alınarak hesaplanmaktadır. Bu petrol Fon Sözleşmesinde “katkı petrolü”⁶⁴⁷ olarak nitelendirilmektedir. Fona katkıya ilişkin en temel unsurları belirleyen Sözleşmenin m. 10/ f. 1 hükmü şu şekildedir:

“1. Her bir Taraf Devlet adına Fona yapılacak yıllık katkılar, 12/2(a) ve (b) maddesinde belirtilen takvim yılı içinde toplam olarak 150.000 tondan fazla alım yapan Taraf Devletlerdeki şahıslar tarafından:

talepleri bu sayede genellikle birkaç ay içerisinde tazmin edilmektedir. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 48.)

⁶⁴³ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 131.

⁶⁴⁴ **A.e.**

⁶⁴⁵ Bu husus çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B, 6, b no’lu kısmında ele alınmıştır.

⁶⁴⁶ 1992 tarihli Fona en büyük miktarda katkı %18’lik oranla Japon petrol endüstrisi tarafından ödenmektedir. Onu %10’luk oranla İtalya, %8’lik oranla Hindistan, %8’lik oranla Kore Cumhuriyeti, %7’lik oranla Hollanda, %7’lik oranla Fransa, %6’lık oranla Kanada, %5’lik oranla Singapur, %5’lik oranla İspanya ve %4’lük oranla Birleşik Krallık izlemektedir. (Jacobsson, **International Liability**, s. 6.)

⁶⁴⁷ Contributing oil.

- (a) *Deniz yolu ile taşınan Fona katkıda bulunan petrol (katkı petrolü)*⁶⁴⁸, o Devletin ülkesindeki liman veya kıyı tesislerinde teslim alındığında; ve
- (b) *Deniz yolu ile taşınan ve Sözleşmeye taraf olmayan bir Devletin ülkesindeki liman veya kıyı tesislerine boşaltılan Fona katkıda bulunan petrol, taraf olmayan Devletin ülkesinde boşaltılmasını takiben, işbu alt paragraf hükmünce ilk olarak bir Taraf Devlet tarafından teslim alınması şartıyla, o Taraf Devletin ülkesinde bulunan herhangi bir tesiste teslim alındığında yapılacaktır.*⁶⁴⁹

Dolayısıyla 1992 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca bir kimsenin Fona katkıda bulunma yükümlülüğünün doğması için öncelikle o şahsın yıllık 150.000 tondan fazla petrol alması gerekmektedir. İkinci şart uyarınca Fona katkı yükümlülüğünün doğması için, Fona katkıda bulunan petrolün deniz yolu ile taşınması ve bir Taraf Devletin liman veya kıyı tesislerinde⁶⁵⁰ ya da taraf olmayan bir Devletin ülkesindeki liman veya kıyı tesislerine boşaltılan Fona katkıda bulunan petrolün taraf olmayan Devletin ülkesinde boşaltılmasının ardından, Taraf bir Devlet tarafından teslim alınmış olması gerekmektedir. Başka bir deyişle Fonlar doğrudan petrol endüstrisi tarafından değil deniz yoluyla taşınan petrol alıcıları tarafından finanse edilmektedir⁶⁵¹.

⁶⁴⁸ Fona katkıda bulunan petrol, ya da diğer bir deyişle katkı petrolü, 1992 Fon Sözleşmesi'nin m. 1/f. 3. Hükmü uyarınca şu şekilde ifade edilmektedir: "*Fona katkıda bulunan petrol aşağıda (a) ve (b) alt paragraflarında tanımlanan ham petrol ve fuel oil anlamında olacaktır:*

(a) *Ham petrol, nakliyat için uygun olması amacıyla işlenen veya işlenmeyen, dünyada doğal olarak görülen her türlü sıvı hidrokarbon karışımı anlamındadır. Ayrıca belli öz kısımların alındığı (bazen "damıtık ham petrol" olarak da anılır) veya belli öz parçaların ilave edildiği (bazen "katkılı" veya "yeniden oluşturulmuş" ham petrol olarak da anılır) ham petrolü de içerir.*

(b) *Fuel oil, ham petrolden kalan ağır öz veya artıklar veya "Amerika Test ve Malzeme Birliği'nin 4 No'lu Fuel Oil Şartnamesi (tanım D 396-69)"ne eşdeğer kalitede ısı veya güç üretimi için yakıt olarak kullanılan bu maddelerin karışımları veya daha ağır artıklar anlamındadır."* (Abdullayev, **a.g.e.**, s. 368)

⁶⁴⁹ Hükmün çevirisi Abdullayev, **a.g.e.**, s. 367-368'den alınmıştır.

⁶⁵⁰ Fon Sözleşmesinde esas itibarıyla "terminal tesisi" ifadesi kullanılmış olmakla beraber 5312 sayılı Kanun'da "kıyı tesisi" kavramının kullanılması itibarıyla çalışmamızda da "terminal installations" kavramı "kıyı tesisi" olarak çevrilerek kullanılmıştır. Kıyı tesisi kavramı ise Fon Sözleşmesinin m. 1/f. 8 uyarınca şu şekilde tanımlanmaktadır: "*Kıyı tesisi, su yoluyla taşınan petrolü alabilecek nitelikteki, petrolün muhafazası için kullanılan her yer anlamındadır; bu yer, buraya bağlı ve kıyı dışında bulunan her türlü tesisi de içerir.*" (Abdullayev, **a.g.e.**, s. 368.)

⁶⁵¹ Burada petrol alıcılarının Fonlara katkıda bulunma yükümlülüğünün doğduğunu, petrolü üreten gönderen kimselerin böyle bir yükümlülük altında bulunmadığının da ayrıca altını çizmek gerekmektedir. Ayrıca belirli bir miktarın üzerinde petrol alanlara böyle bir yükümlülük yüklendiğinden küçük çaplı alım yapanlar bakımından böyle bir yükümlülük doğmadığını da belirtmek gerekmektedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 232.)

Belirtilmelidir ki, Fona katkı yükümlülüğünün doğması için uluslararası bir taşımanın varlığı şart değildir. Başka bir deyişle petrolün deniz yoluyla ulusal sınırlar içerisinde taşınması ile bir ülkeden başka bir ülkeye taşınması arasında hiçbir fark gözetilmemiştir⁶⁵². Bu itibarla petrol üreten ve dolayısıyla da petrol ithalatı yapmayan ülkelerde dahi ulusal sınırlar içerisinde petrol taşıyan petrol alıcıları yer aldığı takdirde, o şahısların da Fona katkıda bulunması gerekecektir; meğer ki söz konusu Devlet Fon Sözleşmesine taraf olmasın. Aynı zamanda bazı hallerde aynı petrol yükü bakımından iki defa katkıda bulunmak gerekebilecektir. Petrolün uluslararası bir taşımayla ithal edildikten sonra ulusal sınırlar içerisinde tekrar taşınabilmesi bu sonuca yol açmaktadır. Bu durum ilk bakışta hakkaniyete aykırı olarak görünse de esasında söz konusu petrol her taşındığında sızma yahut bırakma sonucu kirlenmeye neden olma riskini de beraberinde götürmektedir⁶⁵³.

Sözleşme bazı hallerde bir şahsın aldığı petrol miktarının 150.000 tonu geçmemesi halinde de katkıda bulunma yükümlülüğüne tabi olduğunu öngörmektedir. Sözleşmenin m. 10/f. 2 (a) bendi hükmü uyarınca Taraf Devletin ülkesinde bir takvim yılında bir şahıs tarafından alınan Fona katkıda bulunan petrol miktarı, aynı Devlette aynı yıl içinde herhangi “*bağlantılı şahıs veya şahıslar*” tarafından alınan Fona katkıda bulunan petrol miktarı ile toplandığında 150.000 tonu aşıyorsa, bu şahıs, almış olduğu Fona katkıda bulunan petrol miktarının 150.000 tonu geçip geçmediğine bakılmaksızın, aldığı gerçek miktara göre katkı ödemekle yükümlü tutulmaktadır. Böylelikle katkıda bulunma yükümlülüğünün hile ile dolanılması engellenmeye çalışılmaktadır. Sözleşme’nin m. 10/f. 2 (b) bendi hükmü ile bağlantılı şahıs kavramı ifade edilmektedir. Söz konusu hüküm gereğince, “*bağlantılı şahıs*”, herhangi bir yardımcı şirket veya ortak kontrol altında olan kuruluş olarak tanımlanmaktadır. Bir şahsın bu anlamda bir bağlantılı şahıs sayılıp sayılamayacağı hususu ilgili Taraf Devletin milli hukukuna göre tayin olunacaktır. Dolayısıyla böylelikle Sözleşme hükümlerinin hile ile dolanılması engellenmektedir. Nitekim böyle bir hükmün öngörülmemesi halinde petrol şirketlerinin petrol alımı

⁶⁵² Abdullayev, **a.g.e.**, s. 368-369.

⁶⁵³ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 131.

konusunda çeşitli yan şirketler kurmak yoluyla katkı ödemekten kaçınması imkânı doğabilecektir⁶⁵⁴.

(1) Taraf Devletlerin Fona yapılacak katkılara ilişkin yükümlülükleri

Taraf Devletlerin Fona ödenecek katkı payları hususunda bazı yükümlülükleri bulunmaktadır⁶⁵⁵. Fon Sözleşmesinin m. 15/f. 1 hükmü uyarınca Taraf Devletlerin her biri, Fon'a katkıda bulunma yükümlülüğü getiren miktarlarda ülkesi içinde katkı petrolü alan her bir şahsın, Fon Yöneticisi tarafından tutulacak ve güncelleştirilecek listede olmasını sağlamakla yükümlüdür⁶⁵⁶. Ayrıca Sözleşmenin m. 15/f. 2 hükmüne göre Fona katkıda bulunmakla yükümlü her şahsın adını ve adresini ve önceki takvim yılı sırasında şahıs tarafından alınan katkı petrolün miktarına ilişkin bilgileri Fon Direktörüne bildirmekle yükümlüdür. Sözleşmenin m. 15/f. 3 hükmüne göre bu liste dava bakımından aksinin kanıtlanması mümkün olan bir delil teşkil etmektedir. Ayrıca Sözleşmenin m. 15/f. 4 hükmü uyarınca Taraf Devlet bu bildirim yükümlülüğünü ihlal ettiği takdirde bu ihlal nedeniyle Fon zarara uğrarsa söz konusu Taraf Devletin Fonun bu zararını tazmin yükümlülüğü doğacaktır. Tazminatın taraf

⁶⁵⁴ Abdullayev, **a.g.e.**, s. 369; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 97. Fonlara en çok katkı sağlayan petrol alıcıları arasında özellikle Japonya, İtalya, Hollanda, Fransa, Birleşik Krallık ve İspanya'ya yer alan alıcılar bulunmaktadır. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 46.)

⁶⁵⁵ Taraf Devletler bu yükümlülüklerin yanı sıra Fon Sözleşmesi uyarınca kendi talepleri doğrultusunda da yükümlülük altına girebilmektedir. Fon Sözleşmesi m. 14/f. 1 hükmüne göre her Taraf Devlet istediği takdirde, Sözleşmeye ilişkin onay veya katılma belgelerini tevdi ettiği anda yahut daha sonra Sözleşme hükümleri uyarınca katkı payı ödemekle yükümlü bulunan kimselerin borcunu taahhüt ettiğini beyan edebilir. Böyle bir beyanın yazılı ve hangi borcun taahhüt edildiğini gösterir şekilde olması şartı aranmaktadır. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 10.)

⁶⁵⁶ Petrol kirliliği tazminat rejimi oluşturulurken fonların finansmanına ilişkin sistemin iyi bir şekilde işleyip işlemeyeceğine ilişkin şüpheler dile getirilmiştir. Ancak günümüze dek fon katkı paylarının %99.8'lik bir oranla ödemelerinin yapılmış olması bu şüphelerin yersiz olduğunu ortaya koymuştur. Diğer taraftan Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları fon katkı sistemine ilişkin olarak başka bir sorunla karşılaşmışlardır. Yukarıda işaret edildiği gibi Taraf Devletlerin her biri, Fon'a katkıda bulunma yükümlülüğü getiren miktarlarda ülkesi içinde katkı petrolü alan her bir şahsın, Fon Yöneticisi tarafından tutulacak ve güncelleştirilecek listede olmasını sağlamakla yükümlüdür. Ancak bazı Devletler bu yükümlülüklerini yerine getirmemektedir. Bu durum söz konusu Devletlerde yer alan petrol alıcılarının fona katkıda bulunmasını imkansız hale getirmektedir. Fon Sözleşmelerinde de Fon Genel Kurulu tarafından söz konusu Devletler bakımından herhangi bir yaptırım uygulanmasını sağlayacak bir hüküm de yer almamaktadır. Bu nedenle Ek Fonun kurulmasının kabul edildiği diplomatik konferansta Ek Fon Protokolüne söz konusu yükümlülüğünü yerine getirmeyen Devletlerde meydana gelen kirlenme zararı bakımından Ek Fonun herhangi bir tazminat ödemeyeceği hükmü de öngörülmüştür.

devletlerce ödenip ödenmeyeceği hususu ise Fon Direktörünün tavsiyesi üzerine Fon Genel Kurulu tarafından tayin olunacaktır⁶⁵⁷.

(2) Fon Genel Kurulunun katkılara ilişkin yükümlülükleri

Fon Sözleşmesinin m. 12/f. 1 hükmü uyarınca Fon Genel Kurulu her bir takvim yılı bakımından yıllık katkı miktarının değerlendirilmesi amacıyla masrafları ve katkıları göz önünde bulundurarak bir bütçe hazırlamakla yükümlü kılınmaktadır. Sözleşmenin m. 12/f. 2 hükmüne göre Fon Genel Kurulu tahsil edilecek toplam katkı payı miktarını tayin etmek yetkisini haizdir. Bu itibarla Fon Direktörünün her bir Taraf Devlette yer alan ve Sözleşmenin 10. maddesi kapsamına giren şahıslar bakımından yıllık katkı payını hesaplayacaktır⁶⁵⁸. Yıllık katkı payı vade tarihi, Fon İç Tüzüğü uyarınca belirlenmektedir. Bununla beraber Sözleşmenin m. 12/f. 4 hükmüne göre Fon Genel Kurulu farklı bir ödeme tarihi belirlemek hususunda yetkilendirilmiştir.

(3) Fona katkıda bulunma yükümlülüğünün ihlaline ilişkin yaptırımlar

Fon Sözleşmesi m. 13/f. 1 madde hükmü gereğince ödenmesi gereken ve vadesinde ödenmemiş bulunan katkı payı Fon Genel Kurulunun tayin edeceği oran üzerinden faize tabi tutulacaktır. Ancak farklı hallere ilişkin olarak farklı faiz oranlarının benimsenmesi hakkı saklı tutulmuştur. Bununla birlikte Fona katkıda bulunma yükümlülüğünün gerekli şekilde yerine getirilmesini temin etmek bakımından Taraf Devletlere de bazı yetkiler verilmiştir. Sözleşmenin m. 13/f. 2 hükmü uyarınca Taraf Devletler, kendi ülkelerinde alınan petrole ilişkin olarak Sözleşme uyarınca Fona ödenmesi gereken katkı payı borcunun ifa edilmesini sağlamalıdır. İlgili Taraf Devletler cezai müeyyideler öngörmek dâhil olmak üzere, katkı payı ödeme borcunun etkin bir şekilde ifa edilmesi için kendi milli hukuku gereği her türlü hukuki tedbirleri almakla yükümlü kılınmıştır. Söz konusu tedbirler, sadece Fona katkıda bulunmakla yükümlü olan şahıslar aleyhine işletilebilecektir⁶⁵⁹.

⁶⁵⁷ Bu fıkra hükmü 1992 tarihli Protokol ile Sözleşmeye eklenmiş olup 1971 tarihli Fon Sözleşmesinde yer almamaktaydı.

⁶⁵⁸ Söz konusu hesaplama Taraf Devletlerde yer alan şahısların aldığı katkı petrolünün toplam miktarı ile ton başına belirlenen bir meblağın çarpımı şeklinde yapılmaktadır.

⁶⁵⁹ Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 10; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 322.

Fona katkı payı ödeme borcunu ifa etmeyen şahıslar bakımından Fon Direktörü, ödenmesi gereken katkı payının tahsil edilmesi için bu şahıs aleyhine uygun her türlü tedbire Fon adına başvurabilecektir. Sözleşmenin m. 13/f. 3 hükmüne göre temerrüde düşen borçlu müflis durumda ise, Fon Direktörünün tavsiyesi üzerine Fon Genel Kurulu, söz konusu şahıs aleyhine hiçbir işlem yapılmaması veya sürdürülmemesine karar verme yetkisini haizdir⁶⁶⁰.

c. Fon Yıllık Raporu

Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlar her yıl, bir önceki takvim yılında yürüttükleri faaliyetleri konu alan raporlar yayımlamaktadır. Bu yıllık raporlarda Fonların dâhil olduğu davaların kapsamlı bir özeti yer almaktadır. Bu raporlar Fonların talepleri değerlendirmesi ve tazmine etmesine ilişkin benimsediği uygulama ve prensipleri gözler önüne sermek bakımından oldukça önem arz etmektedir⁶⁶¹.

3. 1971 ve 1992 Tarihli Fon Sözleşmeleri

a. Hazırlık Çalışmaları

1971 tarihli Fon Sözleşmesi, 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin doğal bir sonucunu teşkil etmektedir⁶⁶². Nitekim PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırlarının muhtemel bir kirlenme vakasının yol açacağı kirlenme zararının tümünü karşılamak bakımından yeterli olmadığı hususu Sözleşmenin hazırlık çalışmaları aşamasında kabul edilmekteydi. Ancak yukarıda da söz edildiği üzere sorumluluğa ilişkin bu sınırlar sigorta piyasası tarafından teminat altına alınabilecek değerler çerçevesinde belirlenmişti⁶⁶³. Öte yandan teknolojinin ve

⁶⁶⁰ Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 10; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 322.

⁶⁶¹ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 133.

⁶⁶² Zira 1992 tarihli Fon Sözleşmesi m. 28/f. 4 hükmüne göre ancak 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukukii Sorumluluk Sözleşmesine Taraf Devletler 1992 tarihli Fon Sözleşmesine de taraf olabileceklerdir. Öte yandan bunun tersi geçerli değildir, bu itibarla Devletler yalnızca Petrol Kirliliği Hukukii Sorumluluk Sözleşmesine taraf olup Fon Sözleşmesine taraf olmayabilir. (Hunter, **a.g.m.**, s. 118.)

⁶⁶³ Rayegan Kender, “Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları İçin Bir Uluslararası Tazminat Fonu Tesisi Hakkında 18 Aralık 1971 Tarihli Brüksel Andlaşması”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 3 (1983), Sayı: 1, s. 6; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 260. Hatta Sözleşmenin kaleme alınmasında önemli rol oynayan Torrey Canyon kazasında meydana gelen kirlenme zararı Birleşik Krallık bakımından yaklaşık 3.25 milyon İngiliz Sterlinine, Fransa bakımından ise yaklaşık 41 milyon Fransız Frankına tekabül etmekteydi. Öte yandan 1969 tarihli Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca gemi malikinin sorumluluğu 210 milyon altın frank

endüstrinin gelişmesiyle daha büyük gemiler inşa edilmektedir, bu doğrultuda petrol kirliliğine sebebiyet verebilecek deniz kazalarının yol açabileceği kirlenme zararı da artacaktır⁶⁶⁴. Bununla beraber PKSS sadece Taraf Devletlerde mukim gemi maliklerine büyük bir sorumluluk yüklemekle beraber Taraf olmayan Devletlerde mukim gemi malikleri böyle bir mali külfete katlanmak zorunda olmadıklarından aralarında eşitsizlik yaratmaktadır⁶⁶⁵.

Tüm bu hususlar göz önünde bulundurularak, 1969 tarihli Diplomatik Konferansın başarıyla sonuçlanması için uzlaştırmacı bir çözümün benimsenmesi yoluna gidilmiştir⁶⁶⁶. 13 Kasım 1969 tarihinde Belçika delegesi petrol kirliliğinden zarar gören şahısların zararını tazmin eden uluslararası bir fonun kurulmasına ilişkin bir milletlerarası sözleşmenin kaleme alınmasına ilişkin bir önerge sunmuştur⁶⁶⁷. Sonuç olarak 1969 tarihli Sözleşmenin yanı sıra petrol kirliliği zararına ilişkin tazminat fonu kurulmasına dair başka bir milletlerarası sözleşmenin akdedileceğine ilişkin karar alınarak anlaşma sağlanmıştır⁶⁶⁸.

Öte yandan petrol kirliliği zararına ilişkin gemi malikinin kusursuz olarak sorumlu tutulmasının yanı sıra petrol taşımacılığında asıl yararlanan taraf olan petrol yükünün maliklerinin, diğer bir deyişle petrol şirketlerinin, bu hususta herhangi bir külfete katlanmak zorunda kalmamaları da hakkaniyete aykırıdır. Petrol kirliliğinden sorumluluğun bir kısmının petrol şirketlerine yüklenmesine ilişkin

ile sınırlıdır. Bu itibarla PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırlarının kirlenme zararının tamamını karşılamak bakımından yetersiz kalacağı Torrey Canyon kazası bakımından bile aşıkardı. (Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 76; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 260.) Ayrıca petrol kirliliği zararının bir kısmından yükü ilgililerin de sorumlu tutulması gerektiği konusunda diplomatik konferansta görüş birliğine varılmıştır. (Lawson A. W. Hunter, “The Proposed International Compensation Fund For Oil Pollution Damage”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 4, 1972-1973, s. 118.)

⁶⁶⁴ Süper tankerler 1967 yılında Torrey Canyon kazası meydana gelmeden evvel denizde kullanılmaya başlamıştı fakat ancak Torrey Canyon kazasından sonra bu tür tankerlerin oluşturduğu tehlikeler ve yol açabileceği sonuçlar Devletler ve insanlar tarafından anlaşıldı. (Hunter, **a.g.m.**, s. 118.)

⁶⁶⁵ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 76.

⁶⁶⁶ Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi**, s. 6.

⁶⁶⁷ Kender, **Mecburi Sigorta**, s. 17; Official Records, 1971, LEG/CONF/C.2/WP.2, s. 553; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 77’den naklen.

⁶⁶⁸ 1969 tarihli konferansın sonunda IMCO’ya 1971 yılından geç olmamak üzere yeni bir uluslar arası konferans düzenlemesine ilişkin talimat veren karar alınmıştır. Bu karar uyarınca 1971 yılında Brüksel’de bir diplomatik konferans daha düzenlenmiştir. 49 Devlet bu konferansa delege göndermiş, 5 Devlet ise gözlemci göndermiştir. (Hunter, **a.g.m.**, s. 118; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 76.)

özüm 1969 tarihli Diplomatik Konferansın başarıya ulaşp sonucunda 1969 tarihli PKSS'nin kabul edilmesini sağlamıştır⁶⁶⁹.

Özetle 1969 tarihli Diplomatik Konferansta 1969 tarihli PKSS ile birlikte Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Uluslararası Fon kurulması hakkında bir milletlerarası sözleşmenin akdedilmesine ilişkin karar kabul edilmiştir⁶⁷⁰. Söz konusu Diplomatik Konferansta alınan bu karar uyarınca IMCO'nun fon tesis edilmesi hakkında bir taslak metin kaleme alması öngörülmektedir. Fonun tesis edilmesi hakkında oluşturulacak milletlerarası sözleşmeye ilişkin taslak metnin kirlenme zararına uğrayan şahısların zararlarının giderilmesi ve fonun 1969 tarihli PKSS ile gemi maliklerine yüklenen mali külfetleri azaltması ilkelerini esas alması gerektiği kabul edilmiştir⁶⁷¹. Söz konusu bu iki ilke 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin iki temel amacını teşkil etmektedir. Fon Sözleşmesi tazminat yükümlülüğünü düzenlemektedir ve bu itibarla benzeri olmayan, yenilikçi ve zengin içerikli bir metindir⁶⁷². Fon Sözleşmesi, Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi ile birlikte kirlenme zararına uğrayan şahısların zararlarının giderilmesini sağlayacak bir sistem kurmasının yanı sıra sorumluluğun ve tazminatın gemi ile yük malikleri arasında hakkaniyete uygun olarak paylaştırmakta ve bu anlamda amacına ulaşmaktadır⁶⁷³.

b. Fon Sözleşmesinin Amacı

1971 tarihli Fon Sözleşmesinin m. 2/f. 1 hükmü uyarınca Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonunun kurulmasındaki amaçlar şu şekilde belirlenmiştir:

- Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca kirlenme zararına ilişkin tazminatın yetersiz kaldığı ölçüde zarar görenlerin zararını tazmin etmek

⁶⁶⁹ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 77; Hunter, **a.g.m.**, s. 118.

⁶⁷⁰ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 76, Hunter, **a.g.m.**, s. 118.

⁶⁷¹ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 77; Ünán, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 162; Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 41; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 261; Hunter, **a.g.m.**, s. 119.

⁶⁷² Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 77; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 261

⁶⁷³ Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 7; Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 77-78; Abdullayev, **a.g.e.**, s. 261; Hunter, **a.g.m.**, s. 119. Kirlenme zararı Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile öngörülen sınırları aştığı takdirde P&I Kulüpleri ile Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu arasında kabul edilen 1980 tarihli Mutabakat Beyannamesi uyarınca davacılar taleplerini Londra'da bulunan Fon Genel Sekreterliğine ileri sürmelidir. Bunun ardından Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu Talepler Kılavuzu ile belirlenmeiş prosedür uygulanacaktır. (Williams, **a.g.m.**, s. 193.)

- Denizde güvenliğin sağlanması ve diğer milletlerarası sözleşme hükümlerine uygunluğun sağlanmasına dair bazı şartlara tabi olmak kaydıyla PKSS'nin gemi malikine yüklediği ilave mali külfetlerden kurtarmak
- Fon Sözleşmesi ile öngörülen amaçları yürürlüğe koymak.

Ancak 1992 tarihli Fon Sözleşmesi ile denizde güvenliğin sağlanması ve diğer milletlerarası sözleşme hükümlerine uygunluğun sağlanmasına dair bazı şartlara tabi olmak kaydıyla PKSS'nin gemi malikine yüklediği ilave mali külfetlerden kurtarmaya ilişkin amaç metinden çıkartılmıştır.

c. Uygulama Alanı

Yukarıda da belirtildiği gibi, 1971 tarihli Fon Sözleşmesi 1969 tarihli PKSS'yi, 1992 tarihli Fon Sözleşmesi ise 1992 tarihli PKSS'yi tamamlayıcı niteliktedir⁶⁷⁴. Bu nedenle Fon Sözleşmelerinde yer alan ve yukarıda tek tek detaylı olarak ifade edilmiş “kirlenme zararı”⁶⁷⁵, “gemi maliki”⁶⁷⁶, “olay”⁶⁷⁷, “önleyici tedbirler”⁶⁷⁸ gibi kavramlar, Fon Sözleşmesi, m. 1/f. 2 hükmü uyarınca tamamladıkları ilgili Sorumluluk Sözleşmesine uygun olarak anlaşılacaklardır. Başka bir deyişle yukarıda belirtilen tanımlar Fon Sözleşmeleri için de geçerli olacaktır⁶⁷⁹. Fon Sözleşmelerinin uygulama alanı da tamamladıkları ilgili Sorumluluk Sözleşmesi ile aynı şekilde anlaşılacaktır⁶⁸⁰.

Öte yandan Fon Sözleşmesi ile ayrıca “Katkı petrolü” kavramı da getirilmiştir. Fon Sözleşmesi m. 1/f. 3 hükmüne göre yalnızca ham petrol ile fuel-oil katkı petrolü kapsamında değerlendirilecektir. Katkı petrolü kavramı çerçevesinin bu

⁶⁷⁴ Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 7.

⁶⁷⁵ “Kirlenme zararı” kavramı çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B, 5, c no’lu kısmında ele alınmıştır. Ayrıca Fon Sözleşmesi m. 1/f. 6 hükmüne göre Sözleşme’de petrole ilişkin olarak geçen “ton” kavramı, metrik tonu ifade etmektedir.

⁶⁷⁶ “Gemi maliki” kavramı çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B, 6, b, (1) no’lu kısmında ele alınmıştır.

⁶⁷⁷ “Olay” kavramı çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B, 5, d, (1) no’lu kısmında ele alınmıştır.

⁶⁷⁸ “Önleyici tedbir” kavramı çalışmamızın İkinci Bölüm, II, B, 5, d no’lu kısmında ele alınmıştır.

⁶⁷⁹ Ünán, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 183; Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 221.

⁶⁸⁰ Buna göre 1971 tarihli Fon Sözleşmesi, Taraf Devletlerin karasularında meydana gelen kirlenme zararları bakımından uygulama alanı bulacaktır. 1992 tarihli Fon Sözleşmesi ise Taraf Devletlerin karasuları ile münhasır ekonomik bölgelerinde meydana gelen kirlenme zararlarına uygulanacaktır. Hatta 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin kabul edildiği diplomatik konferansta Fon Sözleşmesinin uygulama alanının coğrafi sınırlarının genişletilerek 50 mil ya da 100 mile çıkarılmasına ilişkin öneriler reddedilmiştir. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 7.)

şekilde sınırlandırılmasının sebebi ise Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarının finansmanının yalnızca petrol endüstrisi tarafından gerçekleştirilmesinin amaçlanmasıdır⁶⁸¹. Diğer bir deyişle Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca “kirlenme zararı” olarak kabul edilen zararlar bakımından tazminat ödeyecektir ancak Fonların finansmanı yalnızca katkı petrolü olarak kabul edilen ham petrol ile fuel-oil ithal eden kimseler tarafından gerçekleştirilecektir⁶⁸².

d. Fon Sözleşmesi Uyarınca Tazmin Edilebilecek Talepler

(1) Kirlenme Zararına Uğrayan Şahısların Talepleri

Fon Sözleşmesi, m.2/f. 1(a) hükmü uyarınca Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarının Kurulmasındaki en temel amaç Taraf Devletlerde meydana gelen kirlenme zararından zarar gören şahısların zararının tamamı gemi maliki tarafından tazmin edilmediği takdirde, bu zararı tazmin etmektir. Bu takdirde Fon Sözleşmeleri m. 4 hükmü uyarınca PKSS’ye tabi olarak zarar görenlerin zararının fon tarafından tazmin edileceği üç hal öngörülmektedir:

- PKSS uyarınca gemi malikini sorumlu tutmak mümkün olmadığında
- Gemi malikinin kirlenme zararını tazmin etme yükümlülüğünü tam olarak yerine getirmek için finansal bakımdan muktedir olmaması ve PKSS uyarınca sağlanan sigorta ya da sair mali güvencenin tazminat taleplerini tazmin etmek bakımından yetersiz olduğu ya da bu taleplerin teminat kapsamında olmaması halinde; ya da
- Kirlenme zararının PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırını aşması halinde.

⁶⁸¹ Bu amaca yönelik olarak hayvani ve nebati hidrokarbonlar özellikle Sözleşmenin kapsamı dışında bırakılmıştır. Ağır dizel yağı ya da gres yağı gibi diğer tür mineral hidrokarbonlar da fona katılmaya ilişkin yapılacak hesaplamaları zorlaştırabileceği gerekçesiyle Sözleşmenin kapsamı haricinde tutulmuştur. Japon delegesi balina yağının Fon Sözleşmesi kapsamına alınmasına ilişkin oldukça ısrarcı olmuştur. Ancak balina yağı da hesaplamada oluşabilecek zorluklar nedeniyle Sözleşme kapsamına dahil edilmemiştir. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 7.) Nitekim balina yağı 1992 tarihli Protokol ile Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanı kapsamından da çıkarılmıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 5, e.

⁶⁸² Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 7.

Şimdiye kadar meydana gelmiş olan petrol kirliliği vakaları değerlendirildiğinde kirlenme zararının PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırını aşması haline diğer hallere göre önemli ölçüde daha yaygın olarak rastlandığı gözlenmektedir.

i. PKSS Uyarınca Gemi Malikine Sorumluluk Atfedilemediği Haller

aa. Belirlenemeyen bir geminin petrol kirliliğine neden olması

Bazı kirlenme vakalarında petrol kirliliğinin gemiden sızma ya da bırakılma sonucu meydana geldiği açık olmakla beraber söz konusu petrolün hangi gemiden sızdığı ya da bırakıldığı teşhis edilemeyebilir. Fon Sözleşmesi m. 4/f. 2(b) bendi hükmü uyarınca davacı zararının bir ya da daha fazla geminin karıştığı bir olay neticesinde meydana geldiğini ispat edemediği takdirde Fonlar tazminat ödemekten kurtulmaktadır⁶⁸³.

bb. Gemi malikinin PKSS uyarınca sorumluluktan kurtulması

PKSS uyarınca gemi maliki gemiden kaynaklanan kirlenme zararından kusuru olmasa da sorumlu tutulmaktadır. Ancak bazı istisnai haller bakımından gemi maliki sorumluluktan muaf tutulmaktadır. Buna göre gemi maliki zararın;

- Savaş hareketi, hasmane tutumlar (düşmanca hareket), iç savaş veya isyan nedeniyle⁶⁸⁴ ya da
- kaçınılamaz ve karşı konulamaz nitelikteki doğal olaylardan⁶⁸⁵ veya
- münhasıran üçüncü bir kişinin zarara sebep olma kastıyla işlediği fiilden⁶⁸⁶ veya

⁶⁸³ Bu itibarla 1971 tarihli Fondan tazminat talep eden davacının zararın petrol ile yüklü bir tankerin karıştığı bir olaydan kaynakladığını ispat etmesi gerekecektir. Bildiğimiz üzere bu prensip 1969 tarihli PKSS'den ileri gelmektedir. Kirlenme zararının petrol yüklü bir tankerden kaynaklanması gerektiği şartı bazı hallerde 1971 tarihli Fondan tazminat talep edilebilmesini güçleştirmektedir. Öte yandan 1992 tarihli PKSS uyarınca hali hazırda yük taşımayan tankerlerden kaynaklanan kirlenme zararı da uygulama alanına dahil olduğundan davacının karşılaşıacağı güçlükler daha az olacaktır. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 136.)

⁶⁸⁴ Daha fazla bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e, (1).

⁶⁸⁵ Daha fazla bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e, (2).

⁶⁸⁶ Daha fazla bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e, (3).

- münhasıran kamu makamlarının aydınlatma ya da diğer seyir yardımcılarının bakımına ilişkin kusurundan⁶⁸⁷ ya da
- kirlenme zararının tamamının ya da bir kısmının üçüncü kişinin zarara sebep olma kastıyla işlediği fiilden⁶⁸⁸ ileri geldiğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır.

Bu hallerde kirlenme zararına uğrayan şahıslar uğradıkları zararı gemi malikinden değil Fondan talep edebilecektir⁶⁸⁹. Fondan talep edilebilecek azami miktar PKSS ile gemi malikleri bakımından öngörölmüş sorumluluk sınırı esas alınarak hesaplanacaktır. Sonuç olarak kirlenme zararına uğrayan şahıslar bakımından mevcut tazminat miktarının toplamı değişmeyecektir. Zira aynı şekilde gemi malikinin sorumluluktan kurtulup kurtulmadığı bakımından herhangi bir uyuşmazlık bulunduğu takdirde de bu durum davacıları etkilememeli, yalnızca tazminatın tamamının Fon tarafından karşılanıp karşılanmayacağı hususu belirlenmelidir⁶⁹⁰.

Şimdiye kadar bildirilen davalar bakımından PKSS uyarınca gemi malikinin sorumluluktan kurtulması hali yalnızca bir defalığına, yukarıda da sözü edilen *Tsisis* davasında yaşanmıştır. Bu davada İsveç kamu makamları seyir yardımcılarının bakımına ilişkin işlediği kusur nedeniyle kirlenme zararına sebebiyet veren olayın meydana geldiğine karar verilmiştir⁶⁹¹. Bu nedenle gemi maliki sorumluluktan kurtulmuştur. Ancak o dönemde Fon Sözleşmesi henüz yürürlüğe girmemiş olduğundan söz konusu davada davacılar 1971 tarihli Fona başvurmamışlardır⁶⁹². 1981 yılında meydana gelen *Jose Marti*⁶⁹³ kazasında gemi malikleri yine kamu makamlarının seyir yardımcılarının bakımına ilişkin işlediği kusur nedeniyle olayın

⁶⁸⁷ Daha fazla bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e, (4).

⁶⁸⁸ Daha fazla bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e, (5).

⁶⁸⁹ Görüldüğü üzere Fon Sözleşmesi ile zarar görenlere Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinden çok daha geniş bir himaye sağlanmaktadır. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 9.)

⁶⁹⁰ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 137.

⁶⁹¹ Bu davaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Daha fazla bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e, (4).

⁶⁹² De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 137.

⁶⁹³ Sovyet bandıralı Jose Marti adlı tanker 40.000 ton civarında fuei-oil taşıırken İsveç'in doğu kıyısında Dalarö yakınlarında dar bir kanaldan geçerken karaya oturmuştur. Yükün yaklaşık 1000 tonluk kısmı denize sızmış ve Stocholm takımadalarını petrol kirliliğine maruz bırakmıştır. (Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu 1987 tarihli Yıllık Raporu, s. 16. http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/1987_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf)

meydana geldiğini ileri sürerek sorumluluklarını bertaraf etmek istemiştir. Ancak mahkeme kılavuzun seyir yardımcısı olarak değerlendirilemeyeceğine hükmetmiş dolayısıyla da gemi maliklerinin sorumlu olduğuna karar vermiştir⁶⁹⁴.

Günümüze kadar kirlenme zararına sebebiyet veren olayların hiçbirinde gemi malikinin sorumluluktan kurtulması nedeniyle Fona başvurulması hali gerçekleşmemiştir⁶⁹⁵.

ii. Gemi Malikinin Tazminat Yükümlülüğünü Yerine Getirmek için Finansal Bakımdan Muktedir Olmaması

Fon Sözleşmesi, m. 4/f. 1(b) hükmüne göre gemi malikinin tazminat yükümlülüğünün tamamını yerine getirmek için finansal bakımdan muktedir olmadığı takdirde kirlenme zararına uğrayan ve bu nedenle zararının tamamını tazmin edemeyen şahısların zararı Fon tarafından karşılanacaktır. PKSS m. 7/f. 1 hükmüne göre böyle bir durumun yaşanmasını önlemek amacıyla gemi maliklerinin sorumluluğunu teminat alan sigorta yaptırma yükümlülüğü öngörmektedir. Sözleşme m. 7/f. 8 hükmü uyarınca aynı zamanda zarar görenlere sigortacıya doğrudan doğruya dava açma imkânı sunmaktadır. Diğer taraftan sigortacının gemi malikine karşı haiz olduğu defileri zarar görene karşı ileri süremeyeceği hüküm altına alınarak zarar görenler Sözleşme ile korunmaktadır⁶⁹⁶.

Fon Sözleşmesi, m. 4/f. 1(b) hükmüne göre gemi malikinin finansal açıdan tazminatı ödemeye muktedir olmaması halinde Fonun sorumluluğunun doğması için PKSS uyarınca sağlanan mali güvencenin kirlenme zararına ilişkin tazminatı karşılamak bakımından yetersiz kalması yahut tazminat taleplerinin teminat dışında kalması gerekmektedir. Bu itibarla davacının kendisine tanınan her türlü hukuki imkânı değerlendirerek bu konuda gerekli ve makul tüm adımları attıktan sonra yine de zararının tazmin edilmemesi halinde gemi malikinin tazminatı ödemeye finansal

⁶⁹⁴ Gemi maliki aynı zamanda eğer mahkeme kirlenme zararının münhasıran seyir yardımcılarının bakımına ilişkin kusurdan kaynaklandığına karar vermese dahi İsveç hükümetinin müterafik kusuru bulunduğu gerekçesiyle sorumluluktan tamamen kurtulması gerektiğini ileri sürmüştür. Ancak mahkeme kirlenme zararının gemi malikinin ihmali neticesinde meydana geldiğine karar vermiştir. (Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu 1987 tarihli Yıllık Raporu, s. 16. http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/1987_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf)

⁶⁹⁵ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 137.

⁶⁹⁶ **A.e.**, s. 138.

bakımdan muktedir olmadığı ve mali güvencenin yetersiz olduğu kabul edilecektir. Bu doğrultuda da davacının Fona yaptığı başvuru kabul edilecek ve zararı tazmin edilecektir⁶⁹⁷.

aa. Zorunlu Sigorta Yükümlülüğüne Tabi Olmayan Gemiler

Yukarıda da işaret edildiği gibi, PKSS m. 7/f. 1 hükmü uyarınca yalnızca 2000 ton ve daha fazla petrolü yük olarak taşıyan gemiler zorunlu sigorta yaptırmak ya da sair mali güvenceyi sağlamakla yükümlü tutulmaktadır. Dolayısıyla bu kapsamda olmayan, diğer bir deyişle 2000 tondan daha az miktarda petrolü yük olarak taşıyan gemiler, petrol kirliliğinden sorumluluk rizikolarına karşı sigortası bulunmadan da faaliyet gösterebilecektir.

Öte yandan zorunlu sigorta kapsamına girmeyen bir geminin sigortası bulunsa dahi ancak PKSS uyarınca gemide bulundurmak zorunda olduğu, sorumluluk sigortacısının garantör olarak nitelendirildiği PKSS sertifikasını gemide bulundurmuyor olabilir. Bu hal geminin sigortasının bulunmaması kadar önemlidir. Böyle bir durum gerçekleştiği takdirde bu sigortacıya karşı doğrudan doğruya dava açılıp açılmayacağı hususu belirsizlik taşımaktadır⁶⁹⁸. Bu meseleye ilişkin meydana gelmiş olan bir davada, 24 Ağustos 1987 tarihinde *Akari* adındaki Panama bayraklı tanker Dubai açıklarındayken elektrik panelinde meydana gelen arıza nedeniyle çıkan yangın sonucunda gemide yük olarak taşınan petrolün 1000 tonluk kısmı denize sızmıştır. Denize sızan bu petrol yaklaşık 40 kilometrelik kıyı şeridinin kirlenmesine neden olmuştur, bu nedenle kıyıda ve denizde temizleme operasyonları yürütülmüştür. Gemi malikine kirlenme zararları ve önleyici tedbirlere ilişkin olarak tazminat talebi yöneltilmiştir. Gemi malikinin Liberya’da yerleşik bir şirket olduğu ve kirlenme zararına yol açan *Akari* adlı gemi haricinde herhangi bir malvarlığının bulunmadığı tespit edilmiştir. Ancak olayın meydana geldiği sırada geminin kulüp sigortasının bulunduğu anlaşılmıştır. Öte yandan *Akari* olay sırasında yalnızca 1899 tonluk petrol taşımakta olduğundan zorunlu sigorta yaptırmak veya sair mali güvence sağlama yükümlülüğüne tabi tutulmamaktadır. Fon Sekreteryası bu koşullar altında

⁶⁹⁷ Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 8; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 138.

⁶⁹⁸ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 138.

gemi malikinin PKSS'den kaynaklanan tazminat yükümlülüğünü yerine getirmek için finansal bakımdan muktedir olmadığını kabul etmiştir. Kulüp sigortasının tabi bulunduğu P&I Kulübü geminin 2000 tondan daha az miktarda petrol taşıdığı gerekçesiyle PKSS uyarınca zorunlu sorumluluk sigortasına tabi olmadığı ve zarar görenlerin bu doğrultuda kendisine karşı doğrudan dava açamayacağını ileri sürmüştür. Ancak Fon Direktörü bu gerekçeyi kabul etmeyerek sigorta, zorunlu olsun ya da olmasın, yapıldığı takdirde sigortacıya karşı doğrudan dava hakkının bulunduğunu kabul etmek gerektiği görüşünü benimsemiştir. Sonuç olarak davanın içerdiği belirsizlikler ve ortaya çıkabilecek yargılama masrafları göz önünde bulundurularak anlaşma yoluna gidilmiştir. Kulüp ex gratia ödeme yapmıştır, zira olayda söz konusu olan tanker oldukça küçük olduğundan düşük miktarda sorumluluk sınırına tabidir. Bu ödemenin sonucunda Fon Direktörü kirlenme zararına ilişkin başkaca taleplerin gemi maliki, gemi ya da kulübe karşı ileri sürülmeyeceğini taahhüt etmiştir ve böylelikle uyuşmazlık çözülmüştür⁶⁹⁹.

bb. Sigorta teminatının ya da diğer malvarlığının yetersiz gelmesi hali

PKSS uyarınca kirlenme zararına uğrayanların doğrudan sigortacıya dava açarak tazminat taleplerini yöneltmeleri halinde sigortacının gemi malikine karşı ileri sürme hakkını haiz bulunduğu defileri zarar gören davacılar karşı ileri süremeyeceğinden söz etmiştik. Ancak Sözleşme m. 7/f. 8 hükmü ile tek bir istisna öngörülmüştür. Buna göre sigortacı kirlenme zararına gemi malikinin pervasızca hareketinin sebep olduğuna ilişkin defiyi ileri sürebilecektir. Bununla beraber sigortacı sorumluluğunu sınırlandırma hakkından da yararlanabilecektir. Bu durum gemi malikinin sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirdiği haller bakımından da geçerlidir. Başka bir deyişle, gemi maliki sorumluluğunu sınırlama imkânından yoksun kalsa da sigortacı sınırlı sorumluluğa tabi olacaktır. Buna göre, PKSS uyarınca belirlenen sorumluluk sınırını aşan zarar bakımından sigortacıya karşı doğrudan dava açmak mümkün olmayacaktır. Sorumluluk sınırını aşan zararın tazmin edilmesi gemi malikinin yeterli malvarlığının bulunmasına ya da milli hukukun kalan meblağ bakımından sigortacıya karşı doğrudan dava açabilme imkânını tanınmasına bağlı olacaktır. Bu

⁶⁹⁹ IOPC Fund Report, 1999, s. 30.

mümkün olmadığı takdirde malikin tazminatı karşılamaya finansal açıdan muktedir olmaması şartına bağlı olarak Fona başvurulabilecektir.

iii. Zararın PKSS Uyarınca Belirlenen Sorumluluk Sınırını Aşması

Gemi maliki kural olarak PKSS uyarınca sınırlı sorumluluğa tabidir ancak kirlenme zararının bu sorumluluk sınırını aşması mümkündür. Bu takdirde Fon, zararın sorumluluk sınırını aşan kısmından sorumlu olacaktır. Bu durum Fona başvuru haller bakımından en sık rastlanan hali teşkil etmektedir⁷⁰⁰. Böyle bir durumda somut olaydaki ilgili Fon, PKSS ile tayin edilen sorumluluk sınırını aşan zarara ilişkin tazminat taleplerinden uygulanacak Fon Sözleşmesi uyarınca tazmin edilecek azami sınıra kadar sorumlu tutulacaktır⁷⁰¹.

Teorik olarak gemi maliki sorumluluğu sınırlandırma hakkını haiz olduğunu teyit eden bir mahkeme emri getirdiği takdirde PKSS uyarınca belirlenen sorumluluk sınırını aşan zarardan Fon sorumlu tutulabilecektir. 1992 tarihli PKSS uyarınca gemi malikinin sınırlı sorumluluktan yararlanma imkânından yoksun kalması oldukça seyrek rastlanabilecek bir durum iken 1969 tarihli PKSS uyarınca gemi malikinin sorumluluğunu sınırlayamadığı haller daha sık olarak gözlenmektedir. Buna bağlı olarak gemi maliki sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirdiği takdirde, Fon yalnızca gemi maliki ile sigortacısının malvarlığından karşılanamadığı ölçüde sorumlu olacaktır⁷⁰².

İşaret edilmelidir ki, uygulamada gemi malikinin sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olduğunu teyit eden mahkeme emrini beklemek Fona başvuran davacıların tazminat taleplerinin karşılanması bakımından gecikmelere yol açacağından mahkeme emri gelmeden uyuşmazlıkların çözülmesi yoluna

⁷⁰⁰ Jacobsson, 15 Eylül 1992 tarihine dek Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu'nun dahil olduğu 61 petrol kirliliği vakasından 58 tanesinin bu kategori altında yer aldığını da belirtmektedir. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 41.)

⁷⁰¹ 5000 grostonluk ve daha küçük tankerler bakımından 1992 tarihli PKSS uyarınca 3 milyon ÖÇH değerinde asgari bir sorumluluk sınırı öngörülmektedir. 1969 tarihli PKSS ile küçük tankerlere ilişkin asgari sorumluluk sınırı öngörülmemektedir. Bu nedenle küçük tankerlerin neden olduğu kirlenme vakaları bakımından 1992 tarihli Fon, 1969 tarihli Fon ile karşılaştırıldığında daha az ölçüde tazminat talebi ile karşılaşacaktır. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 140.)

⁷⁰² De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 140.

gidilmektedir⁷⁰³. Zira özellikle bayrak Devleti ve kıyı Devleti tarafından yürütülen yargılamalar özellikle büyük kirlenme vakaları bakımından oldukça uzun sürmektedir. Malikin sorumluluğunu sınırlama imkânından yoksun olduğu ileri sürülüyorsa bu süreç daha da uzamakta ve petrol kirliliğinden zarar görenler bu gecikmeden dolayı mağdur olmaktadır⁷⁰⁴. Tüm bu sebeplerden dolayı Fon genellikle gemi malikinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz olduğunu teyit etmeden davacıların talepleri hakkında işlemlere başlamaktadır. Ancak daha sonra gemi malikinin sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirdiği ortaya çıktığı takdirde Fon zarar görenlere ödediği tazminat oranında zarar gören şahısların gemi malikine karşı haiz olduğu talep hakkına halef olacaktır ve ödediği tazminatı gemi malikinden talep edebilecektir⁷⁰⁵.

(2) Gemi Malikinin Masrafları

Fon Sözleşmesi m. 4/f. 1 hükmü uyarınca kirlenme zararını önlemek ya da azaltmak için malik tarafından gönüllü olarak yapılan makul nitelikteki masraflar kirlenme zararı olarak kabul edilmektedir⁷⁰⁶. PKSS m. 5/f. 8 hükmüne göre gemi maliki tarafından yapılan bu masraflar bakımından PKSS gereğince gemi maliki tarafından kurulan Fona başvurulabilir. Malikin yaptığı masraflar kirlenme zararına uğrayan diğer şahısların alacakları ile aynı sırada değerlendirilecektir. Kirlenme zararının malikin sorumluluk sınırını aşması halinde, gemi malikin gönüllü olarak yaptığı bu masrafların yalnızca sorumluluk sınırı çerçevesindeki kısmını fondan tazmin edebilecektir. Dolayısıyla masrafların tazmin edemediği kısmı bakımından malikin ilgili uluslararası petrol kirliliği tazminat fonuna başvuru hakkı saklı

⁷⁰³ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 140.

⁷⁰⁴ **A.e.**, s. 140-141.

⁷⁰⁵ Fon, ödediği tazminata gemi maliki acze düştüğü takdirde kavuşamayabilir. Ancak gemi maliki acze düştüğü halde de gemi malikinin tazmin etmeye muktedir olmadığı kirlenme zararı hakkında Fona başvurulabileceğinden önceki durum ile arasında bir farklılık arz etmeyecektir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 141.)

⁷⁰⁶ Gemi malikinin önleyici tedbir almak bakımından teşvik edilmesini amaçlayan bu hükmün bir benzeri Taraf Devletlere ilişkin olarak da öngörülmüştür. Fon Sözleşmesi m. 4/f. 7 hükmüne göre Taraf Devletlerden birinin talebi doğrultusunda Fon, Sözleşme uyarınca tazminat ödemek zorunda kalacağı bir kirlenme zararının önlenmesi veya azaltılmasına ilişkin tedbirlerin alınması için personel, malzeme ve teçhizat bakımından söz konusu Taraf Devlete yardım eder ve hizmetlerini o Devletin emrine tahsis eder. Bu itibarla Sözleşme ile Taraf Devletler bakımından oldukça avatajlı sayılabilecek bir hüküm sevk edilmiştir. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 9.)

kalacaktır. İlgili Fona başvuran malik tazminat ödemesi bakımından diğer alacaklılarla aynı sırada değerlendirilecektir.

(3) Kirlenme Zararı Taleplerinin Tazmin Edilebilirlik Kriterleri

Fon Sözleşmeleri uyarınca kirlenme zararı olarak nitelendirilen ve tazmin edilen talepler ile PKSS uyarınca gemi malikine yöneltilebilecek talepler arasında bir fark bulunmamaktadır. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri uyarınca kirlenme zararı, petrol kirliliği nedeniyle meydana gelen gemi haricindeki tüm hasar ve zıya ile önleyici tedbirlere ilişkin masrafları kapsamaktadır. Taleplerin Fon tarafından tazmin edilebilmesi için söz konusu talebin gerçekten katlanılan bir masraf nedeniyle ileri sürüldüğünün, katlanılan masraf ile olay arasında nedensellik bağı bulunduğunun ve masrafın makul nedenlerle yapıldığının kanıtlanması gerekmektedir⁷⁰⁷.

Uygulamada PKSS ve Fon Sözleşmeleri uyarınca ileri sürülen taleplerin oldukça büyük bir kısmı yargılamaya gerek kalmadan tazmin edilmektedir. Bu itibarla kirlenme zararına ilişkin taleplerin tazmin edilebilirliğine ilişkin oldukça az sayıda mahkeme kararı bulunmaktadır⁷⁰⁸. Ancak yine de Fon Genel Kurulu ile İcra Kurulunun kararları doğrultusunda tazmin edilen ya da reddedilen tazminat taleplerine ilişkin yeknesak sayılabilecek nitelikte uygulama oluşmuştur⁷⁰⁹. Fonların ileri sürülen tazminat taleplerine ilişkin kararları, gerekçeleri ve ilgili tüm resmi kayıtlar Fonların yıllık raporlarında yayınlanmaktadır⁷¹⁰. Aynı zamanda Fonlar Fon Sözleşmeleri uyarınca ileri sürülebilecek taleplere ilişkin kılavuzlar yayımlamışlardır. Bu kılavuz uygulanacak Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk ve

⁷⁰⁷ Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 48. 2006 yılında 1992 tarihli Fon Genel Kurulu önleyici tedbirlere ilişkin masraf taleplerinin tazmin edilebilirlik kriterlerini sosyal ve/veya politik kaygıları da kapsayacak şekilde genişletilmeyeceğine karar vermiştir. Bununla beraber Fon Genel Kurulu ayrıca bu tür tedbirlerin makul olup olmadığı değerlendirilirken söz konusu tedbirler alınmasaydı meydana gelebilecek potansiyel çevre zararının ölçüt olarak alınması gerektiğine de karar vermiştir. (92FUND/A.11/24, para. 3.3-3.5.) Salt ekonomik zararlara ilişkin olarak ise Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları bu tür zararların prensip olarak tazmin edileceğine karar vermektedir. Bu tür zararların tazmin edilebilirliği bakımından öngörülen kriter ise kirlenme ile zarar arasında uygun nedensellik bağının bulunması gerekmektedir. (Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları Taleplere İlişkin Kılavuz, s. 27-34; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 464-502.)

⁷⁰⁸ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 141.

⁷⁰⁹ **A.e.**, s. 141-142.

⁷¹⁰ Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarının yıllık raporları şu adresten erişime açıktır: <http://www.iopcfunds.org/publications/>

Fon Sözleşmeleri uyarınca oluşturulan hukuki rejimi ve ileri sürülebilecek taleplere ilişkin belirlenen kıstasları özetlemektedir. Öte yandan bu kılavuz hukuki meseleleri detaylı olarak ele almamaktadır zira Fonun her bir talebi somut olayda geçerli olan koşullar bakımından ve kendi özellikleri çerçevesinde değerlendirilme hakkı saklı tutulmaktadır. Başka bir deyişle, Fon tarafından hazırlanan kılavuz, Fonun somut olayda nasıl karar vereceğine delalet etmemektedir, her bir somut olay kendi koşulları çerçevesinde değerlendirmeye tabi tutulacaktır⁷¹¹.

(4) Gemi Malikine Fondan Ödenecek Tazminat

1971 tarihli Fon Sözleşmesinin uygulandığı haller bakımından gemi maliki 1969 tarihli PKSS uyarınca doğan sorumluluğunun bir kısmına ilişkin olarak 1971 tarihli Fondan tazminat talep edebilmektedir⁷¹². 1976 tarihli Fon Protokolü ile değiştirilmiş 1971 tarihli Fon Sözleşmesi m. 5 hükmü uyarınca 1969 tarihli PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırını aşmayan zarar, gemi tonaj başına 100 Özel Çekme Hakkı ya da toplam 8.33 milyon Özel Çekme Hakkından hangisi daha düşük ise onu aştığı takdirde, gemi maliki ya da garantör aşan kısım bakımından Fona başvurabilecektir. Başka bir deyişle 1969 tarihli PKSS uyarınca sorumluluğunu sınırlayan gemi malikinin tesis ettiği fonun yukarıda sözü edilen miktarları aşan kısmı 1971 tarihli Fon tarafından kendisine iade edilecektir. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere gemi malikinin kirlenme zararının meydana gelmesinde şahsi kusuru bulunduğu takdirde sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirecektir⁷¹³. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi m. 5/f. 3 hükmüne göre gemi malikinin sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirmesi halinde ise Fonun yukarıdaki hallere ilişkin tazminat yükümlülüğü de ortadan kalkacaktır. Ayrıca geminin güvenlik ve kirliliğin önlenmesine ilişkin milletlerarası sözleşmelere uymadığı ve kirlenme zararının ya da olayın münhasıran ya da kısmen bu

⁷¹¹ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 142. Söz konusu kılavuza ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 5, e.

⁷¹² Zira 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin m. 2/f. 1(b) hükmüne göre Fon Sözleşmesi gemi malikinin Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile öngörülen yükümlülüklerini azaltmak ya da hafifletmeyi amaçlamaktadır. Gemi malikine Fonun tazminat ödemesine ilişkin öngörülen bu hüküm Fonun bu amacını ifa etmek amacıyla sevk edilmiştir. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 9.)

⁷¹³ Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. Üçüncü Bölüm, III, D, 1.

milletlerarası sözleşmeye uyulmaması nedeniyle gerçekleştiği tespit edilirse de gemi maliki Fondan tazminat talep etme hakkını yitirecektir⁷¹⁴.

Öte yandan önemle altını çizmek gerekmektedir ki, 1992 tarihli PKSS ve Fon Sözleşmesi uyarınca Fonun gemi malikine karşı herhangi bir tazminat yükümlülüğü bulunmamaktadır. Başka bir deyişle yukarıda açıklanan bu durum yalnızca 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin uygulandığı kirlenme vakaları bakımından geçerlik kazanacaktır. Türkiye 1992 tarihli PKSS ile Fon Sözleşmesine taraf olduğundan Türk hukukunun uygulandığı hallerde de Fonun gemi malikine karşı herhangi bir tazminat yükümlülüğü bulunmamaktadır. Çalışmamızda 1969 ve 1992 tarihli Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmeleri uyarınca tesis edilen sorumluluk rejimi bir bütün olarak değerlendirildiğinden bu meseleye de kısaca değinilmiştir.

(5) Faiz

Fon Sözleşmeleri Fon tarafından ödenecek tazminata işleyecek faiz hakkında herhangi bir hüküm içermemektedir. Prensip olarak faiz hususunun uygulanacak milli hukuka tabi kılınması esası benimsenmektedir⁷¹⁵. Faiz meselesi 1980 yılında 1971 tarihli Fona ilişkin oluşturulan çalışma grubu tarafından ele alınmış ve faizin kural olarak tazminatın makul sayılabilecek unsurlarından birinin teşkil ettiği hususu katılımcı delegelerin çoğunluğu tarafından kabul edilmiştir. Sonuç olarak tazminata uygulanacak faizin uygulanacak milli hukuk uyarınca tayin edileceğine ilişkin bir

⁷¹⁴ Uygulamada gemi malikinin Fondan tazminat talep etme hakkını yitirdiği ancak PKSS uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olduğu hallere rastlamak zordur. Ancak Fonun gemi malikinin sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirdiğini ileri sürmeyip gemi malikine karşı tazminat yükümlülüğünün bulunmadığını ileri sürdüğü davalara rastlanmaktadır. Nitekim Fon kirlenme zararını tazmin ettiği takdirde gemi maliki sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirse dahi ödemediği tazminata ilişkin talebi her zaman tazmin edemeyebilir. Bu durum gemi malikinin mali durumu gibi çeşitli sebeplere dayanabilir. Öte taraftan gemi malikinin Fondan tazminat talep etmek hakkını yitirdiği kolaylıkla ispat edilebilecek böylece gemi malikine ödendiği tazminatın bir kısmı geri verilmeyecektir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 142-143.)

⁷¹⁵ Uygulanacak faiz meselesi 1971 tarihli Fonun dahil olduğu ilk dava olan 1979 tarihli Antonio Gramsci adlı davada gündeme gelmiştir. Bu davada 1971 tarihli Fona yöneltilen talep bakımından İsveç hükümeti İsveç hukuku uyarınca faize de hak kazanmıştır. Fonun tazminatı oldukça hızlı bir şekilde ödemesi nedeniyle İsveç hükümeti faizin bir kısmına ilişkin hakkından feragat etmiştir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 143'ten naklen, Review of Decisions 1979-93, FUND/WGR.7/3, para. 4-5.)

uygulama oluşmuştur ancak kanaatimizce faize ilişkin yeknesak bir kuralın benimsenmesi gerekmektedir⁷¹⁶.

e. Fonun Tazminat Ödemekle Yüklümlü Olmadığı Haller

Gemi malikinin sorumluluktan kurtulduğu hallerde kural olarak kirlenme zararının tazmini için Fona başvurulabilecektir. Ancak Fon Sözleşmesi ile öngörülen bazı hallerde Fon da sorumluluktan kurtulabilmektedir. Aşağıda bu haller ele alınmaktadır.

(1) Savaş Rizikoları

Fon Sözleşmesi m. 4/f. 2 (a) hükmü uyarınca kirlenme zararının savaş hareketi, düşmanca hareket, iç savaş ya da ayaklanma sonucu meydana geldiğı ispat edildiğı takdirde Fonun tazminat ödeme yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır. Aynı sorumsuzluk hali PKSS m. 3/f. 2 (a) hükmü ile de öngörülmektedir. Bu itibarla da gemi maliki kirlenme zararının münhasıran savaş rizikolarından kaynaklandığını ispatladığı takdirde PKSS uyarınca sorumluluktan kurtulacaktır. Sonuç olarak münhasıran savaş rizikolarından kaynaklandığı ispat edilen kirlenme zararları ne PKSS ne de Fon Sözleşmesi uyarınca tazmin edilebilecektir.

(2) Devlet Gemileri

Fon Sözleşmesi, m. 4/f. 2(a) hükmüne göre kirlenme zararının savaş gemileri ya da Devlet tarafından işletilen ya da Devletin malik bulunduğı ve kirlenme zararına sebebiyet veren olay gerçekleştiğı sırada ticari bir faaliyete değıl, kamu hizmetine tahsis edilmiş bulunan gemilerden kaynaklanması halinde söz konusu zararlar bakımından Fona başvurmak mümkün değıldir.

(3) Gemiden kaynaklanmayan kirlenme

Fon Sözleşmesi m. 4/f. 2 (b) uyarınca davacı kirlenme zararının bir ya da daha fazla geminin karıştığı bir olay sebebiyle meydana geldiğini ispatlayamadığı takdirde

⁷¹⁶ 1996 yılında Birleşik Krallık'ta meydana gelen Sea Empress adlı kazada tazminat taleplerine ilişkin olarak yıllık %8 oranında faiz işletilmesine karar verilmiştir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 143'ten naklen; 71FUND/EXC.58/6, para. 2.2.)

Fonun bu zarara ilişkin sorumluluğu ortadan kalkmaktadır⁷¹⁷. Yukarıda da belirtildiği üzere kirlenme zararının spesifik olarak hangi gemiden sızdığının ya da bırakıldığının tespit edilmesi şart değildir.

(4) Zarar görenin kusuru

Fon Sözleşmesi m. 4/f. 2 (b) hükmüne göre kirlenme zararının tamamen ya da kısmen zarar görenin zarara sebep olmak kastıyla ya da ihmaliyle işlediği fiilden kaynaklandığı ispat edildiği takdirde Fonun sorumluluğu da kısmen ya da tamamen ortadan kalkabilecektir⁷¹⁸. Fon Sözleşmesi m. 4/f. 2(b) uyarınca gemi malikinin sorumluluktan kurtulduğu ölçüde Fonun sorumluluğunun da ortadan kalkacağı hüküm altına alınmaktadır. Benzer bir sorumsuzluk hali gemi maliki bakımından PKSS m. 3/f. 3 hükmüyle de öngörülmüştür. Ancak PKSS ile Fon Sözleşmeleri arasında bu sorumsuzluk haline ilişkin bir farklılık bulunmaktadır. Buna göre Fon, gemi malikinden farklı olarak, önleyici tedbirlere ilişkin masraflar hakkında ileri sürülen talepler bakımından sorumluluktan kurtulamamaktadır⁷¹⁹. Bu hususta 1971 tarihli Fon Sözleşmesinde gözlenen belirsizlikler 1992 tarihli Fon Sözleşmesinin kaleme alınması sırasında göz önünde bulundurularak çözüme kavuşturulmuştur⁷²⁰.

f. Fonun Sorumluluğunun Sınırlandırılması

(1) Fon Tarafından Ödenebilecek Tazminat Miktarının Sınırı

i. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi Uyarınca

1971 tarihli Fon Sözleşmesi m. 4/f. 4 (a) hükmüne göre Sözleşmenin uygulandığı kirlenme vakalarına ilişkin olarak ödenebilecek tazminat miktarı her bir

⁷¹⁷ Kirlenme zararının meydana gelmesine yol açan geminin tespit edilememesi halinde Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumluluk atfedilemeyeceğinden tazminat ödeme borcu da doğmayacaktır. Öte yandan Fon Sözleşmesi uyarınca kirlenme zararının bir ya da birden fazla gemiden kaynaklandığının tespit edilmesi sorumluluğun doğması için yeterli kabul edilmektedir. Bu halde kirlenme zararına somut olayda hangi geminin sebep olduğu hususunun belirlenmesine ihtiyaç yoktur. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 8.)

⁷¹⁸ Burada müterafik kusur söz konusudur. Müterafik kusur tanımı için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e, (5).

⁷¹⁹ Bu hüküm gemi maliklerini kirlenme zararının önlenmesi ya da sınırlanması için gerekli tedbirleri almak bakımından teşvik etmek amacıyla sevk edilmiştir. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 8.)

⁷²⁰ Öte yandan 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin lafzı uyarınca 1971 tarihli Fon önleyici tedbirlere ilişkin masraflar hakkında ileri sürülen talepler bakımından sorumlu tutulamayacağı savunmasını getirme hakkını haiz olsa da bu savunmayı hiç ileri sürmemiştir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 144-145.)

olay bakımından, 1969 tarihli PKSS uyarınca gemi maliki ya da sigortacısı tarafından fiilen ödenen meblağlar da dâhil olmak üzere 900 milyon altın frank ile sınırlıdır⁷²¹. 1971 tarihli Fon Sözleşmesini tadil eden 1976 tarihli Protokol gereğince sorumluluk sınırının hesap birimi bakımından altın frank sistemi terk edilerek Özel Çekme Hakkı⁷²² sistemi benimsenmiştir⁷²³. Protokol uyarınca 1 Özel Çekme Hakkı, 15 altın franka tekabül etmektedir. Bu itibarla da Fonun sorumluluğu 60 milyon Özel Çekme Hakkı ile sınırlı tutulmaktadır⁷²⁴.

Bu sorumluluk sınırı 1969 tarihli PKSS ve 1971 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca söz konusu milletlerarası sözleşmelere tabi bulunan kirlenme vakaları bakımında her bir olay için kirlenme zararına uğrayan şahıslara ödenecek toplam tazminatın azami sınırını teşkil etmektedir. Diğer milletlerarası sözleşmelerden farklı olarak azami sınır geminin tonajına göre hesaplanmamaktadır. Ancak geminin büyüklüğü PKSS uyarınca ödenecek tazminatı belirlemektedir. Esas itibarıyla bu anlamda gemi tonajı yine de 1971 tarihli Fon tarafından ödenecek tazminata etki etmektedir⁷²⁵.

ii. 1992 tarihli Fon Sözleşmesi

1992 tarihli Fon Sözleşmesi m. 4/f. 4(a) hükmüne göre Sözleşmeye tabi olan kirlenme vakaları bakımından 1992 tarihli Fon tarafından ödenecek tazminat, 1992 tarihli PKSS uyarınca gemi maliki yahut sigortacısı tarafından ödenen tazminat da

⁷²¹ Sözleşmenin kaleme alındığı ilk zamanlarda 1971 tarihli Fonun sorumluluğunun 450 milyon altın frank ile sınırlı olduğu öngörülmektedir. Bu sınır Fon Genel Kurul Kararı ile m. 4/f. 6 hükmü uyarınca önce 657 milyon, ardından 900 milyon altın frank değerine kadar yükseltilmiştir. Sonuç olarak 900 milyon altın frank, Fon Genel Kurulu kararı yolu ile sorumluluk sınırının yükseltilmesine ilişkin en yüksek sınırı teşkil etmektedir. Başka bir deyişle bu sınırın Fon Genel Kurul kararı ile daha fazla yükseltilmesine imkan bulunmamaktadır. 900 milyon altın frank değerindeki sorumluluk sınırı 30 Kasım 1987 tarihinden sora meydana gelen kirlenme zararına sebebiyet veren olaylar bakımından uygulanmaktadır. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 145'ten naklen, FUND/A.9/18, para. 15.) Altın frank ya da Poincare frank, 900/1000 ayarında 65.5 miligram altın değerine karşılık gelen bir birim olarak kabul edilmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 121; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 18-19.)

⁷²² Özel Çekme Hakkı hesap birimine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Üçüncü Bölüm, III, B, 1.

⁷²³ Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 9.

⁷²⁴ 1971 tarihli Fon Sözleşmesini tadil eden 1976 tarihli Protokol 1994 yılına dek yürürlüğe girmemiştir. Bu nedenle bazı davalarda sorumluluk sınırının altın frank hesap birimi üzerinden hesaplanması bazı zorluklara yol açmıştır.

⁷²⁵ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 145.

dâhil olmak üzere, 203 milyon Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır⁷²⁶. Fon Sözleşmesi m. 4/f. 4 (c) hükmü uyarınca 1992 tarihli Fon Sözleşmesine taraf bulunan üç Devlet önceki takvim yılında toplam 600 milyon ton veya daha fazla petrol aldığı takdirde, 1992 tarihli Fona daha fazla katkıda bulunulmuş olacağından, Fonun sorumluluğu 300.740.000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlı olacaktır.

iii. Doğal Afetlere İlişkin Sorumluluk Sınırı

Fon Sözleşmesi uyarınca önlenemez, karşı konulamaz ve olağanüstü nitelikteki doğal felaketlerden ileri gelen kirlenme zararları bakımından Fonun sorumluluk sınırı istisnai bir hükme tabi kılınmıştır. PKSS m. 3/f. 2(a) uyarınca önlenemez, karşı konulamaz ve olağanüstü nitelikteki doğal felaketlerden ileri gelen kirlenme zararları bakımından gemi malikinin sorumlu tutulamayacağı öngörülmektedir. Öte yandan Fon Sözleşmesi uyarınca Fon bakımından böyle bir sorumsuzluk hali öngörülmemekte ancak böyle bir hale ilişkin özel bir hüküm sevk edilmektedir⁷²⁷. Bu duruma ilişkin olarak özel bir hüküm sevk edilmesinin sebebi ise böyle bir doğal felaketin meydana gelmesi halinde kirlenme zararına yol açan birden çok farklı olayın meydana gelecek olmasıdır⁷²⁸.

Fon Sözleşmesi m. 4/ f. 4(b) hükmüne göre önlenemez, karşı konulamaz ve olağanüstü nitelikteki doğal felaketten ileri gelen kirlenme zararı bakımından toplam sorumluluk 203 milyon Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Başka bir deyişle bu halde Fonun sorumluluğu her bir olay başına olmayıp toplam olarak öngörülmekte olduğundan böyle bir doğal felaketten kaynaklanan tüm olaylar bakımından Fon, toplam olarak 203 milyon Özel Çekme Hakkı ile sorumlu tutulabilecektir.

g. Fon Tarafından Ödenecek Tazminata İlişkin Genel Esaslar

⁷²⁶ Bu sorumluluk sınırları 18 Ekim 2000 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından alınan karar ile 203 milyon Özel Çekme Hakkına yükseltilmiştir. Bu sınırlar 29/6/2012 tarihli ve 6346 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş, 12 Temmuz 2012 tarihli ve 28351 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

⁷²⁷ Bu tür doğa olayları sonucunda meydana gelen kirlenme zararları taşıma rizikoları dışında bırakıldığından Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 3/f. 2(b) bendi hükmü uyarınca sorumsuzluk hali teşkil etmektedir. Bu sebeple doğa olaylarından kaynaklanan kirlenme zararları bakımından Fon sorumlu kılınmaktadır fakat bu hale ilişkin olarak özel bir sorumluluk sınırı kabul edilmiştir. (Kender, **Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları**, s. 8.)

⁷²⁸ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 145-146.

(1) Gemi malikine karşı ileri sürülen taleplere uygulanan faizin etkisi

1971 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca gemi malikine karşı ileri sürülen talepler bakımından uygulanan faizin Fon tarafından ödenecek tazminat hesaplanırken dikkate alınıp alınmayacağı hususuna ilişkin herhangi bir hüküm sevk edilmemektedir. Bu itibarla bu mesele tartışmalara yol açmıştır. Bunun üzerine bu tartışmalara çözüm getirmek amacıyla 1992 tarihli Fon Sözleşmesi ile bu hususta bir hüküm öngörülmüştür⁷²⁹. Buna göre 1992 tarihli 1992 tarihli Fon Sözleşmesi, m. 4/ f. 4(d) uyarınca gemi maliki ya da sigortacısı tarafından tesis edilen fona uygulanan faiz miktarı Fon tarafından ödenecek azami tazminat miktarının hesaplanmasında dikkate alınmayacaktır.

(2) Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları tarafından ödenen ya da ödenecek faizin etkisi

Fon Sözleşmeleri ödenecek tazminata uygulanacak faize ilişkin herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir. Ancak uygulamada uygulanacak milli hukuk uyarınca belirlenen faiz oranı üzerinden hesaplanan faiz miktarının da ödendiği gözlenmektedir. Dolayısıyla Fon Sözleşmeleri uyarınca belirlenen azami sorumluluk miktarlarının ödenecek faizi de kapsayıp kapsamadığı meselesi gündeme gelmektedir. Bu meselenin gündeme geldiği davalara örnek olarak Fransa’da meydana gelen 1980 tarihli *Tanio* kazası⁷³⁰ ve 1991 yılında İtalya’da meydana gelen *Haven* kazası⁷³¹ gösterilebilecektir. Bu davalarda 1971 Fonu tarafından ödenecek

⁷²⁹ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 146-147.

⁷³⁰ 1980 yılının Mart ayında 26.000 ton fuel oil taşıyan *Tanio* adlı tanker kuzey batı Fransa kıyılarında maruz kaldığı kötü hava koşulları sonucu ikiye ayrılmıştır. Enkazından yaklaşık 13.500 ton petrol yükü denize sızmış ve 200 kilometrelik kıyı şeridinin kirlenmesine sebep olmuştur. (Yuna Huang, **Recoverability of Pure Economic Loss Arising from Ship-source Oil Pollution**, LIT Verlag Münster, 2011, s. 163) *Tanio* kazasına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. 1971 tarihli Uluslar arası Petrol Kirliliği Fonu 1988 Yıllık Raporu, s. 25-30, (71FUND/EXC.6/4/ - para. 4.11 & 4.12), Erişim adresi: http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/1988_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf (27.10.2014.) O tarihlerde 1971 tarihli Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu kurulmuş ve yürürlüğe girmişti. *Tanio* kazası 1971 tarihli Fonun kurulmasından itibaren karşılaştığı en önemli ve en karışık olay olmasına rağmen Fon, formaliteleri azaltarak zarar görenlerin zararını mümkün olduğunca çabuk bir şekilde tazmin etmiştir. (Fontaine, **a.g.m.**, s. 105.)

⁷³¹ 11 Nisan 1991 tarihinde *Haven* adlı tanker alev almış ve Cenova’nın yedi mil yakınındayken bir dizi patlama yaşanmıştır. 144.000 ton petrol taşıyan tanker üç parçaya ayrılarak batmıştır. Yangında zayı olan petrolün miktarı belirlenememekle birlikte 10.000 tondan fazla petrolün denize sızdığı tahmin edilmektedir. Kazaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. 1971 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu 1993 Yıllık Raporu, s. 35-44, (FUND/EXC.47/2/Add.2), Erişim Adresi:

azami tazminat miktarı ödenmiş ancak davacılar bu tazminat miktarından ayrıca faizin de ödenmesi gerektiğini ileri sürmemişlerdir⁷³². Sonuç olarak bu mesele hala tartışmaya açıktır.

(3) Hesap biriminin milli para birimine çevrilmesi

Yukarıda da bahsedildiği üzere 1971 tarihli Fon Sözleşmesi sorumluluk sınırının hesap birimi olarak altın frank sistemini benimsemekteydi⁷³³. 1969 tarihli PKSS ile öngörülen altın frank ifadesi, 1971 tarihli Fon Sözleşmesi bakımından da geçerliydi. 1976 yılında PKSS ve Fon Sözleşmesini tadil ederek sorumluluk sınırının hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı sistemini kabul eden Protokoller kabul edilmiştir. PKSS'ye ilişkin bulunan Protokol 1981 yılında yürürlüğe girmiştir; diğer taraftan Fon Sözleşmesini tadil eden 1976 tarihli Protokol 1994 yılında yürürlüğe girmiş ve bu durum birçok probleme sebep olmuştur⁷³⁴.

1992 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca hesap biriminin milli para birimine çevrilmesi herhangi bir zorluk teşkil etmemektedir. Zira hesap birimi açıkça Özel Çekme Hakkı olarak belirlenmekte ve bu birimin milli para birimine çevrilmesi işlemi bakımından hangi tarihin esas alınacağı da tespit edilmektedir. Fon Sözleşmesi m. 4/f. 4 (e) hükmü uyarınca hesaplanacak tazminat miktarı Fonun Genel Kurulu tarafından tazminatın ödenmesine ilişkin verilen kararın tarihindeki değer uyarınca milli para birimine çevrilecektir.

(4) Tazminatın Paylaştırılması

Fona karşı ileri sürülen taleplerin Fonun Sözleşme uyarınca tayin olunan azami sorumluluk sınırını aşması halinde ödenecek tazminat davacılar arasında eşit oranda bölüştürülecektir. Bu mesele Fon Sözleşmesinin m. 4/f.5 hükmü uyarınca ele

http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/1993_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf
(27.10.2014)

⁷³² De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 147.

⁷³³ İkinci Bölüm, II, C, 3, e, (1), i.

⁷³⁴ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ve Fon Sözleşmesi bakımından Özel Çekme Hakkı sistemini kabul eden Protokollerin farklı tarihlerde yürürlüğe girmesi bazı hallerde aynı olay bakımından Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumluluk Özel Çekme Hakkı hesap birimi üzerinden sınırlandırılırken Fon Sözleşmesi bakımından altın frank hesap birimi üzerinden sınırlandırılmasına sebep olmuştur.

alınmaktadır. Buna göre Fona karşı ileri sürülen talepler, tüm alacaklılar bakımından eşit ölçüde tazmin edilecektir.

(5) Tazminata İlişkin İzlenen Usuller

i. Gemi Malikinin Sorumluluk Sigortacısı ile İş birliği

Fonun dâhil olduğu kirlenme vakalarının çoğunda söz konusu geminin gemi malikinin sorumluluk rizikolarını teminat altına alan bir P&I Kulübüne dâhil bulunduğu gözlenmektedir. Kirlenme zararına sebebiyet veren olayların pek azında Kulüp ve Fon arasında uyuşmazlık çıkmaktadır. 1971 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu yıllar boyu gemi malikinin üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortacısıyla, yani uygulamada genellikle P&I Kulüpleri ile, ileri sürülen taleplerin sulhü hakkında yakın iş birliği içerisinde çalışmıştır. Olay hakkındaki incelemeler ve zarara ilişkin değerlendirmeler genellikle 1971 tarihli Fon ve P&I Kulüpleri tarafından müşterek olarak gerçekleştirilmiştir⁷³⁵. Bu itibarla da kirlenme zararına sebebiyet veren olaya müdahale ve taleplerin işleme konulması bakımından Fon ve Kulüpler çoğunlukla ortak menfaatleri doğrultusunda faaliyet göstermektedir⁷³⁶. 1971 tarihli Fon ile P&I Kulüpleri arasındaki bu iş birliğinin temel unsurları 1980 yılının Kasım ayında kabul edilen Mutabakat Beyannamesi ile belirlenmektedir⁷³⁷. 1992 tarihli Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu Genel Kurulu ilk olağanüstü toplantısında 1980 tarihli Mutabakat Beyannamesinin kapsamını 1992 tarihli Fon ile P&I Kulüpleri arasındaki iş birliğine uygulanacak şekilde genişletmenin uygun olduğuna karar vermiştir ve bu hususta Direktörü yetkilendirmiştir⁷³⁸. Buna göre Fona karşı taleplerin ileri sürülebileceği bir olayın meydana gelmesi halinde Kulüp bu olayı Fona bildirecektir ve kirlenme zararının önlenmesi, ortadan kaldırılması ya

⁷³⁵ 92FUND/A.2/17, para. 1.

⁷³⁶ Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 47-48; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 150.

⁷³⁷ 1980 tarihli Mutabakat Beyannamesi metni için bkz. 92FUND/A.2/17, Annex I, Erişim Adresi: <http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1385/lang/en/> Erişim Tarihi: 27/10/2014.

⁷³⁸ 92FUND/A.2/17, para. 2. Bu husustaki yetkilendirme için bkz. 92FUND/A/ES.1/22, para. 12.1. 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile 2003 tarihli Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonu ve P&I Kulüpleri arasında kabul edilen Mutabakat Beyannamesi metni için bkz. Erişim Adresi: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/MOU_with_IG_e.pdf ; Erişim Tarihi: 28/10/2014.

da azaltılması için karşılıklı iş birliği içerisinde faaliyet gösterecektir⁷³⁹. Ayrıca Kulüpler üyelerini Kulübe giren gemilerden birinden Taraf Devletlerden birinin karasuları ya da münhasır ekonomik bölgesinde petrol kirliliğine sebep olabilecek nitelikte bir sızma ya da bırakma olması halinde önleyici tedbir almasına ilişkin teşvik edecektir. Ancak gerekli önleyici tedbirlere ilişkin masrafların P&I Kulübünün petrol kirliliğine ilişkin teminat sınırını aşması halinde ya da üyenin hukuki ya da sözleşmesel sorumluluk sınırı aşması halinde Kulübün böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır⁷⁴⁰.

Birçok talebin ileri sürüldüğü büyük çaplı kirlenme zararları bakımından Fon ve P&I Kulüpleri ortak bir şekilde yerel bürolar kurmaktadır. Yetkililer bu bürolar vasıtasıyla olası davacıların taleplerini sunmalarına ilişkin onları bilgilendirmekte ve davacılara yardımcı olmaktadır⁷⁴¹. Böylece her iki tarafa da kolaylık sağlanmaktadır. Mutabakat Beyannamesine göre ayrıca Kulüpler ve Fonlar Sözleşme anlamındaki kirlenme zararı kavramının aynı şekilde yorumlanması bakımından fikir alışverişinde bulunacaktır⁷⁴². Beyanname uyarınca ayrıca Kulüpler ve Fonlar zarar görenlerin zararlarının zamanında giderilmesi için iş birliği içinde çalışmalarını yürütmek zorundadır⁷⁴³.

ii. Fona karşı ileri sürülen taleplerin belirlenmesi ve tazmini

Fon Sözleşmesi m. 18/f. 7 hükmü uyarınca yetkili mahkeme kararı uyarınca çözüme kavuşturulan ihtilaflı talepler saklı kalmak kaydıyla, Fona karşı ileri sürülen taleplerin tazmininin onaylama yetkisi Fon Genel Kuruluna ait kılınmıştır. Genellikle bu yetki Fon İcra Komitesine ya da doğrudan Fon Direktörüne devredilmektedir. Fon

⁷³⁹ 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile 2003 tarihli Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonu ve P&I Kulüpleri arasında kabul edilen Mutabakat Beyannamesi, para. 1. Mutabakat Beyannamesi uyarınca çeşitli hususlar düzenlenmektedir. Örnek olarak ileri sürülen talepler bakımından oldukça önem arz eden kirlenme zararı kavramının, Fon ve Kulüpler tarafından aynı şekilde yorumlanması gerektiği kabul edilmektedir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 150.)

⁷⁴⁰ 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile 2003 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonu ve P&I Kulüpleri arasında kabul edilen Mutabakat Beyannamesi, para. 2.

⁷⁴¹ 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile 2003 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonu ve P&I Kulüpleri arasında kabul edilen Mutabakat Beyannamesi, para. 4.A.; De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 151.

⁷⁴² 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile 2003 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonu ve P&I Kulüpleri arasında kabul edilen Mutabakat Beyannamesi, para. 5.

⁷⁴³ 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile 2003 tarihli Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonu ve P&I Kulüpleri arasında kabul edilen Mutabakat Beyannamesi, para. 6.

İç Tüzüğü uyarınca Direktör, Fon Genel Kurulunun onayını almadan her türlü talebin tazmin edilmesine karar vermek üzere yetkilendirilmiştir. Ancak Fona karşı ileri sürülen taleplerin toplamı Fonun sorumluluk sınırını aştığı takdirde bu durum artık Fon İcra Komitesi yetkisi dâhiline girmektedir⁷⁴⁴.

Fon Direktörünün kirlenme zararı mağdurlarının katlanmak zorunda kalacağı mali güçlükleri göz önünde bulundurarak bu güçlükleri azaltmak için gerekli olduğu ölçüde mağdurlara ön ödeme yapmak bakımından takdir yetkisi bulunmaktadır. Bu tür ödemeler Fonun ilgili davacıya yapacağı toplam tazminat miktarının yüzde altmışını aşamayacaktır. Ayrıca yapılan ön ödemelerin toplamının her bir olay bakımından azami olarak 6 milyon Özel Çekme Hakkı ile sınırlandırılacağı öngörülmektedir. Bununla beraber bu sorumluluk sınırı Fon Genel Kurulu kararı ile yükseltilebilecektir⁷⁴⁵.

iii. Fonu ilgilendiren yargılamalar

Fon genellikle uzlaşma yoluyla çözüme kavuşturulması yöntemini izlemektedir⁷⁴⁶. Ancak kendilerine önerilen tazminat miktarı ile tatmin olmayan davacılar Fona karşı yargı yoluna başvurabilmektedir.

Öte yandan kirlenme zararına sebep olan geminin maliki veya garantörü olarak nitelendirilen şahıslara karşı yasal takip başlatılması da Fonu ilgilendirmektedir. Fon Sözleşmesi uyarınca bu hususta önemli hükümler sevk edilmiştir. Sözleşmenin m. 7/f. 4 hükmü uyarınca Fon Sözleşmesine Taraf Devletler o Devletin yetkili mahkemesi nezdinde 1992 tarihli PKSS uyarınca gemi maliki ya da garantörü aleyhine yasal işlem başlatıldığı takdirde, Fonun o davaya müdahil olmak hakkını temin etmekle yükümlü tutulmaktadır. Aynı maddenin beşinci fıkra hükmü ise Fonun bu şekilde müdahil olmadığı yasal işlemler sonucu verilen kararın Fonu bağlamayacağını öngörmektedir.

h. Yetkili Mahkeme

⁷⁴⁴ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 151.

⁷⁴⁵ 1992 tarihli Uluslar arası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu İç Tüzüğü, m. 7.9. Bu tüzüğün tam metni için bkz. http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcrulesandregs/INT_REGS_92_Oct12_e_01.pdf

⁷⁴⁶ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 151.

Fon İç Tüzüğü Fon Direktörünü, herhangi bir davacı ile tahkim anlaşması yapmasına ilişkin yetkili kılmaktadır. Ancak böyle bir tahkim anlaşmasının yokluğu halinde, Fon Sözleşmesi, m. 7/f. 1 hükmüne göre PKSS uyarınca gemi malikine karşı ileri sürülebilecek talepler bakımından yetkili bulunan mahkeme Fona karşı yargı yoluna başvurulduğu haller bakımından da yetkilidir. Bu mahkeme, PKSS m. 9/f. 1 hükmü uyarınca kaza sonucunda kirlenme zararının meydana geldiği Devlette yer alan yetkili mahkemedir.

PKSS m. 9/f. 1 hükmü uyarınca kirlenme zararının birden fazla Taraf Devlette meydana gelmesi halinde gemi malikine karşı ileri sürülecek talepler bakımından bu Taraf Devletlerin her birinin mahkemeleri yetkilidir. Fon Sözleşmesi m. 7/f. 3 hükmü uyarınca, bu Taraf Devletlerden birinin yetkili mahkemesinde, gemi maliki ya da garantörüne karşı kirlenme zararına ilişkin tazminat talebinin ileri sürülmesi halinde o mahkeme aynı zarara ilişkin Fona karşı ileri sürülecek talepler bakımından münhasıran yetkili kılınmaktadır. Ancak bu hüküm, aynı kirlenme zararının meydana geldiği diğer Taraf Devlet mahkemelerinde Fona karşı yargı yoluna başvurulmasını engellemeyecektir⁷⁴⁷.

Kirlenme zararının PKSS'ye taraf bulunan birden fazla Devlette meydana gelmesi ancak bu Devletlerden yalnızca birinin Fon Sözleşmesine taraf olması halinde bazı sorunlar ortaya çıkabilecektir. Böyle bir halde Fon Sözleşmesine taraf olmayan Devlet mahkemeleri, gemi malikine karşı ileri sürülecek talepler bakımından yetkili olacaktır. Bununla beraber söz konusu Devlet, Fon Sözleşmesine taraf olmadığından, Fonun meydana gelen kirlenme zararı bakımından sorumluluğu ortaya çıkmayacaktır. Bu doğrultuda da söz konusu Devlet mahkemeleri Fona yöneltilecek talepler bakımından yetkili olmayacaktır⁷⁴⁸. Fon Sözleşmesi, m. 7/f. 3 hükmüne göre bu durumda Fon Sözleşmesine Taraf Devlette kirlenme zararına uğrayan davacı, Fon Sözleşmesine Taraf Devlet mahkemesinde talebini ileri sürebileceği gibi aynı zamanda Fonun genel merkezinin yer aldığı Devlet mahkemesinde de talebini ileri sürebilecektir.

⁷⁴⁷ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 152.

⁷⁴⁸ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 152-153.

1. Hak Düşürücü Süre

Fona karşı ileri sürülebilecek talepler bakımından geçerli bulunan hak düşürücü süre, PKSS uyarınca gemi malikine karşı ileri sürülebilecek taleplere ilişkin hak düşürücü süre ile benzerlik teşkil etmekle beraber bazı karmaşık noktaları da içermektedir.

Fon Sözleşmesi m. 6/f. 1 hükmüne göre Fona karşı ileri sürülebilecek alacak hakkı kirlenme zararının meydana gelmesinden itibaren 3 yıl içinde ve her halde kirlenme zararına yol açan olayın meydana gelmesinden itibaren 6 yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı ya da Fona karşı resmi bir bildirimde bulunulmadığı takdirde ortadan kalkacaktır⁷⁴⁹.

Bu noktada iki meseleyi ele almak gerekmektedir. Bunlardan ilki yargı yoluna alternatif olarak sunulmuş, alacak hakkının 3 yıl içerisinde düşmesine engel olan resmi bildirimde bulunma hususudur. İkincisi ise yargı yoluna başvurmak yerine Fona yapılan bildirim ile hak düşürücü sürenin durmasının sağlandığı halde 6 yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde hakkın düşeceği hususudur.

(1) Fona Yapılan Bildirim

Fon Sözleşmesi ile Fona karşı ileri sürülebilecek olan alacak hakkının 3 yıl içinde düşmesi kuralına bir alternatif sunulmuştur. Fon Sözleşmesi m. 7/f. 6 hükmüne göre PKSS uyarınca gemi malikine tazminat davası açıldığına ilişkin resmi bir bildirim yapılması gerekmektedir. Bu bildirimin söz konusu tazminat davasına bakan mahkeme tarafından gerekli bulunan usul ve esaslar çerçevesinde yapılması gerekmektedir. Ayrıca bildirimin zamanlaması ve yönteminin de Fona yargılamalarda müdahil olmak hakkını tanıyacak şekilde belirlenmesi gerekmektedir.

Fon Sözleşmesi m. 7/f. 6 hükmü metni uyarınca PKSS uyarınca açılan tazminat davasının Fona bildirilmesinin mutlaka davacının kendisi tarafından yapılmasına ilişkin bir şart öngörülmemektedir. Fonun bu yargılamalarla bağlı olması bazı

⁷⁴⁹ Fonun süre nedeniyle hak düşümüne uğramış alacak hakları bakımından tazminat ödemediği hallere örnek olarak 1991 yılında İtalya’da meydana gelen Haven kazası örnek gösterilebilecektir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 153’ten naklen, IOPC Fund Annual Report 1997, s. 46.)

şahısların lehine olacaktır, dolayısıyla Fonun bu yargılamayla bağlı olduğunu temin etmek isteyen tarafların her biri Fona bildirimde bulunma hakkını haizdir. Sözleşme, bu bildirimin davanın görüldüğü yetkili mahkeme formalitelerine göre ve Fonun davaya davanın tarafı olarak aktif bir şekilde müdahale edebilmesine imkân verecek süre içerisinde ve şekilde yapılması gerektiğini öngörmektedir. Bununla beraber yetkili mahkemenin söz konusu davaya ilişkin olarak verdiği hüküm yargılamanın yapıldığı ülkede kesinleştiğinde ve uygulamaya konulduğunda, Fon fiilen yapılan yargılamaya müdahil olmamış olsa dahi, mahkeme hükmü Fon tarafından ihtilaf konusu yapılmayacak şekilde Fon bakımından bağlayıcı olacaktır.

Sonuç olarak Fona yapılacak ve yukarıda detaylı olarak anlatılmış olan bildirim sonucunda, hem Fona karşı yöneltilecek talepler bakımından hak düşürücü süre duracak hem de mahkeme hükmü de Fon bakımından bağlayıcı olacaktır.

(2) 6 yıllık Hak düşürücü süre

Fon Sözleşmesi m. 6/f. 1 uyarınca kirlenme zararına sebebiyet veren olayın meydana gelmesinden itibaren 6 yılı geçmesi halinde hiçbir koşul altında artık Fona karşı yargı yoluna başvurulamayacağı hüküm altına alınmaktadır. PKSS uyarınca da bu hükmün aynısı öngörülmektedir. Buna göre PKSS uyarınca gemi maliki ya da garantörüne karşı ileri sürülecek talepler bakımından kirlenme zararının meydana gelmesinden itibaren 3 yıl ve her halde kirlenme zararına sebebiyet veren olayın meydana gelmesinden itibaren 6 yıllık hak düşürücü süre öngörülmektedir. Ancak elbette 6 yıllık sürenin olayın meydana gelmesi ile zararın ortaya çıkması arasında önemli bir zaman diliminin geçtiği, ender rastlanan davalarda gözlenmektedir⁷⁵⁰.

Öte yandan Fon Sözleşmesi ile öngörülen 6 yıllık hak düşürücü süre başka türlü önem teşkil etmektedir. Zira yukarıda da söz edildiği üzere davacının Fona karşı 3 yıl içinde dava açması gerekmemektedir, şu kadar ki yukarıda sözü edilen bildirim sözü edilen şekilde Fona yapılsın. Bu bildirim Fona yapıldıktan sonra dahi Fona dava açmak gerekebilecektir. Bildirim yalnızca Fona karşı ileri sürülebilecek alacak hakkının 3 yıl içerisinde düşmesini engellemekte ve yetkili mahkemenin yaptığı

⁷⁵⁰ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 154.

yargılama sonucu verilen hüküm ile Fonun da bağlı olmasını sağlamaktadır. Elbette davacının Fona karşı mutlaka dava açması gerekmeyebilecektir ve Fon kendisine yöneltilen talepleri davaya konu olmadan tazmin edebilecektir. Sonuç olarak resmi bir bildirim yapıldığı takdirde Fona karşı ileri sürülebilecek olan alacak hakkı 3 yıl içinde hak düşümüne uğramayacaktır. Ancak olayın meydana gelmesinden itibaren 6 yıl içerisinde tazminat talebi tazmin edilmediği ya da Fona karşı herhangi bir yargı yoluna başvurulmadığı takdirde söz konusu alacak hakkı düşecektir⁷⁵¹.

i. Rücu Hakkı ve Halefiyet

Fon Sözleşmesinin m. 9/f. 1 hükmü uyarınca Fon, kirlenme zararına uğrayan şahısların uğradığı zararı tazmin ettiği oranda söz konusu şahısların gemi maliki ya da garantörüne karşı haiz olduğu talep hakkına halef olmaktadır. Kural olarak kirlenme zararına uğrayan şahısların zararı PKSS uyarınca tazmin edildiği takdirde Fonun herhangi bir tazminat borcu doğmamaktadır, dolayısıyla bu halefiyet prensibi ilk bakışta bu kurala ters görünmektedir. Ancak uygulamada kirlenme zararının PKSS uyarınca tazmin edilip edilmeyeceği hususunun belirlenmesi gecikmelere neden olmaktadır. Nitekim örneğin gemi malikinin PKSS uyarınca sorumluluktan kurtulup kurtulamadığının belirlenmesi, gemi malikinin yükümlülüklerini yerine getirmek için finansal bakımdan muktedir olmadığının saptanması ya da gemi malikinin sorumluluk sınırından yararlanma hakkını haiz olup olmadığının belirlenmesi gibi hususlar yıllarca süren incelemelere ve yargılamalara yol açmaktadır. Tüm bu nedenlerden dolayı uygulamada kirlenme zararının varlığı sabit olduğu takdirde Fon genellikle zarar görenlerin zararını tazmin etmekte, ardından o şahısların hakkına halef olarak gemi maliki ve garantöre rücu etmektedir⁷⁵².

(1) Üçüncü Şahıslara karşı Rücu Hakkı

⁷⁵¹ A.e.

⁷⁵² De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 155. Bu durum sigortacının halefiyetine benzemektedir. Zira sigorta ettiren zarar gören sıfatıyla, rizikonun gerçekleşmesi sebebiyle meydana gelen zararlar bakımından üçüncü kişilere larşı bir tazminat alacağına sahipse, bu hak ödenen sigorta miktarı kadar sigortacıya geçmektedir. Sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı olan tazminat alacağı herhangi bir sebebe, örneğin haksız fiil, sözleşme ya da kanuna dayanabilecektir. (Merih Kemal Omağ, **Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2011, s. 37.)

Petrol kirliliği yalnızca yük ya da yakıt olarak petrol taşıyan tankerden petrol sızması veya bırakılmasıyla meydana gelmemektedir. Bir tanker ile bir geminin çatışması sonucunda tankerden petrol sızmasına haline uygulamada oldukça sık olarak rastlanmaktadır. Bu tür kazalar ortak kusurlu çatma⁷⁵³ sonucu meydana gelebileceği gibi diğer geminin neden olduğu tek taraflı kusurlu çatma⁷⁵⁴ sonucu da meydana gelebilmektedir. Böyle bir halde diğer geminin donatanı, gemi adamları, kılavuzu, geminin yöneticisi, chartereri, kiracısı, kaptanı ya da gemiye ilişkin kurtarma faaliyeti yürütenler kusurlu olabilmektedir⁷⁵⁵. Bu tür durumlar göz önünde bulundurularak Fonun gemi maliki ya da garantörden başka şahıslara rücu etmek hakkı Sözleşme ile hüküm altına alınmaktadır.

Fon Sözleşmesi m. 9/f. 2 uyarınca Sözleşme ile öngörülen hiçbir hükmün gemi maliki ya da garantör haricindeki kişilere karşı rücu yahut halefiyet haklarına halel getiremeyeceği hüküm altına alınmaktadır. Gemi maliki ya da garantör haricindeki kişilere karşı rücu ya da halefiyet yoluyla haiz olduğu haklar her halde tazminatın ödendiği şahsın sigortacısından daha az olamayacaktır.

(2) Gemi malikinin rücu hakkına Fonun halef olması

Çoğu kirlenme vakasında kirlenme zararına sebebiyet veren olayın meydana gelmesinden sorumlu olan üçüncü şahıslara karşı rücu hakkı gemi malikine ait olmaktadır. Zira genellikle olayın meydana gelmesine neden olan şahıs ile gemi maliki arasında bir sözleşme bulunmaktadır. Örneğin geminin chartereri kirlenme zararına kusuruyla yol açmış olabilir ya da kurtarma faaliyeti yürütenler gemi maliki ile aralarında kurulan kurtarma sözleşmesine aykırı davranarak özen yükümlülüğünü ihlal etmiş olabilir. Öte yandan 1992 tarihli PKSS uyarınca gemi maliki haricinde kaptana, charterere, geminin yöneticisine ya da işletenine yahut kurtarma faaliyeti yürüten şahıslara karşı kirlenme zararına ilişkin taleplerin yöneltilmesi açıkça yasaklanmaktadır. Ayrıca PKSS m. 3/f. 5 hükmü gemi malikinin üçüncü şahıslara

⁷⁵³ Çatmanın çarpışan gemilerin gemi adamlarının ya da donatanların kusurundan ileri gelmesi hali TTK m. 1289 hükmü çerçevesinde ortak kusurlu çatma olarak nitelendirilmektedir.

⁷⁵⁴ TTK m. 1288 hükmü çerçevesinde çatmanın gemilerden birinin donatanı veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmesi halinde tek taraflı kusurlu çatma söz konusu olacaktır. Türk hukukunda çatma hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Didem Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, XII Levha Yayıncılık, İstanbul, 2011.

⁷⁵⁵ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 156.

karşı bulunan rücu etmek hakkını saklı tutmaktadır. Bu itibarla Fon kirlenme zararını tazmin ettiği takdirde gemi malikinin önleyici tedbirlere ilişkin yaptığı masraflar bakımından bu üçüncü şahıslara karşı olan rücu etmek hakkına halef olmaktadır. Şüphesiz ki bu halefiyet Fonun kirlenme zararını tazmin ettiği ölçüde gerçekleşecektir, fazlası bakımından Fonun halef olması mümkün değildir⁷⁵⁶.

(3) Fona karşı ileri sürülebilecek talep hakkı bakımından halefiyet

i. Davacının Sigortacısı

Gemi P&I Kulübü tarafından teminat altına alındığı takdirde, kulüp sigortası kapsamında kirlenme zararına sebebiyet veren olaydan sonra alınan makul nitelikteki önleyici tedbirlere ilişkin masrafları da teminat altına alınmaktadır. Bu halde söz konusu masrafları tazmin eden P&I Kulübü gemi malikinin bu masraflara ilişkin Fona karşı ileri sürebileceği talep hakkına halef olmaktadır⁷⁵⁷.

ii. Diğer şahıslar tarafından ödenen tazminat

Kirlenme zararına uğrayan şahısların zararını Taraf Devlet kendi milli hukuku uyarınca tazmin ettiği haller de söz konusu olabilmektedir. Bu durum Fon Sözleşmesinin m. 9/f. 3 hükmünde düzenlenmektedir. Buna göre Fon aleyhine rücu veya halefiyet yoluyla intikal eden haklar saklı kalmak kaydıyla, milli hukuk hükümlerine göre kirlenme zararını tazmin eden Taraf Devlet, kirlenme zararına uğrayan şahısların talep hakkına halef olacaktır.

⁷⁵⁶ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 156.

⁷⁵⁷ **A.e.**, s. 157. Türk hukukunda sigortacının sigortalının haklarına halef olarak zarardan sorumlu olan üçüncü kimseler aleyhine sigortalının talep ve dava haklarına sahip olabilmesi için bazı şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Buna göre öncelikle hukuken geçerli bir sigorta sözleşmesi söz konusu olmalıdır. Zira zarar görenin tahsil edeceği tazminat sigorta sözleşmesine dayanan akdi bir yükümlülük çerçevesinde ödenmediği takdirde sigortacı zarardan sorumlu üçüncü kişiye rücu edemeyecektir. Bu şart Fransız ve İngiliz hukuklarında da yer almaktadır. (Omağ, **Sigortacının Kanuni Halefiyeti**, s. 70-71.) Ayrıca sigortacının sigortalının zarardan sorumlu üçüncü kişiye karşı olan talep ve tazminat hakkına halef olabilmesi için sigorta tazminatını ödemiş olması gerekmektedir. Zira sigortacı ancak ödediği tazminat oranında sigortalının haklarına halef olabilecektir. (Omağ, **Sigortacının Kanuni Halefiyeti**, s. 75; Rayegan Kender, **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku: Sigorta Müessesesi – Sigorta Sözleşmesi**, 14. Baskı, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2014, s. 351-352.) Son olarak sigortalının zarardan sorumlu üçüncü kişilere karşı bir dava hakkına sahip olması gerekmektedir. (Omağ, **Sigortacının Kanuni Halefiyeti**, s. 88-91; Kender, **Sigorta Hukuku**, s. 350-351.)

Öte yandan bazı hallerde kirlenme zararına uğrayan şahısların tazminat taleplerinin toplamı gemi malikinin sorumluluk sınırını geçmekle beraber, gemi maliki tesis ettiği sınırlama fonundan hariç olarak bu şahısların zararının tamamını karşılamaktadır. Bu halde malik kendi tesis ettiği fona karşı bu şahısların talep hakkına halef olmaktadır. Ancak bu noktada malikin tazmin ettiği ancak malikin sorumluluk sınırını aşan kısım bakımından malikin Fona başvurup başvuramayacağı meselesi gündeme gelmektedir. Bu soru oldukça önem arz etmektedir çünkü PKSS ve Fon Sözleşmeleri uyarınca kurulan tazminat sisteminin katı bir şekilde uygulanması halinde bu sistem oldukça yavaş ve verimsiz bir şekilde işleyecek, dolayısıyla da mağdurlar tazminatlarına oldukça uzun bir süre sonunda kavuşabilecektir. Bu durumun önüne geçmek ve zarar görenlerin zararının oldukça çabuk bir şekilde karşılanmasını sağlamak için uygulamada P&I Kulüpleri tazminatın gemi malikinin sorumluluk sınırına kadar olan kısmını doğrudan ödemekte, sorumluluk sınırını aşan kısım da ilgili Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu tarafından tazmin edilmektedir⁷⁵⁸.

j.1971 ve 1992 Tarihli Fon Sözleşmeleri Arasındaki İlişki

1992 tarihli Fon Protokolü 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Dolayısıyla 1992 tarihli Protokolün o tarihte yürürlüğe girmesiyle birlikte o tarihten itibaren geçiş dönemi boyunca bazı Taraf Devletlerde hem 1971 tarihli hem de 1992 tarihli Fon Sözleşmesi yürürlükte kalmıştır. Bu durum 1992 tarihli Fon Protokolünün 31. maddesi ile düzenlenmektedir. Bu hüküm uyarınca en az 8 Devletin bu Protokole taraf olması ve katılma belgelerini Genel Sekretere tevdi etmelerinden 6 ay sonra 1969 tarihli PKSS ve 1971 tarihli Fon Sözleşmelerini feshetmeleri gerekmektedir. Bununla beraber fesih için söz konusu Taraf Devletlerin önceki takvim yılı içerisinde Fona katkıda bulunulmasını sağlayan alınan petrol miktarının 750 milyon tonu aşması gerekmekte ve bu konuda Genel Sekreterin bilgilendirilmesi gerekmektedir. Bu şartlar 1996 yılının Kasım ayında gerçekleşmiş ve her iki Sözleşmeye de taraf

⁷⁵⁸ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 158. Bazı hallerde uygulanacak milli hukuk uyarınca halefiyet imkânından yararlanma hakkının tanındığını da belirtmek gerekmektedir. Tüm bu sebeplerden ötürü uygulamada kulüp sigortacıları ödemeyi yapmadan önce zarar görenlerden alacağın temlikini ispatlayan bir temlikname talep etmekte, böylece alacaklarını teminat altına almaktadır. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 158-159.)

olan Devletlerin önceki versiyonu feshetmeleri artık zorunlu bir hale gelmiştir. Fesihler 15 Mayıs 1998 tarihinde sona eren geçiş döneminin ardından yürürlüğe girmiştir. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi Taraf Devlet sayısının için altına düşmesine kadar yürürlükte kalacaktır. Bu itibarla Taraf Devletlerin çoğu 1971 tarihli Fon Sözleşmesini feshedip 1992 tarihli Fon Sözleşmesine taraf olmadığı sürece her iki Sözleşme de yürürlükte kalmaya devam edecektir⁷⁵⁹.

k. 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü

IMO'nun Londra'da bulunan genel merkezinde gerçekleşen diplomatik konferansta 16 Mayıs 2003 tarihinde 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 tarihli Protokolü kabul edilmiştir. Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonunun kurulmasını sağlayan söz konusu Protokol 3 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁷⁶⁰. Türkiye'nin 2003 tarihli Protokol'e katılmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı ve Protokol'ün Türkçe tercümesi 10/10/2012 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır⁷⁶¹. 2003 tarihli Protokol 1992 tarihli Fon Sözleşmesine taraf olan tüm Devletlere açıktır.

1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 tarihli Protokolü m. 2/f. 1 hükmü uyarınca Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Ek Fonu kurulmaktadır. Ek Fonun kurulmasıyla 1992 tarihli PKSS ve Fon Sözleşmesi ile oluşturulan iki aşamalı rejime ilave üçüncü aşama olarak, PKSS ve Fon Sözleşmesi ile petrol kirliliği zararının tamamının tazmin edilemediği haller bakımından ek tazminatın sağlanması amaçlanmaktadır⁷⁶². Diğer bir deyişle, kirlenme zararı öncelikli olarak PKSS uyarınca öngörülen sorumluluk sınırları dâhilinde gemi malikinden yahut

⁷⁵⁹ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 159.

⁷⁶⁰ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx); Jacobsson, **International Liability**, s. 2.

⁷⁶¹ 2003 tarihli Protokol'e Türkiye'nin katılması 29/6/2012 tarihli ve 6348 sayılı Kanunla uygun bulunmuştur. Protokol'e ilişkin 2012/3717 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Protokol'ün Türkçe tercümesi 10/10/2012 tarihli ve 28437 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

⁷⁶² Righom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 158.

sigortacısından tazmin edilecektir. 1992 tarihli Fon Sözleşmesine taraf olan Devletler 2003 tarihli Protokol'e de taraf olabileceklerdir. Kirlenme zararının tamamının tazmin edilememesi halinde, ya da Fon Sözleşmesi ile belirlenen diğer koşullar gerçekleştiği takdirde, Fon Sözleşmesi uyarınca ilgili Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonuna başvurulacaktır. Ancak kirlenme zararının Fon Sözleşmesi ile öngörülen sınırları da aşması halinde 2003 tarihli Protokol uyarınca kurulan Ek Fona başvurma imkânı gündeme gelecektir. Böylece şimdiye dek iki aşaması bulunan sorumluluk sistemine yeni bir üçüncü aşama eklenmektedir.

2003 tarihli Protokol m. 4/f. 2 hükmü uyarınca Ek Fon tarafından ödenecek miktar her bir olay bakımından 750 milyon Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır⁷⁶³. Söz konusu miktar 1992 tarihli PKSS ile Fon Sözleşmesi uyarınca ödenecek miktarı da içermekte olduğundan her bir olay başına toplam ödenecek tazminat miktarını ifade etmektedir. Bu Ek Fonun kurulması *Erika*⁷⁶⁴ ve *Prestige*⁷⁶⁵ adlı dünyada da büyük yankı uyandıran kazaların ardından gündeme gelmiştir⁷⁶⁶. Ek Fonun kullanıldığı ilk

⁷⁶³ 750 milyon Özel Çekme Hakkı 20/11/2014 tarihi itibarıyla yaklaşık 2.450.000.000 Türk lirasına, 1.100.000.000 Amerikan dolarına tekabül etmektedir.

⁷⁶⁴ 12 Aralık 1999 tarihinde Malta bandıralı Erika adlı tanker Biskay Körfezi'nde kötü hava koşulları nedeniyle ikiye ayrılmış ve yaklaşık 20.000 tonluk petrol denize dökülmüştür. Bu kaza Fransız kıyılarında yaşanan en kötü çevre felaketlerinden biridir. (Lee, **a.g.m.**, s. 301.) Erika kazası sonucunda MARPOL Sözleşmesinin 1992 tarihli değişikliklerinde yer alan tek cidarlı tankerlerin kullanımdan kaldırılması süreci hız kazanmıştır. (Aydın-Okur, **a.g.e.**, s. 80.) Bu kazada 6900'den fazla tazminat talebi ileri sürülmüştür. Bunların %50'sinden fazlası turizm sektöründe yer alan işletmeler tarafından ileri sürülmüştür. (Jacobsson, **International Liability**, s. 9.) Bu kazanın ardından Avrupa Birliği, petrol kirliliğinden sorumluluk hususunda düzenleme yapmak üzere harekete geçmiştir. Zira Avrupa Birliği bakımından bu hususta geçerli bir rejim bulunmamaktadır. Konuya ilişkin temel hususlar milli hukuklar uyarınca düzenlenmektedir. (Henrik Rigbom, "Maritime Liability and Compensation in EU Law", **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 155.)

⁷⁶⁵ Erika olayının üzerinden üç yıl sonra 13 Kasım 2002 tarihinde Prestige adlı tanker fırtınaya yakalanmıştır. Tanker kaptanı İspanya, Fransa ve Portekiz limanlarına yanaşmak üzere yetkililerden izin istemiş ancak bu talebi reddedilmiştir. Bunun üzerine mecburen açık denize doğru ilerleyen tanker fırtınaya daha fazla maruz kaldığı için gövdesi kırılmış ve İspanya kıyılarında batmıştır. Taşıdığı 80.000 tonluk petrolün büyük bir kısmı denize dökülmüştür ve oldukça büyük çaplı bir petrol kirliliğine yol açmıştır. (Lee, **a.g.m.**, s. 302.)

⁷⁶⁶ <http://www.iopcfunds.org/about-us/> Diğer taraftan 1980 yılında Fransa'da meydana gelen Tanio kazası ile 1991 yılında İtalya'da meydana gelen Haven kazası bakımından ileri sürülen tazminat talepleri toplamı olaylar bakımından uygulanan sorumluluk sınırlarını aşmış olmaları itibarıyla örnek gösterilebilecektir. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 43.)

olay 5 Mart 2012 tarihinde Yunanistan yakınlarında gerçekleşen *Alfa I* adlı kazadır⁷⁶⁷.

D. Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme

1. Genel Olarak

Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme 23 Mart 2001 tarihinde Milletlerarası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilmiştir ve 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁷⁶⁸. Bu itibarla 2001 yılı petrol kirliliğinden doğan sorumluluğa ve tazminata ilişkin milletlerarası sistemin gelişimi açısından kilometre taşı teşkil etmektedir⁷⁶⁹. Türkiye'nin de bu Sözleşmeye katılmasına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı ile Sözleşmenin Türkçe tercümesi 27/7/2013 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanmıştır⁷⁷⁰. Türkiye katılım belgesini 12/9/2013 tarihinde tevdi etmiştir ve Sözleşme 12/12/2013 tarihi itibarıyla Türkiye bakımından yürürlük kazanmıştır⁷⁷¹.

⁷⁶⁷ 5 Mart 2012 tarihinde Yunan bandıralı Alfa I adlı tanker Yunanistan'ın Pire kenti yakınlarından geçerken batık bir cisme çarparak batmıştır. Tankerden belirlenemeyen miktarda petrol sızmıştır. 1648 groston ağırlığındaki tanker 5000 grostondan daha küçük olduğundan 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumluluk sınırı 4.51 milyon Özel Çekme Hakkına tekabül etmektedir. Sigorta poliçesi 2 milyon Euro değerine kadar olan zararları teminat altına almakla birlikte kalıcı petrolden kaynaklanan kirlenme zararları teminat altına alınmamıştır. Alfa I kazası hakkında detaylı bilgi için bkz. Erişim Adresi: <http://www.iopcfunds.org/news-events/detail/item/29/> ; <http://documentservices.iopcfund.org/meeting-documents/download/docs/3655/lang/en/>

⁷⁶⁸ 17/10/2014 tarihi itibarıyla Yakıt Sözleşmesine dünya ticaret filosunun %91,65'lik kısmını oluşturan 78 Taraf Devlet bulunmaktadır. (Çevrimiçi) <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

⁷⁶⁹ Zhu, **Bunker Oil Pollution Damage**, s. 7.

⁷⁷⁰ Türk Ticaret Kanunu'nun Genel Gereğesinde PKSS ve Londra Sözleşmesine ilişkin açıklamaların ardından Yakıt Sözleşmesine ilişkin olarak şu açıklamalara yer verilmektedir: "Öte yandan, gemilerin sebep olduğu zarara ilişkin iki yeni milletlerarası sözleşme daha kabul edilmiştir. Bunlardan birincisi tehlikeli maddelerden doğan sorumluluk hakkında 09/05/1996 tarihli "International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea", ikincisi ise yakıt kirliliğinden doğan sorumluluk hakkında 23/03/2001 tarihli "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage"dır. Türkiye'nin bu sözleşmelere taraf olmasına ilişkin değerlendirmeler sürmektedir. Sonuçta bu Sözleşmelerin kabul edilmesi halinde, Tasarının bu Kısımına yeni düzenlemelerin eklenmesi gerekecektir." Türkiye, Yakıt Sözleşmesine 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun kabul edilmesinin ardından taraf olmuştur. Bu itibarla her ne kadar Kanun genel gereğesinde Yakıt Sözleşmesine ilişkin yeni düzenlemelerin TTK'ya eklenmesi gerektiği açıklaması yer alsa da henüz böyle bir düzenleme bulunmamaktadır.

⁷⁷¹ Status of Multilateral Conventions and Instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary General performs depositary or other actions, s. 484, çevrimiçi: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>

Gemi yakıtından doğan kirlenme zararının tazmin edilmesi bakımından milletlerarası rejimin kabul edilmesini sağlayan temel unsurları dört açıdan incelemek gerekmektedir. Bunlardan ilki önceki milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanıdır, ikincisi Yakıt Sözleşmesinin arka planıdır. Üçüncüsü teknik nedenler, dördüncüsü ise nihayet Yakıt Sözleşmesinin kabul edilmesidir.

a. Yakıt Sözleşmesinden Önceki Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanı

Yakıt Sözleşmesinin temel amacı gemi yakıtından doğan kirlenme zararının tazmin edilmesi hakkında milletlerarası bir sorumluluk ve tazminat rejiminin kurulmasını sağlamaktır. Fakat bu noktada bu meselenin daha önce kabul edilmiş bulunan milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanlarıyla kesişip kesişmediğini ele almak gerekmektedir. Yukarıda da anlatıldığı üzere 1969 ve 1992 tarihli PKSS’ler uyarınca petrol kirliliğinden sorumluluk söz konusu kirlenme zararına bir tankerin yol açması halinde uygulama alanı kapsamında kabul edilmektedir⁷⁷². Başka bir deyişle petrol ile yüklü bir tankerin yakıtından kaynaklanan kirlenme zararı 1969 tarihli PKSS’nin kapsamı içerisinde tazmin edilebilecektir. Öte yandan 1992 tarihli PKSS uyarınca hali hazırda petrol ile yüklü olmayan tankerin yakıtından kaynaklanan kirlenme zararı Sözleşmenin uygulama alanı kapsamı içerisinde⁷⁷³. Bu itibarla PKSS ve Fon Sözleşmeleri ile kurulan sorumluluk sistemi yalnızca tankerlerin yük yahut yakıt olarak taşıdığı petrolden kaynaklanan kirlenme zararı bakımından uygulama alanı bulmaktadır⁷⁷⁴.

⁷⁷² İkinci Bölüm, II, B, 5, b. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin başarısı üzerine Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün nezareti altında toplanan diplomatik konferansta tehlikeli ve zararlı maddelerin neden olduğu kirlenme zararlarına ilişkin 1996 tarihli HNS Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu iki Sözleşme kirlenme zararından sorumluluk ve zararın tazmin edilmesi hakkında birlikte işlemek üzere hazırlanmıştır. Ancak bu Sözleşmeler ile kurulan sorumluluk sistemi bakımından gemi yakıtlarının sebep olduğu kirlenme zararı anlamında büyük bir boşluk bulunmaktaydı. (Norman A. Martinez Gutierrez, “The Bunkers Convention and the Shipowner’s Right to Limit Liability”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 43, 2012, s. 236.)

⁷⁷³ Ancak burada sözü edilen petrolün kalıcı nitelikteki petrol olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Zira Yakıt Sözleşmesi ile kirlenmeye sebep olan gemi yakıtının kalıcı nitelikte olması şartı aranmamaktadır. Bu itibarla petrolün kalıcı nitelikte olmasına ilişkin şart Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile Yakıt Sözleşmesi arasındaki temel farklılıklardan birini teşkil etmektedir.

⁷⁷⁴ Hatta kirlenme zararının kaynağı belirlenemediği takdirde söz konusu hal PKSS yahut Fon Sözleşmesinin uygulama alanından hariç bırakılmaktadır. Örneğin 28-29 Eylül 1997 tarihinde gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme Essex sahillerine ulaşmıştır. Söz konusu kirlenme zararına ilişkin

b. Gemi Yakıtından Kaynaklanan Kirlenme Zararından Sorumluluk Hakkında Ulusal Mevzuat ve Sözleşmenin Hazırlık Çalışmaları

Hukuki sorumluluğa ilişkin diğer sözleşmelerde olduğu gibi Yakıt Sözleşmesinin de amacı tüm Taraf Devletlerde yeknesak olarak uygulanacak kurallar bütünü öngörmektir. Ancak bazı denize kıyısı olan Devletlerin hali hazırda ulusal mevzuatlarında gemi yakıtından doğan kirlilik hakkında sorumluluğun öngörüldüğü gözlenmektedir. Örneğin Birleşik Krallık tankerler ve diğer gemiler arasındaki farkı kaldırmak için tankerlere uygulanan rejimin tanker olmayan gemiler bakımından da uygulanacağını ulusal mevzuatı uyarınca öngörmüştür. Benzer olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin 1990 yılında kabul ettiği Petrol Kirliliği Kanunu gemi yakıtı olarak taşınan petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu da düzenlemektedir. Bununla beraber birçok Devletin bu hususta herhangi bir hukuki düzenlemesi bulunmamaktadır⁷⁷⁵.

Yakıt Sözleşmesine dek gemi yakıtından doğan kirlenmeye ilişkin herhangi bir milletlerarası sözleşme bulunmamaktaydı. Esasında gemi yakıtından doğan kirlenme zararı 1969 tarihli PKSS'nin hazırlık çalışmaları sırasında gündeme gelmiştir⁷⁷⁶. Ancak gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararından sorumluluk hakkında yeknesak kuralların öngörülmesi gerekli olarak kabul edilmekteydi. Bu

olarak 1992 tarihli Fona başvurulmuştur. Ancak Fon, kirlenmenin kaynağının tespit edilemediği ve kaynağının bir tanker olmasının uzak bir ihtimal taşıdığı gerekçesiyle talebi reddetmiştir. (IOPC Fund Annual Report 1998, s. 111; IOPC Fund Annual Report 1997, s. 126; Zhu, **Bunker Oil Pollution Damage**, s. 14.)

⁷⁷⁵ Zhu, **Bunker Oil Pollution Damage**, s. 15.

⁷⁷⁶ Chao, Wu, "Liability and Compensation for Bunker Pollution", **J. Mar. L. & Com.**, Vol. 33, s. 554; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 15. Fakat gemi yakıtından kaynaklanan kirlenmelerin Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin kapsamına dahil edilmesinin konuyu karmaşık hale getireceği gerekçesiyle gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararı Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uygulama alanı kapsamına dahil edilmemiştir. (Serdar Acar, "Bunker Konvansiyonu ile ilgili Sigorta Problemleri", **E-akademi**, Sayı: 76, Haziran 2008, (Çevrimiçi), Erişim Adresi: <http://www.e-akademi.org/incele.asp?konu=BUNKER%20KONVANS%DDYONU%20DDLE%20DDL%20DL%20S%20DDGORTA%20PROBLEMLER%DD&kimlik=1212395546&url=makaleler/sacar-1.htm>; LEG/CONF/C.2/WP7'den naklen.) Öte yandan 1969 konferansının asıl amacı Torrey Canyon

gibi tankerden kaynaklanan petrol kirliliğine bir çözüm bulmaktır. Ayrıca yük olarak taşınan petrol ile yakıt olarak taşınan petrolün farklılık teşkil ettiği gerekçesiyle gemi yakıtının yol açtığı kirlenmenin söz konusu Sözleşmelerin uygulama alanına dâhil edilmesine karar verilmiştir. (Chao, **Bunker Pollution**, s. 554; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 254.)

itibarla söz konusu sorumluluğun ne şekilde düzenleneceğine ilişkin iki seçenek dikkate alınmaktaydı: i) 1992 tarihli PKSS'ye ilişkin bir Protokol ile, ii) ayrı bir milletlerarası sözleşme ile⁷⁷⁷.

Özellikle Avustralya hükümeti gemi yakıtının neden olduğu kirlenmeye ilişkin ayrı bir milletlerarası sözleşmenin kabul edilmesi gerektiği hususunda çalışmalar yürütmüştür⁷⁷⁸. Ancak bazı delegeler PKSS ve Fon Sözleşmesi ile petrol kirliliğinden sorumluluk hakkında zaten kurulu bir sistem olduğu gerekçesiyle, gemi yakıtından kaynaklanan kirlenmenin de bu sisteme bir Protokol yahut Sözleşmeler kapsamında yapılacak değişiklikler ile eklemesinin yeterli olacağını ileri sürmüşlerdir⁷⁷⁹. Uzun süren tartışmaların sonucunda gemi yakıtının yol açtığı kirlenme zararı bakımından kendine özgü meselelerin dikkate alınması gerektiği ileri sürülerek ayrı bir milletlerarası sözleşmenin kaleme alınmasına karar verilmiştir⁷⁸⁰.

Sonuç olarak Avustralya, Finlandiya, Hollanda, Norveç, İrlanda, Güney Afrika ve Birleşik Krallık'tan oluşan bir grup delege resmi bir metin hazırlayarak 9 Ağustos

⁷⁷⁷ Zhu, **Bunker Oil Pollution Damage**, s. 16.

⁷⁷⁸ 1994 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Çevresinin Korunması Hakkındaki Komitesinin 36. Oturumunda Avusturalya ilk defa gemi yakıtlarından kaynaklanan kirlenme hakkında bir milletlerarası sözleşmenin hazırlanmasına ilişkin ilk önergeyi sunmuştur. Komite oy birliğiyle böyle bir sözleşmenin hazırlanması ihtiyacını kabul etmiştir ve konuyu Hukuk Komitesine iletmıştır. (Chao, **Bunker Pollution**, s. 554-555.) Avusturalya'nın Uluslar arası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Çevresinin Korunması Hakkındaki Komitesine sunduğu önerge için bkz. MEPC36/21/6 [8 Ağustos 1994], Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 236'dan naklen. Ardından Hukuk Komitesine sunduğu önerge için bkz. LEG 73/12 [12 Temmuz 1995], Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 236'dan naklen. Avusturalya'nın söz konusu önergeyi sunmasının sebeplerinden biri 12 Ekim 1995 tarihinde gerçekleşen kazadır. Kazada yakıt olarak 300 bin ton fuel oil taşıyan bir gemi sızıntıya sebep olmuş ve Avustralya kıyılarında kirlenme zararına yol açmıştır. Bu itibarla milletlerarası denizcilik faaliyetleri bakımından durumun aciliyetini kavrayan Avustralya hükümeti gemi yakıtının sebep olduğu kirlenmeye ilişkin milletlerarası kuralların eksikliğine işaret ederek bu hususta bir önerge sunmuştur. (Gunasekera, **a.g.e.**, s. 31.)

⁷⁷⁹ Chao, **Bunker Pollution**, s. 554. Bu görüşü P&I Kulüpleri yeni bir sözleşmenin kaleme alınmasının büyük ölçüde idari iş yüküne sebep olacağı gerekçesiyle desteklemiştir. (Gunasekera, **a.g.e.**, s. 31'den naklen, P&I Kulüpler tarafından sunulmuş belge için bkz. LEG 76/3.) İki seçeneğin de önemli avantajları bulunmakla beraber bu avantajlar bazı sakıncaları da beraberinde getirmekteydi. PKSS'ye ilişkin kabul edilecek bir Protokole dair daha basit ve hızlı bir şekilde anlaşmaya varılacaktı ancak düzenlenecek hususlara ilişkin esneklik sağlanamayacaktı. Diğer taraftan ayrı bir milletlerarası sözleşmenin kabul edilmesi gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararına ilişkin spesifik sorunlara ilişkin düzenlemeler getirilebilecekti ancak yeni bir milletlerarası sözleşmenin kabul edilmesi şüphesiz bu hususta bir protokolün kabul edilmesinden çok daha uzun zaman alacaktı. Ayrıca milletlerarası sözleşme ile gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararına ilişkin sorumluluk sınırları ayrı olarak düzenleneceğinden Londra Konvansiyonu ile tutarsızlık yaratma ihtimali de söz konusu olacaktı. (IMO LEG 77/6/2, Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 17'den naklen.)

⁷⁸⁰ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 16-17.

1996 tarihinde sunmuşlardır⁷⁸¹. Bu metin esas olarak gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararına ilişkin yeterli tazminatın mümkün olduğu kadar çabuk bir şekilde sağlanmasını amaçlamaktadır. Söz konusu metin dört ana prensip üzerine temellendirilmiştir:

- gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararına ilişkin kusursuz sorumluluk öngörülmesi
- söz konusu kuralların zararsız geçiş hakkını kullanan gemiler de dâhil olmak üzere tüm gemilere uygulanması ve kuralların Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Sözleşme, PKSS ya da sorumluluğun sınırlanmasına ilişkin olarak milli hukuk ve UNCLOS ile uyumlu olması
- sorumluluğun zorunlu sigorta ile desteklenmesi
- yeni rejimin sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olarak milli hukuk ya da Londra Sözleşmesi yahut PKSS ile tutarsız olmaması⁷⁸².

c. Gemi Yakıtının Çevre Bakımından Oluşturduğu Risk ve Teknik Değerlendirmeler

Gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararını teknik anlamda da değerlendirmek gerekmektedir. Zira gemilerde kullanılan akaryakıt niteliği itibariyle oldukça kalıcıdır⁷⁸³. Ham petrolden kaynaklanan kirliliği temizlemeye ilişkin kullanılan buharlaştırma ve ayrıştırma gibi yöntemler gemi yakıtının sebep olduğu kirliliğin temizlenmesi bakımından yeteri kadar etkili olmamaktadır⁷⁸⁴. Çünkü gemi yakıtı niteliği itibariyle daha yoğun ve kalıcı olduğundan oldukça uzun bir süre boyunca deniz ortamında kalmaktadır⁷⁸⁵. Bu itibarla denizlerde meydana gelen petrol kirliliği bakımından tanker olmayan gemilerin de büyük payı bulunmaktadır⁷⁸⁶. Bu konuda yapılan araştırmalara göre, herhangi bir zamanda tanker olmayan gemiler tarafından yakıt olarak taşınan petrol ortalama 14 milyon ton olarak ölçülmektedir.

⁷⁸¹ Dan Malika Gunasekera, **Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage**, ebook, s. 29'dan naklen, LEG 74/4/1.

⁷⁸² Gunasekera, **a.g.e.**, s. 29-30.

⁷⁸³ Colin de la Rue, "Liability For Pollution From Ships' Bunkers, **Pollution At Sea: Law and Liability**, Ed. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, Informa, London, 2012, s. 11.

⁷⁸⁴ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 18.

⁷⁸⁵ Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 236.

⁷⁸⁶ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 18; De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 11.

Öte yandan yük olarak taşınan petrol ise ortalama 130 milyon ton olarak ölçülmektedir⁷⁸⁷. Görüldüğü üzere yakıt olarak taşınan petrol yük olarak taşınan petrol kadar çok olmasa da azımsanamayacak ölçüdedir. Ayrıca oldukça büyük bir geminin yakıtı sebebiyle sebep olduğu kirlenme, orta çaplı bir tankerin yük olarak taşıdığı petrolün sebep olduğu kirlenmeye eşit olabilmektedir⁷⁸⁸. Bununla beraber kirlenme vakalarına ilişkin ileri sürülen taleplerin yaklaşık yarısını gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararı talepleri oluşturmaktadır⁷⁸⁹. Tüm bu sebeplerden dolayı gemi yakıtlarının sebep olduğu kirlenme zararını düzenleyen bir milletlerarası sözleşmeye duyulan ihtiyaç Birleşik Krallık P&I Kulüpleri Birliği tarafından da kirlenme zararına ilişkin ileri sürülen taleplerin yarısının yük olarak petrol taşımayan gemilerden kaynaklandığı gerekçesiyle gündeme getirilmiştir⁷⁹⁰.

Sonuç olarak deniz kirliliğine ilişkin hususları düzenleyen milletlerarası sözleşmeler bir bütün olarak değerlendirildiğinde gemi yakıtından kaynaklanan kirlenmeye ilişkin bir düzenlemenin bulunmaması temel bir eksik olarak kabul ediliyordu. Bu itibarla Yakıt Sözleşmesi 23 Mart 2001 tarihinde kabul edilmiş olup 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 9 Ocak 2013 itibarıyla Yakıt Sözleşmesine 74 Devlet taraf olmuştur ve bu Devletlerde yer alan filoların tamamı, dünya ticaret filosunun %90.72'lik oranını temsil etmektedir⁷⁹¹.

2. Yakıt Sözleşmesinin Uygulama Alanı

Yakıt Sözleşmesi her türlü deniz gemisi ve deniz aracından kaynaklanan Taraf Devletlerin karasuları dahil olmak üzere ülkesinde ve münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelen kirlenme zararı ile bu zararın azaltılması ya da önlenmesine ilişkin olarak alınan tedbirlere uygulanmaktadır.

⁷⁸⁷ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 18'den naklen, IMO Legal Committee LEG/75/7/1, s. 18.)

⁷⁸⁸ De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 11.

⁷⁸⁹ Gutierrez, **a.g.m.**, s. 236; De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 11.

⁷⁹⁰ Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği tarafından Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne sunulan rapora göre 2000 yılından 2009 yılının Ağustos ayına kadar Kulüplere dahil olan gemilerden 595 tanesi gemi yakıtı nedeniyle petrol kirliliğine sebep olmuştur. (LEG 96/6/2, para. 6, <http://www.igpandi.org/downloadables/submissions/imo/LEG%2096-6-2%5B1%5D.pdf> .) Başta petrol kirliliği olmak üzere birçok alanda teknik servis sağlayan ve kar amacı gütmeyen bir örgüt olan Uluslararası Tanker Malikleri Kirlenme Federasyonu (ITOPF) 1971 yılından bu yana 70 ülkede 450 petrol kirliliği vakasının meydana geldiğini ve bunlardan 150sinin tanker olmayan gemilerden kaynaklandığını açıklamıştır. (Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 19.)

⁷⁹¹ <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

a. Gemi

Yakıt Sözleşmesi m. 1/f. 1 hükmü uyarınca gemi, her tür deniz gemisi ve deniz aracı olarak ifade edilmektedir⁷⁹². Bu itibarla oldukça geniş kapsamlı olarak belirlenen bu tanım esasında Sözleşmenin en temel amaçlarından birini de yansıtmaktadır⁷⁹³. Sözleşme her türlü gemi ya da aracın yakıtının sebep olduğu kirlenmeyi kapsamaktadır. Bu itibarla denizde yüzmeye kabiliyetini haiz objeler Sözleşmenin uygulama alanına dâhil edilmektedir⁷⁹⁴.

(1) Tanker

Yakıt Sözleşmesi, bu Sözleşme kabul edilmeden önce yürürlükte bulunan milletlerarası hukuki sorumluluk sözleşmelerinin yerine geçmek üzere kaleme alınmamıştır. Bu itibarla Yakıt Sözleşmesi m. 4/f. 1 uyarınca bu Sözleşme PKSS uyarınca kirlenme zararı kavramının kapsamında değerlendirilen zararlara uygulanamayacaktır. Bu noktada somut olayda meydana gelen kirlenme zararının PKSS uyarınca tazmin edilip edilmeyeceği hususu herhangi bir önem teşkil etmemektedir. Zira söz konusu zararın PKSS anlamında bir kirlenme zararı olması yeterli kabul edilmektedir. Yakıt Sözleşmesi yalnızca gemi yakıtından doğan kirlenme zararından sorumluluğu düzenlemektedir. PKSS ve Fon Sözleşmesi

⁷⁹² Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar için Tazminat ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (HNS Convention) m. 1/f. 1 hükmü uyarınca da gemiler bakımından aynı tanım kabul edilmiştir. Ancak kabul edilen bu tanım kullanıldığı diğer milletlerarası sözleşmeler bakımından belirsizlik ve karmaşaya yol açtığı gerekçesiyle Uluslar arası Sondaj Mütteahhitleri Birliği tarafından eleştirilmiştir. Bu eleştiri hareketli açık deniz sondaj araçlarının Sözleşme kapsamına girip girmediğinin belirsiz olması ile gerekçelendirilmiştir. (Canan Özlem Ilgın, **Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, 2003, s. 16-17'den naklen, IMO, LEG 79/6/2, 12/2/1999, s. 1-2.) HNS Sözleşmesi m. 1/f. 5(a) hükmü uyarınca “tehlikeli ve zararlı maddeler” liste halinde sayılmıştır. Buna göre dökme olarak taşınan petrol, dökme olarak taşınan tehlikeli ve zararlı sıvı maddeler, sıvılaştırılmış gazlar gibi dökme olarak ve ambalajlı olarak taşınan tehlikeli ve zararlı maddeler yedi çeşit madde halinde sayılmaktadır. Dolayısıyla HNS Sözleşmesi kapsamı oldukça geniş tutulmuştur. (Robert Cleton, “Liability and Compensation For Maritime Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS)”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, Ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993, s. 177; Güner, **a.g.m.**, s. 106.). Ancak Sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir.

⁷⁹³ Yakıt Sözleşmesi uyarınca gemi kavramı, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca gemi kavramına göre oldukça geniş kapsamlıdır. Zira Yakıt Sözleşmesi ile her türlü deniz aracı ve gemi kapsam dahiline alınmıştır. (De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 12.)

⁷⁹⁴ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 20; Ilgın, **Bunker Konvansiyonu**, s. 18. Yakıt Sözleşmesinin uygulanabilmesi için geminin Taraf Devletlerden birinin bayrağını çekmesi ya da Taraf Devletlerden birinde sicile kayıtlı olması gerekmemektedir. (Ilgın, **Bunker Konvansiyonu**, s. 126.)

kapsamına giren bir kirlenme zararı bakımından öncelikle ve sadece PKSS ve Fon Sözleşmesi uygulanmaktadır. Diğer bir deyişle tankerlerden petrolün sızması ya da bırakılması sonucu meydana gelen kirlenme zararına Yakıt Sözleşmesi uygulanmaz⁷⁹⁵.

Yakıt Sözleşmesinin uygulama alanının ve Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmeleri ile aralarındaki ilişkinin belirlenmesi için Yakıt Sözleşmesi uyarınca belirlenen gemi tanımı ile Sözleşmenin m. 4/f. 1 hükmü önem arz etmektedir. Yakıt Sözleşmesi ve PKSS uyarınca kirlenme zararına yapılan atıflar aynı tanım kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak bu iki Sözleşme arasında en önemli fark “gemi” kavramının nasıl tanımlandığı hususudur. Zira çalışmamızın daha önceki bölümlerinde detaylı olarak ele alındığı üzere PKSS uyarınca gemi, tankerleri ifade etmektedir⁷⁹⁶. Dolayısıyla tankerlerin yük yahut yakıt olarak taşıdığı petrolden kaynaklanan kirlenme zararı PKSS uygulama alanı kapsamında değerlendirilmektedir. Öte yandan Yakıt Sözleşmesi ise tanker olmayan diğer her türlü geminin yakıtından kaynaklanan kirlenme zararına uygulanmaktadır⁷⁹⁷.

Yakıt Sözleşmesinin m. 4/f. 1 hükmü uyarınca PKSS kapsamında kirlenme zararı olarak kabul edilen hallerin, PKSS uyarınca tazmin edilip edilmediğine bakılmaksızın, Yakıt Sözleşmesinin uygulama alanından hariç bırakılacağı öngörülmektedir. Bu itibarla iki yasal boşluk ortaya çıkmaktadır⁷⁹⁸. Buna göre bir tankerin PKSS’ye taraf olmayıp Yakıt Sözleşmesine taraf bulunduğu bir Devletin karasularında kirlenme zararına sebep olması halinde söz konusu Devlet PKSS’ye taraf olmadığından PKSS uygulanamayacaktır. Aynı şekilde söz konusu kirlenme zararı PKSS kapsamına girdiğinden Yakıt Sözleşmesi de uygulanamayacaktır⁷⁹⁹. Kanaatimizce bu durumun Yakıt Sözleşmesine Taraf olan Devletlerin PKSS’ye Taraf olmalarını teşvik etmek amacıyla özellikle çözüme kavuşturulmadığını ileri sürmek mümkündür. İkinci olarak ise yüklü olmayan bir tankerin yakıt olarak taşıdığı petrol

⁷⁹⁵ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi anlamında bir kirlenme zararı meydana geldiği takdirde, kirlenme zararının meydana geldiği Devlet Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine taraf olmayıp Yakıt Sözleşmesine taraf olsa dahi Yakıt Sözleşmesinin bu durumda uygulanma imkanı bulunmamaktadır. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 239; Ilgin, **Bunker Konvansiyonu**, s. 27-28.)

⁷⁹⁶ İkinci Bölüm, II, B, 5, b.

⁷⁹⁷ Chao, **Bunker Pollution**, s. 556.

⁷⁹⁸ A.e., s. 557.

⁷⁹⁹ A.e.

1969 tarihli PKSS ile Yakıt Sözleşmesine Taraf Devletlerden birinin karasularında kirlenme zararına sebep olduğu takdirde tanker petrol ile yüklü olmadığından söz konusu kirlenme zararı 1969 tarihli PKSS'nin uygulama alanı kapsamına girmemektedir. Ancak somut olay 1992 tarihli PKSS kapsamına girdiğinden Yakıt Sözleşmesini de uygulamak mümkün olmayacaktır. Öte yandan bu yasal boşluk kasten ve 1969 tarihli PKSS'ye Taraf Devletleri 1992 tarihli PKSS'ye taraf olmaya teşvik etmek amacıyla da bırakılmış olabilir⁸⁰⁰.

(2) Uygulama Alanından Hariç Bırakılan Gemiler

Yakıt Sözleşmesinin m. 4/f. 2 hükmü uyarınca savaş gemileri, donanmaya bağlı araçlar ve yalnızca kamu hizmetine tahsis edilmiş Devletlerin mülkiyetinde bulunan yahut Devlet tarafından işletilen gemiler Sözleşmenin uygulama alanı kapsamından hariç bırakılmıştır. Bu gemilerin Sözleşmenin uygulama alanından hariç bırakılmasının temelleri 1969 tarihli PKSS'nin hazırlık çalışmalarına dayanmaktadır. Zira PKSS'nin yürürlüğe girebilmesi için yukarıda sayılan tür gemilerin uygulama alanından hariç bırakılarak anlaşma sağlanması gerekiyordu⁸⁰¹. Böylece benzer bir yaklaşım Yakıt Sözleşmesi ile de benimsenmiştir. Bununla birlikte, Taraf Devletler bu Sözleşmeyi kendi savaş gemileri ile m. 4/f. 2 uyarınca öngörülen diğer gemilere uygulamak hakkını haizdir. Bu halde Sözleşmenin m. 4/f. 3 hükmüne göre ilgili Taraf Devlet, Genel Sekreteri bu uygulamanın usul ve esaslarına ilişkin bilgilendirmekle yükümlü tutulmuştur. Öte yandan kamu hizmetine tahsis edilmemiş, ticari faaliyet gösteren Devlet gemileri bakımından durum farklılık arz etmektedir. Yakıt Sözleşmesi m. 4/f. 4 uyarınca ticari amaca tahsis edilmiş Devlet gemileri, diğer gemiler ile aynı muameleye tabi tutulacaktır. Dolayısıyla Devlet tarafından işletilen yahut mülkiyeti Devlete ait bir geminin Sözleşmenin kapsam haricinde kalması için kamu hizmetine tahsis edilmemiş olması, ticari faaliyet göstermesi gerekmektedir.

b. Petrol

Yakıt Sözleşmesi gemi yakıtından doğan kirlenme zararına uygulanmaktadır. Gemi yakıtı kavramı m. 1/f. 5 uyarınca geminin faaliyet göstermesi ya da çalışması

⁸⁰⁰ Chao, **Bunker Pollution**, s. 557.

⁸⁰¹ Chao, **Bunker Pollution**, s. 558; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 21.

için kullanılan ya da kullanılması planlanan motor yağı dâhil olmak üzere her türlü hidrokarbonlar ile bunların kalıntıları olarak ifade edilmektedir⁸⁰².

Sözleşme uyarınca gemi yakıtı kavramı aşağıdaki unsurlardan oluşmaktadır:

- motor yağı da dâhil olmak üzere her türlü hidrokarbon,
- geminin işlemesi ya da çalışması için kullanılan ya da kullanılması planlanan hidrokarbonlar,
- bu hidrokarbonların kalıntıları.

Görüldüğü üzere 1969 ve 1992 tarihli PKSS ile öngörülen “kalıcı nitelikteki petrol” kavramı Yakıt Sözleşmesinde yer almamaktadır⁸⁰³. Çalışmamızın önceki bölümünde detaylı olarak ele alındığı üzere 1969 ve 1992 tarihli PKSS uyarınca yalnızca kalıcı nitelikteki petrolün yol açtığı kirlenme zararı uygulama alanına dâhil kabul edilmektedir⁸⁰⁴. Böyle bir ayırım yapılmasının sebebi ise kalıcı olmayan nitelikteki petrolün çabuk buharlaşabilmesi nedeniyle yol açtığı kirlenme zararının kalıcı nitelikteki petrolün yol açtığı kirlenme zararına göre daha büyük çaplı olmasıdır. Öte yandan gemi yakıtı niteliği itibariyle uçucu olmadığından ve yoğun kıvamlı olduğundan gemide taşınan petrolerle karşılaştırıldığında çok daha kalıcı niteliktedir⁸⁰⁵. Yakıt Sözleşmesi ile öngörülen tanım, hem kalıcı hem de kalıcı olmayan nitelikteki hidrokarbonların tamamını kapsamaktadır.

⁸⁰² Yakıt Sözleşmesinde benimsenen “gemi yakıtı” tanımı uyarınca somut olayda kirlenmeye neden olan hidrokarbonun Yakıt Sözleşmesi uygulama alanına girip girmediği kullanım amacına göre belirlenmektedir. Zira Sözleşme uyarınca hidrokarbonun geminin işletimi ya da hareketi için kullanılması gerekmektedir ya da bu yönde kullanılması amaçlanmış olmalıdır. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 238.)

⁸⁰³ Sözleşme uyarınca kirlenmeye neden olan petrolün kalıcı nitelikte olma şartı aranmadığından hafif yakıtlardan kaynaklanan kirlenme zararları da Yakıt Sözleşmesi kapsamında tazmin edilebilecektir. Bu husus Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile Yakıt Sözleşmesi arasındaki farkı vurgulandığından önem arz etmektedir. Zira 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi tankerlerin yol açtığı gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararına uygulanmaktadır. Ancak kullanılan gemi yakıtı kalıcı nitelikte olmadığı takdirde tankerlerin sebep olduğu kirlenme zararının Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında tazmin edilmesi mümkün değildir. Bu itibarla böyle bir halde Yakıt Sözleşmesi uygulanacaktır. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 254.)

⁸⁰⁴ İkinci Bölüm, II, B, 5, e.

⁸⁰⁵ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 22; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 236.

Yakıt Sözleşmesi m. 1/f. 5 hükmüne göre gemide akaryakıt olarak geminin işletimi ve hareketi için kullanılan petrole ilişkin bir milletlerarası düzenlemedir⁸⁰⁶. Kirlenme zararının geminin işletimi ve hareketi için kullanılan petrolden kaynaklanıp kaynaklanmadığı her bir somut olayın teknik verileri çerçevesini değerlendirilmelidir. Somut olayın meydana geldiği sürede geminin yük olarak petrol taşınması halinde söz konusu olay Yakıt Sözleşmesinin uygulama alanı dâhilinde kabul edilmeyecektir. Dökme halinde yük olarak petrol taşımak üzere inşa edilen veya bu amaç doğrultusunda uyarlanan gemiler PKSS ve Fon Sözleşmeleri kapsamına girmektedir. Bu durum taşınan petrolün yük yahut yakıt olarak taşınması halinde de değişmemektedir. Bu itibarla böyle bir gemiye ilişkin sorumluluk ve tazminat hususları PKSS ve Fon Sözleşmelerine tabi olduğundan Yakıt Sözleşmesinin uygulama alanı kapsamı dışında kalmaktadır⁸⁰⁷.

Gemi yakıtından doğan kirlenme bazı hallerde akaryakıtın gemiye aktarımı sırasında meydana gelen sızmadan kaynaklanabilmektedir⁸⁰⁸. Yakıt Sözleşmesi m. 1/f. 5 hükmü uyarınca geminin işletilmesi ve hareketi için kullanılan ya da kullanılacak olan akaryakıtın yol açtığı kirlenmeyi kapsamaktadır. Kirlenmenin gemiye aktarım sırasında gerçekleşmesi durumu değiştirmemektedir. Diğer taraftan söz konusu akaryakıtın bir tankerden ya da petrol mavnasından gemiye aktarılması halinde koşulları göz önünde bulundurmak gerekecektir. Eğer sızma ya da bırakma tanker ya da petrol mavnası vesilesiyle gerçekleştiyse somut olaya Yakıt Sözleşmesinin uygulamak artık mümkün olmamaktadır, zira olay PKSS ve Fon Sözleşmesi kapsamına girmektedir. Fakat bu durumun tam tersi olursa yani sızma ya da bırakma akaryakıt aktarımı yapılan gemiden meydana geldiği takdirde söz konusu olay Yakıt Sözleşmesinin uygulama alanı kapsamında değerlendirilecektir. Çünkü bu halde söz konusu hidrokarbon geminin işlemesi ya da çalışması için kullanılmak üzere gemiye aktarılmaktadır⁸⁰⁹.

c. Uygulama Alanının Coğrafi Anlamda Sınırlanması

⁸⁰⁶ “Geminin işletimi ve hareketi” ifadesi Yakıt Sözleşmesinin Resmi Gazete’de yayımlanan Türkçe çevirisinden alınmıştır. Sözleşmenin orijinal İngilizce metninde söz konusu ifade, “operation or propulsion of the ship” şeklinde yer almaktadır.

⁸⁰⁷ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 22-23.

⁸⁰⁸ **A.e.**, s. 23.

⁸⁰⁹ **A.e.**

Yakıt Sözleşmesinin coğrafi anlamda uygulama alanı Sözleşmenin 2. maddesi ile belirlenmektedir. Buna göre, Yakıt Sözleşmesi Taraf Devletlerin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde ve münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelen kirlenme zararı ile bu zararın azaltılması ya da önlenmesine ilişkin olarak alınan tedbirlere uygulanmaktadır⁸¹⁰. Görüldüğü üzere Yakıt Sözleşmesi coğrafi anlamda uygulama alanını belirlerken 1992 tarihli PKSS m. 2 hükmüyle ile benimsenen ilkenin aynısını kabul etmiştir⁸¹¹. Sözleşmeye göre Taraf Devletlerin münhasır ekonomik bölgelerini uluslararası hukuk prensiplerine göre belirlemiş olmaları halinde bu bölge esas alınacaktır. Öte yandan Taraf Devletin böyle bir bölgeyi belirlememiş olması halinde karasularının gerisinde ve bitişiğinde o Devlet tarafından uluslararası hukuka uygun olarak belirlenen ve ölçülen karasularının genişliğinden 200 deniz milini geçmeyecek şekilde belirlenebilecektir. Ayrıca yine 1992 tarihli PKSS ile öngörüldüğü gibi önleyici tedbirler, her nerede alınırsa alınsın, Sözleşme kapsamında kabul edilmektedir.

Sonuç olarak somut olaya Yakıt Sözleşmesinin uygulanıp uygulanmayacağı zararın meydana geldiği yere göre belirlenmektedir. Kirlenme zararının meydana geldiği yer Sözleşme ile ayrıntılı olarak belirlenmektedir. Buna göre petrolün fiilen sızdığı yer herhangi bir önem teşkil etmemektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere kirlenme zararının Sözleşmeye Taraf Devletlerin birinin karasuları ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi halinde söz konusu zarar açık denizde meydana gelmiş olsa dahi Sözleşmenin uygulama alanı kapsamına dâhil kabul edilecektir⁸¹².

Yakıt Sözleşmesi m. 2/(b) hükmüne göre kirlenme zararını azaltmak ya da önlemek amacıyla alınan önleyici tedbirler kirlenme zararının kendisine ilişkin getirilen sınırlamalara tabi değildir. Başka bir deyişle önleyici tedbirler Taraf Devletin münhasır ekonomik bölgesinin dışında alınmış olsa dahi Sözleşme

⁸¹⁰ Yakıt Sözleşmesinin uygulanabilmesi için geminin Taraf Devletlerden birinin bayrağını çekmesi ya da Taraf Devletlerden birinde sicile kayıtlı olması gerekmektedir. Kirlenme zararının Taraf Devlet karasuları dahil olmak üzere ülkesinde ya da münhasır ekonomik bölgesinde çıkması yeterli kabul edilmektedir. (İlgin, **Bunker Konvansiyonu**, s. 126.)

⁸¹¹ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanına ilişkin coğrafi sınırlamalar için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 5, a.

⁸¹² Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 24; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 254.

kapsamında tazmin edilecektir. Bu kuralın gerekçesi ise çok basit bir şekilde açıklanmaktadır: Kirlenme zararına sebebiyet veren olayın açık denizlerde meydana gelmesi halinde bu kirliliğin karasularına yayılmasını önlemek için açık denizlerde önleyici tedbir almak oldukça olağan ve makul bir davranıştır⁸¹³. Özetle önleyici tedbirlere ilişkin masraflar, her nerede alınırsa alınsın, Sözleşmenin kapsamı dâhilinde kabul edilmektedir.

d. Kirlenme Zararı

Yakıt Sözleşmesi tanker olmayan gemiler tarafından yakıt olarak taşınan petrolün neden olduğu kirlenme zararından doğan sorumluluğu düzenlemektedir. Kirlenme zararı Sözleşmenin m. 1/f. 9 hükmü uyarınca şu şekilde tanımlanmaktadır:

“Kirlenme zararı:

- (a) *Sızma ya da bırakma nerede meydana gelmiş olursa olsun, çevrenin bozulmasından dolayı yoksun kalınan kar haricinde, çevrenin bozulmasına ilişkin tazminatın çevrenin eski halinde dönüştürülmesi amacıyla fiilen alınan ya da alınacak olan makul tedbirlerin gideriyle sınırlı olmak kaydıyla, gemi yakıtlarının gemiden sızması veya bırakılmasından kaynaklanan gemi haricinde meydana gelen hasar ve zıya; ile*
- (b) *Önleyici tedbirlere ilişkin masraflar ve önleyici tedbirlerin yol açtığı hasar ve zıya ifade etmektedir.”*

Yakıt Sözleşmesi uyarınca kirlenme zararı, 1992 tarihli PKSS ile aynı şekilde tanımlanmıştır⁸¹⁴. Bu tanım uyarınca patlamada ya da yangından kaynaklanan zararlar Sözleşme kapsamında tazmin edilmeyecektir ancak gemi yakıtının deniz

⁸¹³ Chao, **Bunker Pollution**, s. 45; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 24.

⁸¹⁴ Chao, **Bunker Pollution**, s. 556; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 237; De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 13. Yalnızca Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde geçen kirlenme zararı kavramı, petrolün yol açtığı kirlenmeden söz ederken Yakıt Sözleşmesinde bunker petrolünden yani gemi yakıtından söz edilmektedir. Ancak bu ufak sözel farklılık Yakıt Sözleşmesinin uygulama alanını tamamen değiştirmektedir. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 237.)

sızması ya da dökülmesinin ardından meydana gelen yangın yahut patlamanın yol açtığı kirlenme zararına Sözleşmeyi hükümleri uygulanacaktır⁸¹⁵.

Önleyici tedbirlere ilişkin olarak yine 1992 tarihli PKSS ile aynı şekilde, Sözleşme ile öngörülen kirlenme zararı kavramının önleyici tedbirleri de kapsadığı gözlenmektedir. Önleyici tedbirler ise Yakıt Sözleşmesinin m. 1/f. 7 hükmü ile, “*bir olay meydana geldikten sonra kirlenme zararının azaltılması ya da önlenmesine ilişkin herhangi bir şahıs tarafından alınan her türlü makul tedbir*” olarak tanımlanmaktadır⁸¹⁶. Buna göre önleyici tedbirlerin söz konusu olması için önce kirlenme zararına sebep olan olayın meydana gelmesi gerekmektedir. Olay kavramı da Sözleşmenin m. 1/f. 8 hükmü ile şu şekilde ifade edilmektedir:

“Olay, kirlenmeye sebebiyet veren zarar veya böyle bir zarara sebep olmak bakımından ciddi ve yakın tehlike teşkil eden aynı kaynağa bağlı olay veya olaylar zinciri anlamına gelmektedir.”

1992 tarihli PKSS uyarınca da olay kavramı aynı şekilde tanımlanmıştır⁸¹⁷. Sonuç olarak önleyici tedbirlerin Sözleşme kapsamında tazmin edilebilmesi için kirlenme zararına sebebiyet veren olaydan sonra meydana gelmesi şartının yanı sıra kirlenme zararını önlemek ya da azaltmak amacıyla alınmış olması şartı da aranmaktadır⁸¹⁸.

3. Yakıt Sözleşmesi Uyarınca Sorumluluk

a. Sözleşmede Sorumlu Tutulan Kişiler

⁸¹⁵ Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 238.

⁸¹⁶ “Önleyici tedbir” kavramı bakımından da 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde yer alan tanım Yakıt Sözleşmesinde de bulunmaktadır. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi anlamında önleyici tedbir kavramı için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 5, d. Kirlenme zararı ve önleyici tedbir kavramlarına ilişkin getirilen tanımlar esas itibarıyla Sözleşme uyarınca hangi tür zararların tazmin edildiğini ortaya koymaktadır. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 238.)

⁸¹⁷ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 24-25; De La Rue, **Pollution From Ships’ Bunkers**, s. 13.

⁸¹⁸ Önleyici tedbirleri kurtarmadan ayırmak gerekmektedir. Kurtarmanın amacı gemiyi veya yükü kurtarmaktır ve geminin sigortacısı kural olarak kurtarma operasyonuna ilişkin masrafları karşılar. Kurtarma operasyonuna ilişkin hususlar 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi ile düzenlenmektedir. Ancak tankerin neden olduğu bir petrol kirliliği vakasında bazı hallerde yürütülen kurtarma operasyonu hem kirlenme zararını önlemek ya da azaltmak hem de gemiyi ve yükü kurtarmak amacıyla gerçekleştiriliyor olabilir. Bu halde kurtarma operasyonuna ilişkin masraflar ile kirlenme zararını önlemek için yapılan masraflar arasında ayırım yapmak gerekmektedir. Şüphesiz ki bu şartlar altında böyle bir ayırım somut olayın verilerinin değerlendirilmesi sonucu yapılacaktır. (Chao, **Bunker Pollution**, s. 281-288; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 25.)

Yakıt Sözleşmesi uyarınca kirlenme zararından geminin donatanı sorumlu tutulmaktadır. “Donatan” Yakıt Sözleşmesinin m. 1/f. 3 hükmü uyarınca tanımlanmaktadır:

“Donatan kavramı, sicilde kayıtlı bulunan gemi maliki, kiracı ile geminin yöneticisi ve işletenini ifade etmektedir.”

Bu itibarla Yakıt Sözleşmesi uyarınca ortaya çıkan kirlenme zararından sorumluluğun yöneltilebileceği şahıslar sicilde kayıtlı bulunan gemi maliki⁸¹⁹, kiracı⁸²⁰, geminin işleteni⁸²¹ ile yöneticisi⁸²² olarak belirlenmekte olup zarar görenler bu şahıslara uğradıkları kirlenme zararı bakımından başvurabilecektir⁸²³. Bu doğrultuda sorumlu kılınan şahısların sorumluluklarını teminat altına almak amacıyla yapılan sigortanın örtüşmemesi de önem teşkil etmektedir⁸²⁴. Görüldüğü üzere Sözleşme ile Amerika Birleşik Devletleri tarafından benimsenen yaklaşım kabul edilmiş olup sorumluluğun yalnızca sicilde kayıtlı bulunan gemi malikine

⁸¹⁹ “Gemi maliki” kavramı Yakıt Sözleşmesi m. 1/f. 4 hükmü uyarınca sicilde malik olarak kayıtlı kişi ya da kişiler olarak tanımlanmaktadır. Sözleşmeye göre böyle bir kaydın olmaması durumunda gemiyi mülkiyetinde bulunduran kimseler gemi maliki olarak kabul edilmektedir. Öte yandan gemi bir Devletin mülkiyetinde olup işleten olarak o Devlette kayıtlı bulunan bir şirket tarafından işletildiği takdirde gemi maliki bu şirketi ifade etmektedir. Buna göre Yakıt Sözleşmesi anlamında gemi maliki Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 1/f. 3 anlamında gemi maliki kavramı ile aynı anlama gelmektedir. Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, b, (1).

⁸²⁰ Kiracı kavramı hakkında Yakıt Sözleşmesinde herhangi bir tanım yer almamaktadır. Bu itibarla kiracı kavramı hakim hukukuna göre saptanmalıdır. Türk hukukunda gemi kiracısı kavramını TTK m. 1119 hükmü uyarınca kiraya verenden gemi kira sözleşmesi uyarınca gemiyi belirli bir süre için kira bedeli karşılığında gemiyi kullanma hakkına sahip olan kimsedir. Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Bölüm, V, C.

⁸²¹ Geminin işleteni ise TTK m. 1062 hükmü uyarınca kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan kişi olarak gemi işletme müteahhididir. Gemi işletme müteahhidi hakkında daha fazla bilgi için bkz. Birinci Bölüm, V. Zaman ya da yolculuk charterlerinin işleten olarak kabul edilip edilemeyeceği hususunda ise CMA Djakarta davasında İngiliz mahkemesinin chartereri sorumlu tuttuğu gözlenmektedir. Ancak bu yaklaşım daha sonra terk edilmiştir. Amerikan mahkemeleri chartereri işleten olarak kabul etmemektedir. (Williams, **a.g.m.**, s. 196.)

⁸²² Gemi yöneticisi, donatan ile akdettiği gemi yönetim sözleşmesine binaen donatana ait gemilerin ticari, teknik ya da diğer alanlardaki yönetimin bütünüyle ya da bir kısmının bırakıldığı kimsedir. (Şeker-Öğüz, **a.g.e.**, s. 8.) Esas itibarıyla gemi yöneticisinin sorumlu tutulabilmesi için teknik yönetimi üstlenmesi gerekmektedir, ticari yönetimi ya da personel yönetimini üstlenen yöneticinin sorumlu tutulmaması gerekmektedir. Zira teknik yönetim kavramı, geminin uluslar arası güvenlik kurallarına uygun olarak, kirlenmeye sebep olmayacak şekilde idare edilmesini ifade etmektedir. (Şeker-Öğüz, **a.g.e.**, s. 65.) Bu itibarla gemi yöneticisinin hangi yönetimi üstlendiği, Sözleşme uyarınca hangi şartlar altında sorumlu tutulabileceği belirsizlik taşımaktadır. Kanaatimizce bu husus lex foriye göre çözümlendirilecektir.

⁸²³ Yakıt Sözleşmesi m. 3/f. 1 hükmüne göre kirlenme zararından geminin olayın meydana geldiği andaki donatanı zararlardan sorumlu tutulmaktadır. Dolayısıyla geminin olay anındaki maliki, kiracısı, yöneticisi ya da işleteni sorumlu tutulacaktır.

⁸²⁴ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 26.

yöneltirmesinden ziyade birden fazla şahsın sorumlu tutulması yoluna gidilmiştir⁸²⁵. Dolayısıyla Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumluluğun kime yöneltileceği hususunda Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmelerinden farklı bir yaklaşım benimsendiği gözlenmektedir⁸²⁶.

Yakıt Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları esnasında sorumluluğun kime yöneltileceği hususu tartışma konusu olmuştur. Bu meseleye ilişkin iki önerge dikkate alınmıştır. İlk önerge uyarınca geminin sicilde kayıtlı maliki, gemiyi çıplak olarak ya da gemi adamlarıyla kiralayan, geminin yöneticisi ve işletenine sorumluluk yöneltilmelidir⁸²⁷. Bu yaklaşım 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Sözleşmenin m. 1/f. 2 hükmünü esas almaktadır. Yakıt Sözleşmesi kaleme alınırken sorumluluğu sınırlandırmanın uygulanacak milli hukuk ya da milletlerarası hukuk uyarınca belirlenmesi gerektiği görüşü kabul görmekteydi⁸²⁸. Dolayısıyla bu durum çoğu halde 1996 Protokolü ile değiştirilmiş 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşmenin uygulanmasını gündeme getirecektir. Aynı olaya uygulanacak milletlerarası sözleşmeler arasında yeknesaklığın sağlanması amacıyla da 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme (Londra Sözleşmesi) ile öngörülen donatan kavramının Yakıt Sözleşmesi uyarınca benimsenmesi gündeme gelmiştir⁸²⁹. Böylece somut olayda sorumluluk Yakıt Sözleşmesi uyarınca belirlenirken sorumluluğun sınırlandırılması hususu Londra Sözleşmesi ile belirlenecek ve bu Sözleşmeler uyarınca aynı şahıslara karşı

⁸²⁵ Amerikan hukuku uyarınca kirlenme zararına ilişkin sorumluluk 1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanununa (Oil Pollution Act of 1990) tabidir. Buna göre sorumlu tutulan şahıslar geminin maliki, işleteni ve kiracısı olarak belirlenmektedir. (Oil Pollution Act of 1990, Title I, Sec. 1001, (32), (A); Akan, **Amerikan Petrol Kirliliği Yasası**, s. 72-73.).

⁸²⁶ Çalışmamızın ikinci bölüm, II, B, 6, b no'lu kısmında ayrıntılı olarak bahsedildiği üzere Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumluluk yalnızca gemi malikine yöneltilebilmektedir. Bu durum "sorumluluğun kanalize edilmesi" prensibi olarak adlandırılmaktadır. Ancak Yakıt Sözleşmesi ile gemi malikinin yanı sıra, kiracı, işleten, yönetici de sorumlu tutulmuştur. Dolayısıyla sorumluluğun kanalize edilmesi prensibinin Yakıt Sözleşmesinde benimsenmediği gözlenmektedir.

⁸²⁷ IMO LEG 80/4/1, para. 4. Sözleşme ile kimin sorumlu tutulacağına ilişkin tartışmalar aynı zamanda zorunlu sigortanın kim tarafından sağlanması gerektiğiyle bağdaştığından oturumda ardından bu konu tartışmaya açılmıştır. (IMO LEG 80/4/1, para. 4.)

⁸²⁸ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 26.

⁸²⁹ A.e., s. 26-27.

sorumluluk yöneltilecek ve aynı şahıslar sorumluluklarını sınırlama hakkını haiz olacaktır.

Yakıt Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında sorumluluğun kime yöneltileceği bakımından getirilen ikinci önerge ise sorumluluğun sicilde kayıtlı olan gemi malikine yöneltilmesi görüşünü desteklemektedir. Başka bir deyişle bu önerge 1992 tarihli PKSS ile benimsenen yaklaşımı esas almaktadır⁸³⁰.

Uzun ve yoğun tartışmalar sonucunda bazı küçük değişiklikler dâhilinde ilk önerge yani Londra Sözleşmesi ile öngörülmüş bulunan tanım benimsenmiştir⁸³¹. Buna göre gemi yakıtının yol açtığı kirlenme zararından olayın meydana geldiği andaki geminin sicilde kayıtlı bulunan maliki, kiracısı, işleteni ile yöneticisi sorumlu tutulmaktadır. Geminin sicile kayıtlı maliki ise Sözleşmenin m. 1/f. 4 hükmü ile şu şekilde tanımlanmaktadır:

“Sicilde malik olarak kayıtlı bulunan kişi ya da kişiler veya böyle bir sicil kaydının bulunmaması halinde geminin maliki olan kişi ya da kişileri ifade etmektedir. Söz konusu geminin Devlet mülkiyetinde olması halinde ve o Devlet sicilde işleten olarak kayıtlı bulunan şirket tarafından işletildiği takdirde sicilde kayıtlı bulunan işleten şirket o geminin sicilde kayıtlı bulunan maliki olarak addolunacaktır.”

Geminin sicilde kayıtlı malikine ilişkin Sözleşme ile getirilen tanım PKSS m. 1/f. 3 ile paralel olarak kaleme alınmıştır⁸³². Buna ilaveten kirlenme zararına

⁸³⁰ Ancak oturumda gemi malikinin sorumlu olmasına ilişkin önerge kabul edildiği takdirde izleyen hükümlerin de değiştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. (IMO LEG 80/4/1, para. 5.) Oturumun devamında Uluslar arası Güvenlik Kodu'nda yer alan “şirket” kavramına ilişkin tanımın da eklenmesi gerektiği ileri sürülmüştür. Bu öneri söz konusu tanımın Uluslar arası Denizcilik Örgütü tarafından kabul edilen en yeni tanım olması ile gerekçelendirilmiştir. Ayrıca Uluslar arası Güvenlik Kodu uyarınca gemilerin bordasında bulundurmak zorunda olduğu sertifikada sorumlu kişinin yanı sıra şirketin de belirtildiği, bu itibarla olası bir petrol kirliliği vakasında sorumlulara daha kolay bir şekilde başvurulacağı da belirtilmiştir. (IMO LEG 80/4/1, para. 6.) Ancak komite sorumlu kişinin belirlenmesinin bu anlamda zorluk teşkil edebileceği ve yargılamaların bu nedenle uzayabileceği gerekçesini sunduğundan önerge geri çekilmiştir. (IMO LEG 80/4/1, para. 7.) Uluslar arası P&I Kulüpleri Birliği donatan olarak belirlenen kişilerin tamamının müşterek ve müteselsil olarak sorumlu tutuldukları haller bakımından söz konusu gemilere ilişkin teminat sağlamanın güçlüklerinden bahsetmiştir, zira bu kişilerin bir kısmının P&I Kulübü ile hiçbir bağlantısı bulunmamaktadır. (IMO LEG 80/4/1, para. 8.) Ancak dile getirilen bu kaygıların yalnızca gemi malikinin sorumluluğunun zorunlu sigorta ile teminat altına alınması yoluyla çözüme kavuşturulacağı belirtilmiştir. (IMO LEG 80/4/1, para. 9.) <http://merchantmarine.financelaw.fju.edu.tw/data/IMO/LEG/80/LEG%2080-4-1.pdf>

⁸³¹ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 27.

⁸³² “Şahıs” kavramı Sözleşme ile tanımlandığından bu kavrama ilişkin getirilen tanıma da yer vermek gerekmektedir, zira “gemi maliki” kavramı tanımında da şahıs ifadesi yer almaktadır. Yakıt Sözleşmesi'nin Resmi Gazete'de yayımlanan Türkçe çevirisi uyarınca, “şahıs, herhangi bir kişi veya

sebebiyet veren olayın aynı nedene bağlı olaylar dizisinden oluşması hali Sözleşmenin m. 3/f. 1 hükmü ile düzenlenmektedir. Buna göre ilk olayın meydana geldiği andaki donatan gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararından sorumlu tutulmaktadır.

Sonuç olarak Yakıt Sözleşmesi uyarınca Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmelerinden farklı bir yaklaşım benimsenerek geminin sicilde kayıtlı malikinin yanı sıra geminin kiracısı, yöneticisi ile işleteni de sorumlu tutulmaktadır. Çalışmamızın daha önceki bölümlerinde detaylı olarak ele alındığı üzere Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumluluğun yalnızca gemi malikine yöneltilebilmesi, başka bir deyişle sorumluluğun kanalize edilmesi ilkesinin Yakıt Sözleşmesi ile neden terk edildiğinin üzerinde durmakta fayda görmekteyiz⁸³³.

b. Sorumluluğun Tek Bir Kişiye Yöneltilmesi Prensibi

Sorumluluğun kanalize edilmesi prensibi 1992 tarihli Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi ve Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar için Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme ile kabul edilen ve sorumluluğun yalnızca tek bir kişiye yöneltilmesini öngören bir prensiptir⁸³⁴. Bu itibarla PKSS uyarınca kirlenme zararından sorumluluk yalnızca sicilde kayıtlı bulunan gemi malikine yöneltilebilecektir. Öte yandan gemi malikinin kirlenme zararının meydana gelmesinde kusuru bulunan üçüncü şahıslara

kurumsal olsun veya olmasın bir Devlet veya onun kurucu alt birimleri dahil, ortaklık veya herhangi bir özel ve kamu kurumu anlamına gelir.” Buna göre “şahıs” kavramı bakımından Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde yer alan tanımın aynısının benimsendiğini söylemek mümkündür. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca kişi kavramı için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, b, (1).

⁸³³ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sorumluluğun yalnızca gemi malikine yöneltilmesi yani sorumluluğun kanalize edilmesi prensibi hakkında bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, b, (2).

⁸³⁴ 1969 tarihli PKSS uyarınca sorumluluk gemi malikine kanalize edilmekte ancak diğer şahıslara karşı tazminat talebi yöneltilmesi engellenmemektedir. 1992 tarihli PKSS ve HNS Sözleşmesi uyarınca ise sorumluluğun gemi malikine kanalize edilmesi prensibi daha katı bir şekilde benimsenmiş olup bu Sözleşmeler uyarınca charterer, yönetici, işleten ya da gemi malikinin temsilcileri ile adamlarına karşı tazminat talebi ileri sürülemeyeceği temin edilmektedir, meğerki bu şahıslar kirlenme zararına pervasızca hareketiyle (willful misconduct) ile neden olmuş olsun. (Chao, **Bunker Pollution**, s. 558; Williams, **a.g.m.**, s. 194-195; Güner, **a.g.m.**, s. 107-108..) HNS Sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mans Jacobsson, “The HNS Convention and Its 2010 Protocol”, **Pollution At Sea: Law and Liability**, Ed. Barış Soyer/Andrew Tettenborn, Informa, London, 2012, s. 23-57.

karşı bulunan rücu hakkı saklıdır. Petrolün kimyasal ve fiziksel niteliği bu duruma derhal müdahale edilmesini de gerektirmektedir. Bu itibarla sorumluluğun kime yöneltildiği gerektiği meselesiyle zaman kaybetmeden doğrudan geminin sicilde kayıtlı bulunan malikine yöneltildiği tazminat sürecini hızlandırmaktadır⁸³⁵.

Yakıt Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları aşamasında sorumluluğun kanalize edilmesi hususunda farklı görüşler tartışma konusu olmuştur. Temel görüşlerden biri uyarınca sorumluluğun yalnızca gemi malikine yöneltildiği yerine geminin işletilmesiyle doğrudan bağlantılı olan charterer, yönetici ve işleten gibi şahıslara yöneltildiği gerektiği ileri sürülmekteydi⁸³⁶. Gerçekten de gemi maliki, işleten, yönetici ve kiracı geminin işletilmesine ilişkin faaliyetler ile doğrudan bağlantılıdır. Sorumluluğun bu şahıslara yüklenmesi sayesinde bu şahıslar önleyici tedbirler almak ve meydana gelmiş olan bir petrol kirliliği vakasına mümkün olduğunca çabuk bir şekilde müdahale edere kirlenme zararını azaltmak bakımından teşvik edilmiş olacaktır. Öte yandan gemi malikinin gemiye ilişkin tüm tedbirleri almış olmasına rağmen kiracı, yönetici ya da işleten kirlenme zararına sebep olmuş olduğu takdirde kiracı, yönetici veya işleteni sorumlu tutmak hakkaniyete uygun düşmektedir⁸³⁷. Zira gemi yakıtından doğan kirlenme zararı geminin işletilmesiyle doğrudan bağlantılıdır, bu itibarla da sorumluluğun gemiyi işletene yüklenmesi uygundur⁸³⁸. Bu önerenin kabul edilerek sorumluluğun tüm bu tarafların hepsine yüklenmesi halinde sorumluluğun nasıl paylaştırılacağına ilişkin zorluklar ortaya çıkabilecek, bu itibarla da kirlenmeye müdahale etmek ve kirlenme zararını tazmin etmek bakımından gecikmeler yaşanabilecektir⁸³⁹.

Sorumluluğun kanalize edilmesi hususundaki tartışmalar bakımından Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği farklı bir öneri sunarak bu tartışmalara farklı bir boyut kazandırmıştır. Bu öneri uyarınca gemi yakıtının neden olduğu kirlenme zararından sorumluluk geminin sicilde kayıtlı bulunan malikine yahut sigortacısına

⁸³⁵ Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölümü II, B, 6, b, (2).

⁸³⁶ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 28'den naklen, IMO LEG 74/4/1; Bu görüşmeler sırasında Amerika Birleşik Devletleri delegasyonu sorumluluğun tek bir kişiye yöneltilmesinden bir grup kimseye yöneltilebilmesinin ABD'de oldukça başarılı bir şekilde işlediğine ilişkin tecrübelerini aktarmıştır. (IMO LEG 77/4/3.)

⁸³⁷ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 28'den naklen, IMO LEG 77/4/3.

⁸³⁸ Chao, **Bunker Pollution**, s. 558'den naklen, LEG/77/11.

⁸³⁹ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 28.

yöneltimelidir. Ancak kirlenme zararının bu şekilde tazmin edilmesi mümkün olmadığı takdirde ikinci aşamada kiracı, yönetici ve işleten gibi diğer şahısların da sorumlu tutulması gerektiği ileri sürülmüştür⁸⁴⁰.

Amerika Birleşik Devletleri'nin Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmelerine taraf olmamasının en önemli sebeplerinden birini sorumluluğun kanalize edilmesi prensibi teşkil etmektedir. Zira Avrupa Komisyonu ile Amerika Birleşik Devletleri chartererlerin, yöneticilerin ve işletenlerin sorumlu tutulmamasının bu şahısların gerekli derecede özen göstermeleri bakımından caydırıcı faktör teşkil edeceği görüşünü paylaşmaktadır⁸⁴¹. Esas itibarıyla bu nedenle Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumluluğun tek bir kişiye yöneltilmesi kuralı terk edilmiştir⁸⁴².

PKSS uyarınca kurulan sorumluluk sistemi daha önce de anlatıldığı üzere iki basamaklı bir sistemdir ve PKSS uyarınca kirlenme zararı tazmin edilemediği takdirde zarar görenler ilgili Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonuna karşı taleplerini ileri sürebilmektedir. Yakıt Sözleşmesi ile kurulan sistemde böyle bir fon imkânı bulunmadığından PKSS ile kabul edilen sorumluluğun kanalize edilmesi mekanizması Yakıt Sözleşmesi bakımından benimsenmemiştir⁸⁴³. Böylece Yakıt Sözleşmesi uyarınca zarar görenlere geminin sicilde kayıtlı bulunan malikinin yanı sıra geminin kiracısı, işleteni ve yöneticisine karşı kirlenme zararına ilişkin taleplerini ileri sürme imkânı getirilmiştir. Zarar görenlerin zararlarının giderilmesi hakkında bir bakıma daha güvenli bir sistemin benimsendiğini ileri sürmek

⁸⁴⁰ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 29'dan naklen, IMO LEG/CONF.12/9. Uluslararası Deniz Ticaret Odası da aynı görüşü savunmuştur ve bu görüşün kirlenme zararından sorumluluğu düzenleyen diğer sözleşmeler ile tutarlı bir şekilde kaleme alınması gerektiği ve bu şekilde daha pratik bir şekilde işlemlerin yürütüleceği gerekçesini de eklemiştir. (Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 29'dan naklen, IMO LEG/CONF.12/10.)

⁸⁴¹ Avrupa Komisyonu da Erika kazasından sonra PKSS ile kabul edilen sorumluluğun kanalize edilmesi prensibini eleştirmiştir. (Chao, **Bunker Pollution**, s. 558-559.)

⁸⁴² Bu arada belirtmek gerekir ki, Yakıt Sözleşmesi kabul edilmeden önceki taslak metinlerde sorumluluğun kanalize edilmesine ilişkin ilke benimsenmiş ve bu doğrultuda hükümler sevk edilmiştir. Ardından yukarıda belirtilen tartışmalar sonucunda söz konusu hükümler çıkarılmıştır. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 254.)

⁸⁴³ Rigbom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 158; Williams, **a.g.m.**, s. 195; De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 13. Esas itibarıyla Sözleşmenin hazırlık çalışmaları aşamasında Yakıt Sözleşmesine ilişkin yalnızca gemi yakıtının sebep olduğu kirlenmeye tahsis edilecek bağımsız bir fonun oluşturulmasına ilişkin önerge sunulmuştur. Ancak gemi malikleri ile sigortacılar bu önergeye şiddetle karşı çıkmıştır. (Patrick Griggs, "International Convention on civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage", s. 4, <http://www.bmla.org.uk/documents/imo-bunker-convention.htm>; Ilgın, **Bunker Konvansiyonu**, s. 38.)

mümkündür ancak öte yandan tazminatın ödenmesi bakımından bazı zorluklar yaşanabilecektir. Dolayısıyla sorumluluğun kanalize edilmemesi prensipte hakkaniyete uygun görünmekte ancak uygulamada sorunlara yol açmaktadır⁸⁴⁴.

Ayrıca PKSS m. 3/f. 4 hükmü uyarınca sorumluluğun gemi malikinden başka kiracı, yönetici, işleten gibi şahıslara yöneltilemeyeceğinin yanı sıra kurtarma ve temizleme faaliyetlerini yürüten şahıslara da yöneltilemeyeceği hüküm altına alınmaktadır⁸⁴⁵. Ancak Yakıt Sözleşmesi uyarınca kurtarma ve temizleme faaliyetlerini yürüten şahıslar bakımından herhangi bir hüküm getirilmemiştir. Öte yandan Birleşik Krallık ve Avustralya gibi bazı Devletler kendi milli hukukları uyarınca bu hususları düzenleyerek kurtarma ve temizleme faaliyetlerini yürüten şahıslara karşı sorumluluğun yöneltilememesini temin edeceklerini belirtmişlerdir⁸⁴⁶. Esasında aynı durum sorumlu tutulan şahısların yardımcı şahısları ile temsilcileri bakımından da geçerlidir. Bu şahıslara PKSS uyarınca kirlenme zararına ilişkin tazminat talepleri yöneltilememektedir ancak Yakıt Sözleşmesinde böyle bir hüküm yer almamaktadır⁸⁴⁷.

Özetle Sözleşmenin m. 3/f. 1 hükmü uyarınca kirlenme zararına sebebiyet veren bir olay aynı nedene bağlı olaylar dizisinden oluşuyorsa, ilk olayın meydana

⁸⁴⁴ Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 254; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 29. Bu husus aynı zamanda malvarlığında tek bir gemi bulunan şirketler bakımından, söz konusu gemi zorunlu sigorta yükümlülüğüne tabi olmadığı takdirde önem arz etmektedir. Zira bu halde geminin de kirlenme zararına sebep olan olay esnasında batması halinde zarar görenlerin doğrudan sigortacıya başvurma imkanı da olmayacaktır. Yakıt Sözleşmesine göre zarar gören sorumluluğu bu halde “donatan” olarak nitelendirilen diğer şahıslara da yöneltebilecektir. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 240.)

⁸⁴⁵ Yakıt Sözleşmesi uyarınca böyle bir hüküm öngörülmediği gibi geminin kiracısı, yöneticisi ve işletenine de sorumluluk yüklenmektedir. (De La Rue, **Pollution From Ships’ Bunkers**, s. 13.)

⁸⁴⁶ Sorumluluğun bu şahıslara yöneltilemeyeceği hususu önem arz etmektedir çünkü böyle bir hüküm kişileri kirlenme zararının azaltılması ya da önlenmesine ilişkin tedbir almak bakımından teşvik etmektedir. Bu durumun önemi kavrandığından 2001 tarihinde gerçekleşen konferansta Devletleri Yakıt Sözleşmesini uygularken petrol kirliliğinin zararlı etkilerini önlemek ya da azaltmak için tedbir alan kimseleri sorumluluktan muaf tutan hukuk kuralları sevk etme ihtiyacını göz önünde bulundurmaya tavsiye eden bir karar almıştır. (LEG/CONF.12/11.) Bu karara göre önleyici tedbir alan kimselerin sorumluluktan muaf tutulması tavsiye edilmektedir, meğer ki zarar bu kimselerin zarara sebep olmak kastıyla ya da zararın meydana gelebileceğini bilerek pervasızca işlenen şahsi fiil ya da ihmalden meydana gelsin. Karara göre ayrıca Devletlere bu meseleye ilişkin sevk edecekleri hukuk kuralları bakımından HNS Sözleşmesinde yer alan ilgili hükümleri model olarak almaları da tavsiye edilmektedir. Söz konusu karara ilişkin önerge Avusturalya, Danimarka, Endonezya, İrlanda, Hollanda, İsviçre, Birleşik Krallık ve Hong Kong delegeleri tarafından sunulmuştur. (Norman A. Martinez Gutierrez, **Limitation of Liability in International Maritime Conventions**, Routledge, e-book, 2010, 163; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 240-241.)

⁸⁴⁷ Chao, **Bunker Pollution**, s. 559-560.

geldiği andaki donatan gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararından sorumlu tutulmaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere bu hükümde adı geçen donatan kavramı, geminin sicilde kayıtlı bulunan maliki, kiracısı, yöneticisini ve işletenini ifade etmektedir. Sonuç olarak sorumluluğun kanalize edilmesi prensibi Yakıt Sözleşmesinde benimsenmemiştir.

c. Müşterek ve Mütessesil Sorumluluk

Yakıt Sözleşmesinin m. 3/f. 2 hükmü uyarınca kirlenme zararından birden fazla kişi sorumlu tutulduğu takdirde bu şahısların sorumluluğu müşterek ve mütessesildir. Bu hükümde geçen “kişi” kavramı kirlenme zararından sorumlu tutulan ve Sözleşme uyarınca tanımlanan donatanı ifade etmektedir. Sözleşme ayrıca “kişi” kavramını da m. 1/f. 2 hükmü ile Devlet ve onun kurucu alt birimleri de dâhil olmak üzere herhangi bir özel veya kamu kurumu, ortaklık ya da herhangi bir kimse şeklinde tanımlanmaktadır⁸⁴⁸.

Müşterek ve mütessesil sorumluluk yalnızca tek bir gemiye ilişkin birden fazla sorumlu şahsın bulunması halinde geçerli değildir. Kirlenme zararına sebebiyet veren olaya birden fazla geminin karışması halinde de müşterek ve mütessesil sorumluluk prensibi uygulanmaktadır. İki veya daha fazla geminin karıştığı olaylar bakımından sorumluluk Sözleşmenin m. 5 hükmü uyarınca şu şekilde düzenlenmektedir:

“İki ya da daha fazla geminin karıştığı bir olay meydana geldiği ve bu olay kirlenme zararına sebep olduğu takdirde, tüm ilgili gemilerin donatanları makul olarak bölüştürülmesi mümkün olmayan zararlar bakımından müşterek ve mütessesil olarak sorumludur; meğerki m. 3 uyarınca sorumluluktan kurtulsunlar.”

Şüphesiz ki söz konusu hüküm olaya karışan gemilerin Yakıt Sözleşmesi uyarınca “gemi” vasfını haiz oldukları takdirde uygulama alanı bulacaktır.

Sonuç olarak kirlenme zararına sebebiyet veren bir olaya iki veya daha fazla geminin karışması halinde tüm gemiler ve tüm ilgili şahıslar sorumlu tutulmaktadır. Sözleşme ile benimsenen bu yöntem oldukça makuldür, zira gemilerden birinin

⁸⁴⁸ Yakıt Sözleşmesi ile öngörülen “kişi” kavramına ilişkin tanım, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinden alınmıştır.

donatanının iflas etmesi halinde diğer donatan kirlenme zararına ilişkin tazminatı ödemekle yükümlü olacaktır ve böylece zarar görenler alacağına kavuşmuş olacaktır⁸⁴⁹.

Öte yandan sorumluluğun donatan olarak addolunan şahıslar arasında nasıl paylaştırılacağına ilişkin Sözleşmede herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Bu durum sorumluluğun donatan olarak addolunan şahısların tamamına birden yüklenip yüklenmediği, eğer öyleyse bu şahıslar ile sigortacıları arasında bu sorumluluğun nasıl paylaştırılacağı sorusunu gündeme getirmektedir. Sorumlu şahıslar arasında çıkabilecek bu tür uyuşmazlıklar kirlenme vakasına bir an önce müdahale edilmesi ve kirlenme zararının tazmin edilmesi bakımından gecikmelere yol açabilecektir⁸⁵⁰. Ayrıca somut olayda farklı sigortacıların teminat sağlaması halinde sorumluluk sınırlarının nasıl belirleneceği ile sorumluluğu sınırlama hakkını haiz olup olmadıkları, sorumlu taraflardan birinin pervasızca hareketi halinde diğer sorumlu şahısların da sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirip yitirmedikleri hususları belirsizliğini korumaktadır⁸⁵¹. Yakıt Sözleşmesi aşağıda daha detaylı olarak ele alınacağı üzere yalnızca gemi malikinin sorumluluğunu teminat alması gerektiğini öngörmektedir. Ancak sorumlu tutulan diğer şahıslar ihtiyari olarak sorumluluklarını teminat altına aldırabileceklerinden bu durum olası belirsizlikleri ve karışıklıkları ortadan kaldırmamaktadır⁸⁵².

d. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Gemi yakıtının sebep olduğu kirlenmeden doğan sorumluluk, Sözleşmenin “Donatanın Sorumluluğu” kenar başlığını taşıyan m. 3/f. 1 hükmü ile aşağıdaki gibi düzenlenmiştir:

“İşbu maddenin 3. ve 4. fıkraları saklı kalmak kaydıyla, gemi bordasındaki ya da gemiden kaynaklanan gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararından geminin olay

⁸⁴⁹ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 30. Aynı şekilde sigorta yaptırma ya da mali güvence sağlama yükümlülüğüne tabi olmayan gemilerden biri söz konusuysa geminin sigortası olmayabilir ve dolayısıyla zarar görenlerin sigortacıya doğrudan başvurma imkanı da olmayacaktır. Böyle bir halde zarar gören şahıslar kiracıya, gemiyi işletene ya da geminin yöneticisine başvurabilecektir. (De La Rue, **Pollution From Ships’ Bunkers**, s. 14.)

⁸⁵⁰ LEG/CONF.12/9, 18 Ocak 2001.

⁸⁵¹ Chao, **Bunker Pollution**, s. 559.

⁸⁵² A.e.

anındaki donatanı sorumludur; kirlenme zararına sebebiyet veren bir olay aynı nedene bağlı olaylar dizisinden oluşuyorsa, ilk olayın meydana geldiği andaki donatan gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararından sorumludur.”

Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumluluğun ortaya çıkabilmesi için üç koşulun yerine gelmesi gerekmektedir. Öncelikle Sözleşme uyarınca donatan vasfını haiz kimsenin sorumlu tutulabilmesi için söz konusu geminin o şahsın kontrolünde bulunduğu ispatlanması gerekmektedir. Sonuçta gemiyi kontrol eden şahsın yakıt olarak taşıdığı petrol kirlenme zararına sebep olduğu için bu doğrultuda sorumluluğa da katlanması gerekmektedir. İkinci olarak ise sorumluluğa yol açan olay ile kirlenme zararı arasında nedensellik bağı bulunması gerekmektedir. Üçüncü olarak ise tazminat talep eden şahsın Sözleşme anlamında kirlenme zararına uğramış olması gerekmektedir⁸⁵³. Bu koşullar gerçekleştiği takdirde Yakıt Sözleşmesi m. 3/f. 5 hükmüne göre donatan olarak kabul edilen kişilere sadece Sözleşme hükümleri doğrultusunda kirlenme zararına ilişkin talepleri ileri sürmek mümkündür. Dolayısıyla Sözleşme anlamındaki kirlenme zararından sadece donatan olarak kabul edilen kimseler ve geminin sicilde kayıtlı malikinin sigortacısı, yalnızca Yakıt Sözleşmesi hükümlerine göre sorumlu tutulabilecektir⁸⁵⁴.

Yakıt Sözleşmesi uyarınca donatan olarak addolunan şahıslar gemilerinin sebep olduğu gemi yakıtından kaynaklanan kirlenmeden kusursuz olarak sorumlu tutulmuştur⁸⁵⁵. Başka bir deyişle kirlenme zararına uğrayan şahıslar donatana karşı taleplerini ileri sürmek için donatanın kirlenme zararına kusuruyla yol açtığını ispat etmek zorunda değildir. Ancak PKSS ya da diğer milletlerarası sözleşmelerde de olduğu gibi donatana bazı istisnai hallerde sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmaktadır⁸⁵⁶.

⁸⁵³ Gunasekera, **a.g.e.**, s. 150.

⁸⁵⁴ Aynı ilke Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde de yer almaktadır. Ancak Yakıt Sözleşmesinde diğer şahıslara Sözleşme haricinde başvurulmasına ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Böyle bir esasın öngörülmemesi Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile benimsenen sorumluluğun kanalize edilmesi ilkesine aykırıdır. Ancak sonuç itibarıyla böyle bir hükmün öngörülmemesi nedeniyle Yakıt Sözleşmesi, Sözleşme haricinde diğer kimselere karşı sorumluluğun yöneltilmesine imkan tanımaktadır. (De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 14.)

⁸⁵⁵ Kusursuz sorumluluğun hangi esasa dayandığına ilişkin olarak kanaatimizce burada bir tür tehlike sorumluluğu söz konusudur. Bu esasa ilişkin tartışmalar için bkz. İkinci Bölüm, I, A, 4.

⁸⁵⁶ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca öngörülen sorumsuzluk halleri için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 6, e.

e. Sorumsuzluk Halleri

Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumsuzluk halleri m. 3/f. 3 hükmüyle şu şekilde düzenlenmiştir:

“Eğer donatan;

- (a) zararın savaş, düşmanlık, iç savaş, ayaklanma veya olağanüstü, kaçınılmaz ve karşı konulamaz nitelikteki bir doğa olayından kaynaklandığını; veya*
- (b) zarara münhasıran üçüncü bir şahıs tarafından zarara yol açma kastıyla veya ihmaliyle işlediği bir fiilin neden olduğunu; veya*
- (c) zararın münhasıran Devletin veya herhangi bir kamu makamının fenerler yahut diğer seyir yardımcılarının bakımına ilişkin ihmalden ya da kusurundan kaynaklandığını*

ispat ettiği takdirde, donatana kirlenme zararına ilişkin sorumluluk yüklenemeyecektir.”

Bu itibarla donatan gemisinin yakıtının sebep olduğu kirlenme zararından kusuru olmasa dahi sorumludur, meğer ki yukarıda sayılan hallerden birinin kirlenme zararına sebep olduğunu ispatlasın⁸⁵⁷. Bu sorumsuzluk halleri hem Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesinde hem de Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar için Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşmede de kabul edilmiştir⁸⁵⁸. Dolayısıyla Yakıt Sözleşmesi ile de benzer bir yaklaşım benimsenmiştir. Ayrıca zarar görenin kusuru da donatan bakımından sorumsuzluk hali teşkil etmektedir. Bu kural Sözleşmenin m. 3/f. 4 hükmü uyarınca şu şekilde düzenlenmektedir:

“Donatan zararın tamamen veya kısmen, zarar gören şahsın zarara yol açma kastıyla işlediği fiil ya da ihmalden kaynaklandığını ispat ettiği takdirde o şahsa karşı sorumluluğu kısmen ya da tamamen ortadan kalkacaktır.”

⁸⁵⁷ Bu noktada dikkat çekilmesi gereken başka bir husus daha bulunmaktadır. Buna göre üçüncü bir şahıs tarafından zarara yol açma kastıyla veya ihmaliyle işlediği bir fiilin kirlenme zararına neden olmasına ilişkin sorumsuzluk hali bakımından zararın münhasıran söz konusu fiilden kaynaklanması gerekmektedir. Aynı şekilde Devletin veya herhangi bir kamu makamının fenerler yahut diğer seyir yardımcılarının bakımına ilişkin ihmali ya da kusuruna ilişkin sorumsuzluk hali bakımından zararın münhasıran söz konusu kusur ya da ihmalden kaynaklanması gerekmektedir. Diğer taraftan savaş, düşmanlık, iç savaş, ayaklanma veya olağanüstü, kaçınılmaz ve karşı konulamaz nitelikteki bir doğa olayına ilişkin sorumsuzluk hali bakımından kirlenme zararının en yakın sebebinin ya da baskın sebebinin bu hallerden biri olması yeterlidir.

⁸⁵⁸ Chao, **Bunker Pollution**, s. 557; De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 13.

Söz konusu hüküm 1969 ve 1992 tarihli PKSS m. 3/f.3 ile aynıdır. Buna göre donatanın ne ölçüde sorumluluktan kurtulacağı zarar görenin kusuru ile kirlenme zararı arasındaki nedensellik bağına göre tespit edilecektir. Kirlenme zararının tamamen zarar görenin zarara yol açma kastıyla işlediği fiil ya da ihmaliinden kaynaklanması halinde donatan tamamen sorumluluktan kurtulacaktır. Öte yandan başka faktörlerin yanı sıra zarar görenin kusuru ya da ihmali kirlenme zararına yol açtığı takdirde donatan kısmen sorumluluktan kurtulabilecektir.

f. Yakıt Sözleşmesi Haricinde Sorumluluk Yöneltilmesi

Gemi yakıtından kaynaklanan bir kirlenme zararına Yakıt Sözleşmesi uygulanabildiği takdirde, başka bir deyişle somut olayın Yakıt Sözleşmesinin uygulama alanı koşullarını sağlaması halinde, donata karşı ileri sürülecek olan kirlenme zararına ilişkin talepler yalnızca Yakıt Sözleşmesi uyarınca ileri sürülebilecektir. Yakıt Sözleşmesinin uygulanmasına ilişkin koşullar sağlandığı takdirde artık olaya Sözleşme uygulanacaktır. Kirlenme zararına uğrayan şahısların ulusal hukuk mevzuatı ya da başka milletlerarası sözleşmelere dayanarak taleplerini ileri sürmeleri mümkün değildir. Bu husus Sözleşmenin m. 3/f. 5 hükmü uyarınca şu şekilde hüküm altına alınmıştır:

“Kirlenme zararına ilişkin tazminat taleplerinin Sözleşme haricinde donatana karşı ileri sürülmesi mümkün değildir.”

Öte yandan donatanın kirlenme zararına sebep olan şahıslara karşı rücu hakkı saklı tutulmaktadır. Bu itibarla donatan kirlenme zararından sorumlu üçüncü şahıslara karşı Sözleşmeden bağımsız olarak rücu edebilecektir. Donatan olarak addolunan şahısların üçüncü şahıslara rücu hakkı Sözleşmenin m. 3/f. 6 hükmüyle açık olarak hüküm altına alınmıştır:

“İşbu Sözleşmedeki hiçbir hüküm, donatanın bu Sözleşmeden bağımsız olarak mevcut bulunan herhangi bir rücu hakkına hakele getirmez.”

4. Zorunlu Sigorta veya Mali Teminat

Zorunlu sigorta ve mali teminat çalışmamızın daha önceki kısımlarında da değinildiği üzere Yakıt Sözleşmesine özgü bir uygulama değildir. Aksine PKSS ve

HNS gibi sorumluluğa ilişkin sözleşmelerin her birinde öngörülmektedir⁸⁵⁹. Zorunlu sigortaya ilişkin Yakıt Sözleşmesinin m. 7/f. 1 hükmü şu şekildedir:

“Taraf Devlet sicillerine kayıtlı 1000 groston daha büyük gemilerin sicilde kayıtlı bulunan malikleri, geminin sicilde kayıtlı bulunan malikinın milli veya milletlerarası sorumluluğu sınırlandırma rejimleri kapsamında sorumluluk sınırlarına eşit ölçüde fakat her halde değiştirilmiş şekliyle 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşmeye uygun olarak hesaplanan miktarı geçmeyecek şekilde mali sorumluluğunu teminat altına alan sigorta, banka veya benzeri finansal kurumların garantisi gibi diğer türlü bir mali teminat sağlamakla yükümlüdür.”

Bu hükme göre yakıtı nedeniyle kirlenme zararına sebep olma riski taşıyan gemiler bakımından zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü öngörülmektedir⁸⁶⁰. Ancak zorunlu sigorta yalnızca Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı 1000 grostondan büyük gemiler bakımından öngörülmektedir. Dolayısıyla Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı gemiler ile Sözleşmeye taraf olmayan Devlet sicillerinde kayıtlı bulunan gemiler arasında eşitsizlik olmaktadır. Bu sakıncayı bertaraf etmek amacıyla Yakıt Sözleşmesinin m. 7/f. 12 hükmü uyarınca zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü Taraf Devlet karasularına giriş yapan gemiler bakımından da şu şekilde öngörülmektedir:

“Bu madde hükümlerine tabi olarak, her bir Taraf Devlet kendi milli mevzuatı kapsamında birinci fıkrada belirlenen miktarlarda sigorta veya diğer bir teminatın, ülkesindeki bir limana giren veya limandan ayrılan veya karasularında bulunan bir

⁸⁵⁹ Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca zorunlu sigorta ve mali teminatlar hakkında bkz. İkinci Bölüm, II, B, 7. Yakıt Sözleşmesi ile öngörülen zorunlu sigorta, sertifika ve doğrudan dava hakkına ilişkin hükümlerin çoğunluğu Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile öngörülen hükümlerle aynıdır. Bazı farklılıklar bulunmaktadır ancak bu farklılıklar sınırlı sorumluluğun Sözleşme ile belirlenmemiş olmasına bağlıdır. Ayrıca Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi yalnızca tankerler bakımından uygulama alanı bulduğundan ancak Yakıt Sözleşmesi her türlü deniz gemisine ve aracına uygulandığından, tüm bu gemilerin sertifikalandırılması ağır bir idari yüke sebep olmaktadır. (De La Rue, **Pollution From Ships’ Bunkers**, s. 16.)

⁸⁶⁰ Hükümün ifadesinde sigorta bedeline ilişkin olarak belirsizlik taşıyan “geminin sicilde kayıtlı bulunan malikinın milli veya milletlerarası sorumluluğu sınırlandırma rejimleri kapsamında sorumluluk sınırlarına eşit ölçüde fakat her halde değiştirilmiş şekliyle 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşmeye uygun olarak hesaplanan miktarı geçmeyecek şekilde” ifadesi yer almaktadır. Zira geminin sicilde kayıtlı malikinın milli ya da milletlerarası sorumluluğu sınırlandırma rejiminden söz edilmektedir. Ancak Yakıt Sözleşmesi uyarınca Sözleşme kapsamındaki tazminat talepleri karasuları dahil olmak üzere ülkesinde ya da münhasır ekonomik bölgesinde kirlenme zararına maruz kalan Taraf Devlet mahkemeleri yetkili kılınmaktadır. Dolayısıyla burada milli rejime yapılan atıf ile sertifikayı düzenleyen ya da onaylayan bayrak Devletinden ziyade kirlenme zararına maruz kalan Taraf Devletin milli rejimini kast ettiği ileri sürülmektedir. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 243.)

tesise gelen veya tesisten ayrılan, nerede kayıtlı olursa olsun, 1000 grostondan büyük her gemi için geçerli olmasını sağlayacaktır.”

Bu itibarla Sözleşmeye Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı olan ve zorunlu sigorta yükümlülüğüne tabi tutulan gemiler ile Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı olmayan gemiler arasındaki eşitsizlik giderilmeye çalışılmıştır. Zira Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı olmayan bir gemi bu anlamda zorunlu sigorta yükümlülüğüne tabi tutulmasa dahi, Taraf Devletlerin ülkesinde yer alan liman ya da tesislere giriş yapabilmek için söz konusu sigortayı yaptırma ya da mali teminatı sağlama yükümlülüğü altına girmektedir⁸⁶¹. Diğer taraftan Sözleşme uyarınca bazı gemiler zorunlu sigortaya tabi kılınmamıştır⁸⁶². Sözleşme m. 7/f. 14 hükmü uyarınca Taraf Devletlerin malik olduğu gemiler zorunlu olarak sigorta yaptırma yükümlülüğü altında değildir. Bununla beraber söz konusu geminin, sicil Devleti tarafından düzenlenen ve geminin o Devlete ait olduğunu ve geminin Sözleşme uyarınca tayin olunan sınırlar çerçevesinde sorumluluğunun yüklenildiğine ilişkin bir sertifikayı bordasında bulundurması gerekmektedir. Sözleşmenin m. 7/f. 14 hükmü uyarınca söz konusu sertifika, diğer gemiler için düzenlenen sertifikalarda da olması gerektiği üzere Sözleşme uyarınca öngörülen örneğe olabildiğince uygun olmalıdır.

a. Sigorta Yaptırmak ya da Mali Teminatı Sağlamakla Yükümlü Kişiler

Yakıt Sözleşmesi m. 7/f.1 hükmüne göre sigorta yaptırma ya da mali teminatı sağlama yükümlülüğü geminin sicilde kayıtlı bulunan malikine yüklenmektedir⁸⁶³.

⁸⁶¹ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 34; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 244.

⁸⁶² Yakıt Sözleşmesi bakımından ihtilaf çıkaran noktalardan biri de tankerlerin de Yakıt Sözleşmesi setifikasını temin etmesi gerekip gerekmediği hususudur. Bu duruma ilişkin olarak Yakıt Sözleşmesi uyarınca öngörülen sigorta yaptırma veya sair mali güvence sağlama yükümlülüğünün tankerler bakımından da geçerli olduğu ileri sürülmektedir. Bu görüş çeşitli nedenlerle gerekçelendirilmektedir. Öncelikle Yakıt Sözleşmesi anlamında gemi kavramı, tankerleri de kapsamaktadır. İkinci olarak Sözleşme, kalıcı nitelikte olan ve olmayan gemi yakıtlarının neden olduğu kirlenme zararına uygulanmaktadır ve bu itibarla yalnızca kalıcı nitelikteki petrolden kaynaklanan kirlenme zararına uygulanan Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanından daha geniş kapsamlıdır. Son olarak hem kuru yük hem de petrol taşıyabilmek üzere inşa edilmiş kombine taşıyıcı gemiler bulunmaktadır. Bu tür bir gemi önceki yolculuğundan herhangi bir kalıcı petrol kalıntısı taşııyorsa ve boşsa, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında gemi vasfını haiz olarak değerlendirilemeyecektir. Dolayısıyla böyle bir gemi Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uygulama alanına girmediğinden, Yakıt Sözleşmesi hükümleri uygulama alanı bulacaktır. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 244-245.)

⁸⁶³ Geminin sicilde kayıtlı bulunan malikine ilişkin tanım Sözleşmenin m. 1/f. 4 hükmünde yer almaktadır. Kiracı kavramı Sözleşmenin orijinal İngilizce metninde “bareboat charterer” olarak yer almaktadır. Bareboat charter sözleşmeleri uyarınca genellikle bareboat charterer hem kendi menfaatini

Dolayısıyla Yakıt Sözleşmesi uyarınca donatan olarak kabul edilen ve sorumluluk altına giren geminin kiracısı, işleteni ya da yöneticisinin sorumluluğunu teminat altına alması şartı aranmamakta, yalnızca geminin sicilde kayıtlı bulunan malikinin sorumluluğunu teminat altına alması gerektiği öngörülmektedir. Yakıt Sözleşmesinin kabul edildiği Diplomatik Konferansta kimlerin sigorta yaptırması gerektiğine ilişkin çeşitli öneriler sunulmuştur. Ancak gemi sicili Devlet tarafından kayıt altına alındığından kirlenme zararına uğrayan şahısların gemi sicilinde kayıtlı bulunan maliki tespit ederek sorumluluğu ona yöneltmesi diğer sorumlu şahısların tespit edilmesine nispeten daha kolaydır. Bu nedenle Sözleşme ile böyle bir yaklaşımın benimsendiğini söylemek mümkündür⁸⁶⁴.

b. Tonaj Sınırlaması

Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı bulunan gemiler ile Taraf Devlet limanlarına giren ve limanlarından çıkan gemilerin zorunlu sigorta yaptırma yahut sair teminat sağlama yükümlülüğü 1000 grostondan büyük gemiler için geçerlidir. Grostonaj kavramı 1969 tarihli Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesine göre hesaplanmaktadır⁸⁶⁵.

Sözleşmenin hazırlık çalışmaları aşamasında hangi gemilerin sigorta yaptırması gerektiğine ilişkin nasıl bir ölçüt öngörüüleceği hususunda çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre geminin uzunluğuna göre bir ölçüt benimsenmesi gerektiği ileri sürülürken diğer bir görüşe göre geminin yakıt kapasitesi esas alınmalıdır⁸⁶⁶. Sonuç olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü Komitesi grostonaj

hem de gemi malikinin menfaatini P&I risklerine karşı teminat altına aldırılmaktadır. (Williams, **a.g.m.**, s. 196.) Dolayısıyla esas itibarıyla çalışmamızda “kiracı” olarak nitelendirdiğimiz bareboat charterer da uygulamada benzer bir sigorta yaptırmaktadır.

⁸⁶⁴ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 34-35; Ilgın, **Bunker Konvansiyonu**, s. 40.

⁸⁶⁵ Gemilerin ölçümü tonaj (tonilato) ile gösterilmektedir. Gemilerin tonaj ölçümüne ilişkin milletlerarası düzenlemelerin birleştirilerek yeknesaklaştırılması amacıyla 1969 yılında Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi kabul edilmiştir. Sözleşme 18/7/1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Dünya ticaret filosunun %98,46’lık kısmını oluşturan 152 Devlet bu Sözleşmeye taraf olmuştur. Türkiye bakımından da bu Sözleşmeye ilişkin 21/9/1978 tarih ve 2169 sayılı uygun bulma kanunu yayımlanmıştır. Sözleşmeye uygun olarak gemi tonaj hesabı hakkında “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği” yürürlüktedir. Yönetmelik uyarınca grostonilato, gemi ve su aracının kapalı hacimlerinin Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği veya Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi hükümlerine göre tespit edilmiş değerini ifade etmektedir. (Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 43.)

⁸⁶⁶ IMO LEG 79/6/1; Ilgın, **Bunker Konvansiyonu**, s. 42-43; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 36.

esasının belirlenmesine karar vermiştir⁸⁶⁷. Zira gros tonaj kavramı hali hazırda Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmelerinde kullanılmakta olduğundan hem kolayca anlaşılır hem de bayrak Devletleri ile liman Devletleri tarafından kolayca uygulanabilir niteliktedir⁸⁶⁸.

Sözleşme uyarınca yalnızca 1000 grostondan büyük gemilerin zorunlu sigortaya tabi olması da Konferansta tartışma konusu olmuştur. Çin, Hindistan ve Hong Kong gibi Devletler 5000 grostonluk bir ölçütün belirlenmesi gerektiğini ileri sürerken⁸⁶⁹ diğer taraftan Amerika Birleşik Devletleri 300 ila 500 grostonluk gemilerin de zorunlu sigortaya tabi olması gerektiği hususunda ısrarcı davranmıştır⁸⁷⁰. Sonuç olarak Diplomatik Konferans Başkanı 1000 grostondan büyük gemilerin zorunlu sigortaya tabi olmasına ilişkin bir önerge sunmuş, söz konusu önerge tüm delegeleri tatmin etmemesine rağmen Sözleşmenin kabul edilmesi amacıyla uygun bulunmuştur⁸⁷¹.

Yakıt Sözleşmesi uyarınca küçük gemilerin yol açabileceği kirlenme zararına ilişkin herhangi bir özel hüküm öngörülmemiştir. 1000 grostondan küçük gemiler zorunlu sigortaya tabi olmamakla beraber Yakıt Sözleşmesi uyarınca bu tür gemilerin yol açtığı kirlenme zararından sorumluluk söz konusudur. Küçük gemiler de ciddi kirlenme vakalarına yol açabileceğinden zorunlu sorumluluk sigortasına tabi olmasalar dahi ihtiyari sorumluluk sigortası yaptırmaları mümkün olacaktır⁸⁷².

c. Azami Sorumluluk Tutarını Karşılacak Sigorta Teminatı Sağlama Zorunluluğu

PKSS m. 7/f. 1 uyarınca gemi maliki Sözleşmenin m. 5/f. 1 hükmüyle öngörülen sorumluluk sınırları kapsamında sorumluluk sigortası yaptırma veya başka türlü teminat göstermek yükümlülüğü altındadır. Dolayısıyla PKSS uyarınca sigorta bedeli açıkça belirlenmektedir. Öte yandan Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumluluk sınırları

⁸⁶⁷ IMO LEG 82/3/2.

⁸⁶⁸ IMO LEG 79/6/1.

⁸⁶⁹ IMO LEG/CONF.12/7.

⁸⁷⁰ IMO LEG/CONF.12/12.

⁸⁷¹ Patrick Griggs, "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage", s. 8, çevrimiçi: <http://www.bmla.org.uk/documents/imo-bunker-convention.htm> (27 Şubat 2014)

⁸⁷² Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 38.

uygulanacak milli veya milletlerarası rejim uyarınca belirleneceği öngörülmektedir. Sözleşme ile belirli bir miktar öngörülmekten imtina edilmiştir. Bu itibarla Sözleşme uyarınca sorumluluk sınırını karşılayacak sigorta teminatı sağlanmalıdır⁸⁷³. Ancak kanaatimizce bu halde de belirli bir miktar öngörülmediğinden bu durum belirsizliğe yol açmaktadır. Bu belirsizliği bertaraf etmenin tek yolu tüm Taraf Devletlerin 1996 tarihli Londra Sözleşmesi Protokolüne taraf olmalarından geçmektedir⁸⁷⁴.

d. Sigorta ya da Mali Teminata İlişkin Sertifika

Sözleşmeye uygun olarak yapılan sigorta ya da gösterilen finansal teminatın sağlandığına dair ispat uygulamada sertifika vasıtasıyla yapılmaktadır⁸⁷⁵. Bu sertifikalara ilişkin Sözleşmenin m. 7/f. 2 hükmü şu şekildedir:

“İşbu Sözleşme hükümlerine uygun olarak geçerli sigorta veya diğer bir mali teminatı teyit eden bir sertifika, Taraf Devletlerden birinin yetkili kıldığı makamlar tarafından bu hükmün birinci fıkrasıyla öngörülen şartların yerine geldiğine karar verilmesinden sonra, her gemiye verilir. Taraf Devletlerden birinin sicilinde kayıtlı bir gemiye ilişkin olarak sertifikanın söz konusu geminin sicilinde kayıtlı olduğu Devletin yetkili makamı tarafından verilir veya onaylanır; Taraf Devletlerden birinin sicilinde kayıtlı olmayan gemiler bakımından ise herhangi bir Taraf Devletin yetkili

⁸⁷³ Uygulamada gemilerin çoğu Sözleşme ile öngörülen miktardan çok daha yüksek miktarlar ile kirlenme zararı rizikosuna karşı teminat altına alınmaktadır. Uluslararası P&I Kulüpleri Birliğine dahil olan P&I Kulüplerinden birine giren gemiler kirlenme zararına karşı 1.000.000.000 Amerikan Doları ile teminat altına alınmaktadır. (De La Rue, **Pollution From Ships’ Bunkers**, s. 16.)

⁸⁷⁴ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 38.

⁸⁷⁵ Yakıt Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları aşamasında en çok tartışılan hususlardan biri Sözleşme kapsamına dahil olan tüm gemilerinin sertifikalandırılmasının oldukça kapsamlı bir idari yüke neden olacağı idi. Bu yüke bir sınır getirme ihtiyacı dile getirilmiştir. Bu sebeple zorunlu sigorta yalnızca 1000 groston ve daha büyük gemiler bakımından öngörülmüştür. Ayrıca yine bu sebeple Sözleşmenin Taraf Devletlere münhasıran ülkesinde ya da karasularında işletilen gemiler bakımından uygulanmayacağını beyan etme hakkı m. 7/f. 15 hükmüyle tanınmıştır. (De La Rue, **Pollution From Ships’ Bunkers**, s. 17.) 1969 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi 1975 yılında petrol tankerlerine ilişkin olarak yürürlüğe girdiğinden beri uygulamada genellikle P&I Kulüpleri tarafından düzenlenen “blue card/mavi kart” aracılığıyla Sözleşmeye uygun sigortanın varlığı belgelenmektedir. Son yıllarda söz konusu mavi kart modern çağa ayak uydurmuş ve elektronik ortamda düzenlenmeye başlamıştır. Günümüzde Devletlerin çoğu PDF formatından mavi kartları kabul etmektedir. Öte yandan bir kısım Devletler hala antetli kağıda mühürlü olarak mavi kartların yazılı çıktısını talep etmektedir. Uluslar arası birliğe dahil olan tüm P&I Kulüpleri kendi internet sitelerinde teminat sağladıkları gemilere ilişkin olarak hangi teminatların sağlandığı ve mavi kartın düzenlendiğine ilişkin veritabanları oluşturmuştur. Yakıt Sözleşmesinin uygulanmasının yeknesaklaştırılabilmesi amacıyla Uluslar arası Denizcilik Örgütü, tüm Taraf Devletlerin yaygın olarak kabul gören bu uygulamayı takip etmelerini ve birliğe dahil olan kulüpler tarafından düzenlenen elektronik mavi kartları kabul etmelerini tavsiye eden bir karar yayımlamıştır. (De La Rue, **Pollution From Ships’ Bunkers**, s. 18.) Yakıt Sözleşmesi bazı Taraf Devletlerin sertifikaları elektronik ortamda kabul etmesini tanımakla birlikte bu hususta söz konusu Devletler bakımından özel hükümler öngörmektedir. (Jacobsson, **HNS Convention**, s. 39.)

makamı tarafından sertifika verilebilir veya onaylanabilir. İşbu sertifika Sözleşmenin Ek'inde belirtilen örnekteki gibi olmalı ve aşağıdaki hususları içermelidir:

- (a) Geminin adı, tanınma işareti ya da numarası ve sicil limanı,*
- (b) Geminin sicilde kayıtlı malikinin adı ve ticari işletme merkezinin yeri,*
- (c) IMO gemi tanıma numarası,*
- (d) Teminatın türü ve süresi,*
- (e) Sigortacı veya teminatı veren diğer şahısların adı ve ticari işletme merkezinin yeri ve uygun olan hallerde sigorta veya teminatın tesis edildiği ticari işletme merkezinin yeri,*
- (f) Sertifikanın sigorta veya diğer teminatın geçerlilik tarihinden daha uzun olmamak kaydıyla geçerlilik süresi.”*

Yakıt Sözleşmesi m. 7/f. 3(a) hükmüne göre söz konusu sertifikanın düzenlenmesi hususunda Taraf Devletlerin bir kurum ya da kuruluşu yetkilendirmesi gerekmektedir. Bu yetkili kurum veya kuruluş her bir sertifikanın verilmesini Devlete bildirir. Sertifikaların doğruluğu ve eksiklikleri ilgili durumlar Taraf Devletin garantisi altındadır ve bu yükümlülüğün sağlanması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını taahhüt eder. Sözleşmenin m. 7/f. 3(b) hükmü uyarınca Taraf Devletler yetkilendirdikleri kurum ya da kuruluşlara devredilen yetkilerin şartlarını ve özel sorumluluklarını, verilen yetkinin geri alınmasını, verilen ve geri alınan yetkinin geçerlik tarihini Genel Sekretere bildirecektir. Devredilen yetki, yetki devrinin gerçekleştirildiğine ilişkin bildirimin Genel Sekretere iletildiği tarihten 3 ay öncesine dek geçerli olmayacaktır. Öte yandan Sözleşmenin m. 7/f. 3(c) hükmüne göre sertifikanın düzenlenmesi için yetkilendirilmiş kurum ya da kuruluş, sertifikanın düzenlendiği gemiye ilişkin şartların devam ettirilmediğini tespit ettiği takdirde sertifikaların geri alınması bakımından da asgari ölçüde yetkilendirilmelidir. Böyle bir hal söz konusu olup da sertifika geri alındığı takdirde yetkili kurum ya da kuruluş bu durumu her halde adına sertifikayı düzenlediği Devlete bildirmelidir.

Yakıt Sözleşmesi m. 7/f. 11 hükmü uyarınca Taraf Devletler bakımından kendi bayrağını taşıyan bir geminin Sözleşmeye uygun olarak düzenlenmiş ya da onaylanmış bir sertifika bulundurmadağı takdirde faaliyet göstermesine izin vermeme yükümlülüğü getirilmiştir. Ayrıca Sözleşmenin m. 7/f. 12 hükmüne göre Taraf Devletlerin kendi ulusal mevzuatları kapsamında sigorta veya sağlanan teminatın ülkesindeki bir limana giren ya da bir limandan ayrılan veya karasularında bulunan bir tesise gelen veya tesisten ayrılan 1000 grostondan büyük tüm gemiler için geçerli

olmasını temin etmekle yükümlüdür. Bu gemilerin hangi Devlet sicilinde kayıtlı olduğu önem teşkil etmemektedir. Sözleşmenin m. 7/f. 13 hükmü uyarınca bu kuralın uygulanması amacıyla sertifika düzenleyen Taraf Devletler bu sertifikalara ilişkin elektronik kayıtları diğer tüm Taraf Devletlerce ulaşılabilecek nitelikte muhafaza etmelidir.

Sözleşmenin m. 7/f. 7 hükmü uyarınca geminin sicile kayıtlı olduğu Devlet sertifikaların düzenlenmesine ilişkin usul ve esasları ile sertifikaların geçerlik şartlarını belirlemek konusunda yetkili kılınmıştır. Sözleşmenin m. 7/f. 4 hükmü sertifikanın dili düzenleyen Devletin resmi dilinde veya dillerinde olması gerektiğini öngörmektedir. Eğer kullanılan dil İngilizce, Fransızca veya İspanyolca değilse sertifika metninin bu dillerden birine yapılan tercümeyle de içermesi gerekmektedir. Taraf Devlet böyle bir karar verdiği takdirde Devletin resmi dilinin çıkarılması mümkündür. Bu itibarla Türkiye adına düzenlenen sertifikalar Türkçe olmalıdır ancak Türkçe metnin yanı sıra İngilizce, Fransızca veya İspanyolca dillerinden birine yapılan tercümenin de sertifikada yer alması gerekecektir.

Sözleşme m. 7/f. 9 hükmüyle, Taraf Devletlerin yetkisi dâhilinde düzenlenmiş ya da onaylanmış sertifikaların diğer Taraf Devletler tarafından da kabul edileceğini hüküm altına almaktadır. Ayrıca hükmün devamında söz konusu sertifika Sözleşmeye taraf olmayan bir Devlet sicilinde kayıtlı bulunan bir gemiye ilişkin olsa dahi, kendileri tarafından düzenlenen ya da onaylanan sertifikalarla aynı geçerliğe sahip olduğunun kabul edileceği de öngörülmektedir⁸⁷⁶. Öte yandan Taraf Devletlerden biri sigorta sertifikasında adı geçen sigortacı ya da mali teminatı sağlayan garantörün Sözleşmeye ilişkin yükümlülükleri karşılamak bakımından finansal açıdan muktedir bulunmadığına kanaat getirdiği takdirde sertifikayı düzenleyen yahut onaylayan Taraf Devlete danışabilecektir.

⁸⁷⁶ Taraf olmayan Devlet sicillerinde kayıtlı gemiler hakkında sertifika ancak Taraf Devlet tarafından yetkilendirilen makamlar tarafından düzenlenebilecek ya da onaylanabilecektir. Ancak Taraf Devletler kendi bayrağını taşımayan gemiler bakımından sertifika düzenlemek zorunda değildir. Sözleşmenin kabul edilmesinin ardından yürürlüğe girmesine dek geçen sürede Taraf Devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemileri sertifikalandırmak açısından yeterince idari yük altına girdikleri, bunun üzerine bir de kendi bayrağını taşımayan diğer gemileri de sertifikalandırmaya hazır olup olmadıklarına ilişkin endişeler gündeme getirilmiştir. Bu arada Devletler sertifikalandırma işini yükledikleri idari yüke karşılık belirli bir ücret karşılığında gerçekleştirmektedir. Ancak sigortacılar bu işi ek hizmet şeklinde yapmaktadır. (De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 17.)

Yakıt Sözleşmesi m. 7/f. 5 hükmü uyarınca sertifikanın gemide taşınması gerekmektedir. Bununla beraber bir nüshasının gemi sicilini tutan makamlarda bulundurulması gerekmektedir. Geminin Taraf Devletlerden birinin siciline kayıtlı olmaması halinde ise sertifikayı düzenleyen ya da onaylayan makamlarda diğer nüshanın bulundurulması gerekmektedir.

Sözleşmenin m. 7/f. 6 hükmü uyarınca sigorta teminatının ya da sağlanan mali teminatın geçerlik süresinin sona ermesinden başka bir sebeple sona ermesi halinde, sertifikanın bu makamlara teslim edilmiş veya yeni sertifika belirtilen süre içerisinde düzenlenmiş olmadıkça, Taraf Devletlerde gemi sicili kaydını tutan makamlara fesih bildirimi tarihinden 3 ay önce verilmediği takdirde bir sigorta veya diğer mali teminat, artık geçerli sayılmayacaktır.

5. Doğrudan Dava Hakkı

Sigortacıya karşı doğrudan dava hakkı ilk defa 1969 tarihli PKSS ile kabul edilmiş olup günümüzde milletlerarası hukuki sorumluk sözleşmeleri ile öngörülen sigorta yaptırma yükümlülüğünün en önemli özelliklerinden biri haline gelmiştir. Doğrudan dava hakkı petrol kirliliğinden zarar görenler bakımından daha iyi bir teminat getirmek amacıyla öngörülmektedir. Hatta sigorta sözleşmesi uyarınca donatan herhangi bir sebebe binaen sigorta tazminatına hak kazanamasa dahi zarar görenler doğrudan doğruya sigortacıya başvurabilmektedir⁸⁷⁷.

⁸⁷⁷ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 41. Uygulamada P&I Kulüplerine dahil olan gemiler kirlenme zararına karşı büyük meblağlarla teminat altına alınmaktadır. Bu itibarla zorunlu sigortaya ilişkin Sözleşme ile öngörülen hükümler esas itibarıyla zarar görenlere doğrudan dava hakkını tanıdığı için büyük önem arz etmektedir. Zira bu sistemde kirlenme zararına uğrayan kimseler sigortacı ile gemi maliki arasındaki sigorta ilişkisinden doğan ve sigortacının gemi malikine karşı ileri sürebileceği defilere de maruz kalmamaktadır. Ancak gemi malikinin pervasızca hareketiyle (wilful misconduct) ile zarara sebep olması bu hallerin dışındadır. (De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 15.) Doğrudan dava sisteminin benimsenmesinde malvarlığın yalnızca tek bir gemi bulunan şirketlerin kurulması halinde bu kimselerden tazminat elde edilmesindeki sorunlar, zarara sebep olan geminin elverişli bayrak çekebilmek için yabancı bir ülkede paravan bir şirkete ait olması, yapılan yağılama sonunda verilen hükmün icra edilebilirliğine ilişkin tereddütler göz önüne alınmıştır. Bu sistem ile zarar görenin tazminata kavuşma sürecinin kısaltılması ve bu doğrultuda zarar görenin korunması amaçlanmaktadır. Ayrıca zorunlu sorumluluk sigorta teminatını sağlamak için sigortacı geminin elverişliliği ve güvenliğine ilişkin tedbirlerin alınmış olma şartını sigortalı gemi bakımından arayacaktır ve denetleyecektir. Böylece bir anlamda güvenliğin sağlanmasına da katkıda bulunulmuş olacaktır. Çünkü denize elverişli olmayan gemiler bakımından sigorta teminatı sağlanmayacağından bu gemilerin Taraf Devlet karasularına ya da limanlarına giriş çıkışı da söz konusu olmayacaktır. Bu itibarla milletlerarası sözleşmelerde yalnızca zorunlu sorumluluk sigortasının öngörülmesi yeterli

Yukarıda ele alındığı üzere sigorta ya da sair mali teminat sağlama yükümlülüğü yalnızca bazı gemiler için öngörülmüştür⁸⁷⁸. 1000 grostondan küçük gemiler söz konusu zorunlu sigortaya tabi değildir. Ancak elbette bu tür gemiler de ihtiyari olarak sigorta yaptırabilirler⁸⁷⁹.

Doğrudan dava hakkı Sözleşmenin m. 7/f. 10 hükmü uyarınca şu şekilde düzenlenmektedir:

“Kirlenme zararının tazminine ilişkin talepler doğrudan doğruya sigortacıya veya sicilde kayıtlı bulunan gemi malikinin kirlenme zararından dolayı sorumluluğu için mali teminat sağlayan diğer bir şahsa yapılabilir. Böyle bir halde davalı 6. madde hükmüne binaen sorumluluğunu sınırlamak da dâhil olmak üzere, donatanın başvurma hakkına sahip olduğu def’ilere, donatanın iflası veya tasfiyesi hariç olmak üzere, başvurabilir. Ayrıca donatan 6. madde uyarınca sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını haiz olmasa dahi davalı bu hükmün ilk fıkrasına uygun şekilde sağlaması gereken sigorta veya mali teminata eşit ölçüde sorumluluğunu sınırlandırabilir. Bunun yanı sıra davalı donatanın kasta yakın kusuruyla zarara yol açtığını ileri sürebilir, ancak davalı donatana karşı ileri sürme hakkını haiz olduğu def’ilere başvuramaz. Davalının her halde donatanın dava sürecine katılmasını talep etme hakkı bulunmaktadır.”

Bu itibarla gemi yakıtının yol açtığı kirlenme zararına uğrayan şahıslar tazminat taleplerini doğrudan malikin sorumluluk sigortacısına yahut mali teminat sağlayan garantöre yöneltebilirler. Ancak sigortacı ve garantör bazı hakları haizdir. Öncelikle sigortacı veya garantör donatanın kirlenme zararına uğrayan şahıslara karşı ileri sürebileceği def’ilerin tamamından yararlanabilecektir. Öte yandan garantör ile sigortacının donatanın başvurabileceği iflas ve tasfiyeye ilişkin def’ilerden yararlanmaları elbette mümkün olmayacaktır.

İkinci olarak ise sigortacı ile garantör Sözleşme uyarınca sorumluluğunu, donatan sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirse dahi sınırlayabilecektir⁸⁸⁰.

değildir, zorunlu sorumluluk sigortasının doğrudan dava hakkı ile tamamlanması gerekmektedir. (Yeşilova-Aras, **a.g.e.**, s. 58-60.)

⁸⁷⁸ İkinci Bölüm, II, D, 4, b.

⁸⁷⁹ Türk hukukunda TTK m. 1478 hükmüyle sorumluluk sigortaları bakımından zarar görenlere sigortacıyı doğrudan dava etme hakkı tanınmaktadır. Bu itibarla Türk hukuku bakımından böyle bir ihtiyari sigorta teminatının sağlanması halinde zarar görenler sigortacıya doğrudan başvurabilecektir.

⁸⁸⁰ Yukarıda da işaret ettiğimiz üzere Yakıt Sözleşmesi uyarınca gemi kavramı oldukça geniş kapsamlıdır ve zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü Londra Sözleşmesi ile kurulan sorumluluğu sınırlama rejiminden hariç bırakılmış gemiler de bu kapsama dahildir. Örneğin Londra Sözleşmesi m. 15/f. 5 hükmüne göre yüzer platformlar Sözleşmenin kapsamından hariç bırakılmaktadır ancak bu tür platformlar Yakıt Sözleşmesi kapsamında gemi vasfını haizdir. Dolayısıyla bu tür gemilerin ya da

Dolayısıyla sigortacı ve garantör bakımından sorumluluğu sınırlandırma hakkı, malikin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz olup olmadığı hususuna bağlanmamıştır. Böyle bir halde sigortacı ya da garantör Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırı ölçüsünde sorumlu olacaktır. Kirlenme zararının sorumluluk sınırını aşması halinde ise aşan kısımdan donatan sorumlu tutulacaktır.

Sözleşme m. 7/f. 10 hükmü uyarınca sigortacının sorumsuzluk halleri de öngörülmektedir. Buna göre sigortacı ya da garantör, kirlenme zararına donatanın kasta eşdeğer kusuruyla yol açtığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır. Böyle bir halde donatan olarak sorumlu kabul edilen şahıslar kirlenme zararını kendileri karşılamak durumunda olacaklardır. Sigortacı ya da garantöre başka bir sorumsuzluk hali tanınmamaktadır.

6. Hak Düşürücü Süre

Yakıt Sözleşmesi uyarınca kirlenme zararına uğrayan şahıslar uğradıkları zararı tazmin etme hakkına sahiptir. Ancak bu hak belirli bir zaman dilimi çerçevesi ile sınırlanmakta ve bu sürenin geçmesinin ardından düşmektedir. Hak düşürücü süreyi belirleyen Sözleşmenin m. 8 hükmü aşağıdaki şekildedir:

“İşbu Sözleşme kapsamındaki tazminat hakları, zararın meydana gelmesinden itibaren 3 yıl içinde dava açılmadığı takdirde düşer. Bununla birlikte her halde zarara sebep olan olayın meydana gelmesinden itibaren 6 yıl geçtikten sonra dava açılmaz. Kirlenme zararına sebebiyet veren olayın olaylar dizisinden oluşması halinde ise 6 yıllık süre ilk olayın meydana geldiği andan itibaren işlemeye başlar”.

Bu itibarla söz konusu hüküm uyarınca iki farklı hak düşürücü süre öngörülmektedir. Kirlenme zararına uğrayan şahısların tazminat talep etme hakkı zararın meydana gelmesinden itibaren 3 yıl içerisinde dava açılmadığı takdirde düşecektir. Öte yandan zararın sonradan ortaya çıkması bazı istisnai hallerde 6 yıllık hak düşürücü süre devreye girecektir. 3 yıllık süre zararın meydana gelmesinden itibaren hesaplanırken, 6 yıllık süre ise kirlenme zararına sebebiyet veren olayın

deniz araçlarının malikleri sınırsız sorumluluğa tabi olmaktadır. Ancak sigortacının kirlenme zararına uğrayan kimselere karşı sorumluluğu, Londra Sözleşmesi uyarınca öngörülen sınırlara tabi olmaya devam edecektir. (De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 17.)

meydana gelmesinden itibaren hesaplanmaktadır⁸⁸¹. Kirlenme zararına sebebiyet veren olayın, olaylar zincirinden oluşması halinde süre ilk olayın meydana geldiği andan itibaren işleyecektir⁸⁸².

7. Yetkili Mahkeme

Yakıt Sözleşmesi m. 9 hükmüne göre kirlenme zararına sebebiyet veren olay bir veya birden fazla Taraf Devletin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde yahut münhasır ekonomik bölgesinde meydana geldiği takdirde yahut sözü edilen alanlar içerisinde kirlenme zararına ilişkin önleyici tedbirler alındığı takdirde donatan veya sigortacısına karşı açılan davalar bakımından söz konusu Taraf Devlet mahkemeleri yetkilidir⁸⁸³. Böyle bir davanın her bir davalıya makul bir süre içerisinde ihbar edilmesi gerekmektedir. Ayrıca Yakıt Sözleşmesine Taraf olan Devletlerin mahkemelerini Sözleşmeye binaen açılacak davaları görmek bakımından yetkili kılması gerekmektedir.

Sözleşmenin m. 10 hükmü uyarınca yetkili mahkeme tarafından usulüne uygun olarak verilmiş icra edilebilir kararlara karşı kanun yolları tükendiği takdirde söz konusu kararlar her bir Taraf Devlet tarafından tanınmalıdır. Ancak kararın hile ile alınmış olması veya davalıya makul sürede ihbarın yapılmamış ve davasını savunmak için adil fırsatlar tanınmamış olması halleri istisna teşkil etmektedir⁸⁸⁴. Sonuç olarak bu itibarla tanınan mahkeme kararları her Taraf Devlette söz konusu Devlet bakımından gerekli resmi işlemler tamamlanır tamamlanmaz tenfiz edilebilecektir. Bu işlemler davanın esastan yeniden açılmasına izin vermeyecektir.

⁸⁸¹ Böyle bir hüküm öngörülürken petrolden kaynaklanan deniz kirliliğinin tüm sonuçlarının derhal ortaya çıkmayarak zaman içerisinde de çıkabileceği göz önünde bulundurulmuştur. (İlgin, **Bunker Konvansiyonu**, s. 54.)

⁸⁸² Hak düşürücü süreler bakımından Yakıt Sözleşmesi ile, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile belirlenen süreler aynıdır. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca hak düşürücü süreler için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 10.

⁸⁸³ Bir görüşe göre gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararına ilişkin talepler yalnızca zararın meydana geldiği Taraf Devlet mahkemelerinde açılabileceğinin, bu ülke mahkemelerinin bu konuda tam ve tek yetkili olduğu, söz konusu m. 9 hükmünün özel yetki kuralı şeklinde yorumlanması gerektiği belirtilmektedir. Ancak buradaki “tek yetkili” ifadesinin tek bir Taraf Devletin yetkili olacağı şeklinde anlamamak gerektiği ve bu itibarla zarar gören tüm Devletlerin bu konuda aynı anda yetkili olduğu ileri sürülmektedir. (İlgin, **Bunker Konvansiyonu**, s. 56.) Kanaatimizce de yazarın bu görüşleri isabetlidir.

⁸⁸⁴ Yakıt Sözleşmesinin tanıma ve tenfize ilişkin m. 10 hükmü Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin tanıma ve tenfize ilişkin m. 10 hükmü ile aynıdır. Bu itibarla tenfiz engelleri hakkında açıklama için bkz. İkinci Bölüm, II, B, 9, b.

III. DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAYNAKLARININ UYGULAMA ALANININ BELİRLENMESİ

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası m. 90/f. 5 hükmü uyarınca usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş olan milletlerarası sözleşmeler kanun hükmündedir. Ayrıca MÖHUK m. 1/f. 2 hükmü uyarınca Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası anlaşmaların saklı olduğu vurgulanmaktadır. Bu itibarla aynı meseleleri düzenleyen milletlerarası bir sözleşme ile kanun bulunması halinde milletlerarası sözleşmenin öncelikle uygulanması gerekmektedir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun kaynakları iç hukuk kaynakları ile milletlerarası sözleşmeler bağlamında olmak üzere iki ayrı alanda incelenmiştir. Yukarıdaki çıkarımlara binaen donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğuna milletlerarası sözleşmelerin iç hukuk kurallarına nispeten öncelikli olarak uygulanacaktır. Bu itibarla donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu 1992 tarihli PKSS yahut 2001 tarihli Yakıt Sözleşmesi uyarınca tespit edilecektir. PKSS m. III/f. 4 hükmü uyarınca PKSS'nin uygulama alanına giren hallere öncelikle ve sadece PKSS hükümleri uygulanacaktır. Bu husus TTK m. 1336/f. 1 hükmünün son cümlesiyle de tekrar edilerek, bu kuralın Türk hukuku bakımından da kabul edildiği ortaya konmaktadır. Ayrıca Yakıt Sözleşmesi m. 4/f. 1 hükmü uyarınca PKSS anlamında kirlenme zararı olarak addolunan haller Yakıt Sözleşmesi uygulama alanından hariç bırakılmaktadır. Sonuç olarak donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun belirlenmesi için öncelikle somut olayın PKSS'nin uygulama alanına girip girmediğini değerlendirmek gerekmektedir.

Somut olayın PKSS'nin uygulama alanına girmesi için ise öncelikle kalıcı nitelikteki petrolden kaynaklanan bir kirlenme zararı meydana gelmeli ya da böyle bir zarar ilişkin önleyici tedbirlerin alınması gerekmektedir. Söz konusu kirlenme zararının tanker niteliğindeki bir gemide yük yahut yakıt olarak taşınması sırasında sızması ya da bırakılması sonucu meydana gelmesi gerekmektedir. Ayrıca kirlenme

zararının PKSS'ye Taraf Devletlerden birinin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi gerekmektedir. Diğer taraftan önleyici tedbirlere ilişkin böyle bir sınırlama bulunmamaktadır, önleyici tedbirler açık denizde alınsalar dahi PKSS kapsamına girmektedir. Bu arada önemle belirtmek gerekmektedir ki PKSS'nin uygulanabilmesi için tankerin ya da malikinın milliyetinin herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Tüm bu şartlar yerine geldiği takdirde somut olay bakımından PKSS hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu PKSS uyarınca belirlenecek, ardından sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirmediği takdirde sorumluluğu yine PKSS hükümleri uyarınca sınırlandırılacaktır.

Görüldüğü üzere PKSS tankerlerden sızan ya da bırakılan petrolün yarattığı kirliliğe ilişkin sorumluluğu ve sınırlandırılmasını düzenleyen bir milletlerarası sözleşmedir. Tanker olmayan gemilerden sızan ya da bırakılan petrol genellikle bu tür gemilerin yakıt olarak taşıdığı petroldür. Bu tür kirlenme vakalarına ise Yakıt Sözleşmesi uygulanmaktadır. Elbette Yakıt Sözleşmesinin uygulanması için de bazı şartların yerine gelmesi gerekmektedir. Buna göre Yakıt Sözleşmesinin uygulanabilmesi için PKSS'ye paralel olarak kirlenme zararının Sözleşmeye Taraf Devletlerin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi gerekmektedir. Yakıt Sözleşmesinde gemiye ilişkin olarak herhangi bir şart yer almamaktadır, her türlü deniz gemisi ya da aracında yakıt olarak taşınan petrolün sızması yahut bırakılması sonucu meydana gelen kirlenme zararı Yakıt Sözleşmesi kapsamında tazmin edilecektir.

Sonuç olarak somut bir olayın öncelikle PKSS uygulama alanı kapsamına girip girmediğini tespit etmek gerekmektedir. Ardından Yakıt Sözleşmesi bakımından aynı değerlendirmeye tabi tutulmalıdır. Meydana gelen bir petrol kirliliği PKSS yahut Yakıt Sözleşmesi kapsamına girmediği takdirde iç hukuk uyarınca öngörülen sorumluluk kaynaklarını değerlendirmeye almak gerekecektir. Bu itibarla karşımıza 2872 sayılı Çevre Kanunu'na nispeten daha özel nitelikli bir kanun olarak 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun çıkmaktadır.

Dolayısıyla somut olayda hangi kanunun öncelikli olarak uygulanacağını değerlendirmek gerekmektedir.

Bilindiği üzere bir kanun yürürlükteyken aynı hukuki durumu düzenleyen başka bir kanun kabul edildiği takdirde bunların her ikisi de genel yahut her ikisi de özel nitelikte ise yeni tarihli kanun, eski tarihli kanunu bertaraf edecektir. Öte yandan aynı hukuki durumu düzenleyen kanunlardan biri genel diğeri ise özel kanun niteliğindeyse durum farklı olacaktır. Zira Çevre Kanunu genel olarak çevre kirliliğinden sorumluluğu düzenlerken DKHK petrol ve diğer zararlı maddelerin yol açtığı kirlilikten sorumluluğu düzenlendiğinden daha özel nitelikli bir kanun olduğu şüphesizdir. Aynı hukuki duruma ilişkin genel nitelikli bir kanun yürürlükteyken yine aynı hususları düzenleyen özel nitelikli bir kanun kabul edildiği takdirde özel kanun öncelikli olarak uygulanacaktır⁸⁸⁵. Bu itibarla daha önce yürürlüğe konmuş olan 1983 tarihli genel kanun niteliğindeki Çevre Kanunu ile 2005 tarihli özel kanun niteliğindeki DKHK'nın çatışması halinde, DKHK uygulanacaktır.

DKHK beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin sebep olduğu kirlenme zararına uygulanmaktadır. Coğrafi bakımdan ise Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi ile acil durumlarda bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla Bakanlıklar ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri alınarak Türk karasularının ötesindeki açık deniz alanları DKHK'nın uygulama alanına girmektedir. DKHK uyarınca gemiden kaynaklanan 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 zararlarına ilişkin sorumluluk öngörülmektedir.

⁸⁸⁵ Kemal Oğuzman/Nami Barlas, **Medeni Hukuk: Giriş-Kaynaklar-Temel Kavramlar**, İstanbul, 2011, s. 81-83; Akkayan-Yıldırım, **a.g.e.**, s. 206-207.

Somut olay DKHK'nın da uygulama alanına girmediği takdirde son olarak Çevre Kanunu'nun uygulama alanına girip girmediğini incelemek gerekmektedir. Donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunun kaynaklarına ilişkin en genel nitelikli düzenleme Çevre Kanunu m. 28 hükmüdür. Buna göre çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumlu tutulmaktadır. Bu itibarla donatanın sebep olduğu petrol kirliliğinden doğan zararlar PKSS, Yakıt Sözleşmesi yahut DKHK'nın uygulama alanına girmediği takdirde en nihayetinde Çevre Kanunu m. 28 uyarınca tazmin edilecektir.

Bu noktada önemle vurgulamak gerekmektedir ki Çevre Kanunu m. 28/f. 2 hükmü uyarınca kirletenin genel hükümlere göre bulunan tazminat sorumluluğu saklı tutulmuştur. Başka bir deyişle Çevre Kanunu uyarınca talep temellerinin yarışması prensibi kabul edilmiştir. Bu itibarla donatanın haksız fiil hükümleri yahut TTK m. 1062 hükmü uyarınca bulunan sorumluluğuna gidilmesi de mümkün kılınmıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DONATANIN PETROL KİRLİLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

I. Genel Olarak Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Prensipte donatan borçlarından dolayı sınırsız surette sorumludur. Ancak deniz ticaret hukukunda deniz işletmeciliğinin kendine has özellikleri nedeniyle sorumluluğun sınırlandığı hallere yaygın olarak rastlanmaktadır. Kanunda gösterilen belirli haller bakımından donatanın sorumluluğu sınırlandırılmıştır⁸⁸⁶. Sınırlı sorumluluğun kabulü bakımından en büyük etken sigortadır. Donatan, sorumluluğunun sigorta edilebileceği ölçüde sorumlu tutulmaktadır⁸⁸⁷.

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin sistem 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile köklü anlamda değiştirilmiştir. Geminin tonilatosuna göre belirlenen bir miktarla sorumluluğun sınırlandırılması esasını benimsemiş olan bu sistem genel olarak 1976 tarihli “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme”⁸⁸⁸ hükümlerini iç hukuka almak esası üzerine

⁸⁸⁶ Kender, **Donatanın Borçlarında Temerrüt ve Dava Faizi**, s. 1178.

⁸⁸⁷ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 223-224.

⁸⁸⁸ Bu milletlerarası sözleşmenin İngilizce adı “Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims” olup “1976 LLMC” şeklinde kısaltılmaktadır. Bu Sözleşme, 1924 ve 1957 yıllarında Brüksel’de akdedilmiş olan aynı nitelikteki iki Sözleşmenin (25/8/1924 tarihli “Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” ve 10/10/1957 tarihli “Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon”) yerine geçmek üzere hazırlanmıştır. 1942 tarihli Sözleşme rağbet görmemiş, pek fazla Devlet Sözleşme’ye taraf olmamıştır. 1957 tarihli Sözleşme hükümleri ise İngiliz Hukuku esas alınarak sınırlı şahsi sorumluluk sistemi üzerinden kaleme alınmıştır. Almanya ve Fransa başta olmak üzere birçok ülke tarafından iç hukuk haline getirilmiştir. Ancak Sözleşme’nin kabul ettiği altın esası (Poincaré frankı) milletlerarası para sisteminde terk edildiğinden yeni bir hesap birimi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ayrıca gemi tonajları teknolojinin ilerlemesiyle önemli raddelere ulaştığından esnek baremin kabulünü gerektirmiştir. Ayrıca yeni milletlerarası sözleşmeler kabul edilmiştir ve Sözleşme’nin bu yeni milletlerarası sözleşmelerle uyumlu hale getirilmesi ihtiyacı doğmuştur. Tüm bu sebepler doğrultusunda 1976 tarihli Londra Sözleşmesi kabul edilmiştir. (Rayegan Kender, “Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: II, Sayı: 2, Yıl: 2005, s. 117-118.)

kurulmuştur. 1976 tarihli Londra Sözleşmesi'ne Türkiye'nin, 28/2/1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 1976 tarihli Sözleşmeye katılma yoluyla taraf olunması kararlaştırılmıştır⁸⁸⁹. Katılma işlemleri 6/3/1998 tarihinde tamamlanmıştır ve 1/7/1998 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiş olduğu kabul edilmektedir⁸⁹⁰. Ardından 2/5/1996 tarihinde “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü”⁸⁹¹ Londra’da kabul edilmiştir. Türkiye 1996 tarihli Protokole katılma belgesini 19/7/2010 tarihinde tevdi etmiş ve söz konusu Protokol 17/10/2012 tarihinde Türkiye açısından yürürlük kazanmıştır⁸⁹².

Londra Sözleşmesi Türkiye Cumhuriyeti Anayasası madde 90/f. 4 hükmü uyarınca Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından bir kanun ile uygun bulunmamıştır ve yalnızca Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunması onaylanmıştır. Bu itibarla Sözleşmeye katılmaya ilişkin ulusal işlemin geçerli olmadığı iddiasıyla söz konusu Sözleşme’nin Türkiye açısından yürürlüğe girip girmediği hususu tereddütlere neden olmuştur⁸⁹³. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile 1976 tarihli Londra Sözleşmesi’nin milli hukuk olarak doğrudan uygulanmasına ilişkin çözüm benimsenmiş olup Sözleşme’nin Türkiye bakımından yürürlüğe girip girmediği tartışması son

⁸⁸⁹ Resmi Gazete tarihi 04/6/1980, sayısı: 17007. Sözleşmenin Resmi Gazete’de yayınlanan Türkçe tecümesi için bkz. Tahir Çağa, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt XLII, Sayı: 1-4, s. 117-133.

⁸⁹⁰ 1976 tarihli Londa Sözleşmesinin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesiyle Sözleşmenin m. 17/f. 4 hükmü uyarınca Türkiye’nin daha önce taraf olduğu 1924 tarihli Sözleşmeye üyeliği sonlanmıştır. (Atamer/Süzel, **a.g.e.**, s. 447.) Türkiye’nin Londra Sözleşmesine 1980 yılında taraf olması kararlaştırılmış ancak Sözleşme 1998 yılında Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Zira Sözleşmeye katılım belgesi Sözleşmeye katılmaktan kaçınan yersiz endişeler nedeniyle Uluslar arası Denizcilik Örgütü’ne katılım belgeleri seneler boyu tevdi edilmemiştir. (Samim Ünan, “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardımların Müşterek Avarya Olup Olmayacağı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta, 2000, s. 640-641.)

⁸⁹¹ Bu Protokolün İngilizce adı “Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976” olup kısaca “1996 Protocol” ya da “1996 LLMC” olarak anılmaktadır. 1996 tarihli Protokol 13/2/2004 tarihinde Malta tarafından kabul edilmesi üzerine 13/5/2005’te yürürlüğe girmiştir. Protokol ile öngörülen en önemli değişiklik sorumluluk sınırlarının yükseltilmesidir. (Duygu Damar, “Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü)”, **Deniz Hukuku Dergisi**, 2001-2002 (Basım Tarihi: Haziran 2004), Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 141.

⁸⁹² Atamer/Süzel, **a.g.e.**, s. 447-448.

⁸⁹³ Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 191-192; Atamer, Kerim, “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatına Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi”, **Bilgi Toplumunda Hukuk: Ünal Tekinalp’e Armağan**, Cilt I, İstanbul, Beta, 2003, s. 850.

bulmuştur. Ayrıca Londra Sözleşmesi hükümleri Türk Ticaret Kanunu'nda tek tek tekrar edilmemiş bunun yerine sevk edilen tek bir hüküm ile Sözleşmenin doğrudan uygulama alanı bulacağı kabul edilmiştir⁸⁹⁴. Bununla beraber Sözleşme ile açık bırakılan ya da Taraf Devletlere milli kanunları ile düzenleme yapma hakkı ya da yükümlülüğü tanıyan özel hukuka ilişkin meseleler bakımından Türk Ticaret Kanunu ile tamamlayıcı kurallar getirilmiştir⁸⁹⁵.

Bu arada donatanın yükü ile ilgililere karşı bulunan sorumluluğunun sınırlandırılması hususu ise TTK ile düzenlenmektedir. Donatanın yükü ile ilgililere karşı sorumluluğunun sınırlamaya tabi olup olmadığını tespit etmek için öncelikle TTK madde 1186/2 uyarınca ödenmesi gereken tazminat hesaplanmalıdır. Eğer bu tazminat TTK madde 1186/1 ile belirlenen, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını aşılırsa, aşan kısımdan donatan sorumlu olmayacaktır. Sorumluluğun sınırlı olmasının istisnası ise eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olması halinde ortaya çıkmaktadır. Ayrıca yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziyaya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacaktır. Gecikmeden doğan zararlar bakımından ise

⁸⁹⁴ Türk Ticaret Kanunu'nun genel gerekçesinde konuya ilişkin şu açıklamalar yer almaktadır: "Tasarıda, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin çeşitli hükümlerin sevk edilmesi gerekmiştir. Ancak, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmeler doğrudan uygulanacak olan kurallardır; yani, 20/05/1982 tarihli ve 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 1 inci maddesi anlamında "yabancılik unsuru" barındırmayan, tümüyle milli nitelikteki uyuşmazlıklarda dahi, anılan Sözleşmeler, Resmi Gazetede yayımlandıkları gibi mahkemeler tarafından uygulanmak zorundadır. Dolayısıyla, aynı hükümleri Tasarıda tekrar etmek isabetsiz bulunmuştur. Onun yerine, Sözleşmelerin Tasarı hükümleriyle birarada uygulanabilmesini temin edecek tamamlayıcı kuralların kabulü ile yetinilmiştir." İngiltere ve Almanya'da da aynı yöntem benimsenmiş olup buna ilişkin detaylı açıklamalar için bkz. Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 872-873. Diğer taraftan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu kaleme alınmadan önce Sözleşme hükümlerinin madde madde iç hukuka alınması gerektiği yönündeki görüş için bkz. Uğur Aydın, "Donatanın Sınırlı Sorumluluğu", **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul, 1997, s. 262.

⁸⁹⁵ Doktrinde donatanın –ile sorumluluğuna ilişkin bu hususların TTK m. 1328 vd. madde hükümleri yerine –den sorumluluğunun düzenlendiği TTK m. 1062 vd. ile birleştirilmesi gerektiği ileri sürülmekte ve bu iki bağlantılı konunun Kanun'un bambaşka kısımlarında düzenlenmesi eleştirilmektedir. (Ergon Çetingil/Rayegan Kender/Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu, "TTK Tasarısı'nın 'Deniz Ticareti' Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", **Deniz Hukuku Dergisi: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı**, Deniz Hukuku Derneği, s. 260-261.)

donatanın sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamayacaktır. Öte yandan kanun koyucu tarafların kanun ile öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırabilmesine izin vermektedir. Taşıyan tarafından sorumluluğunu daraltmak üzere kanuni sınırlar çerçevesinde kararlaştırılmış olan sorumsuzluk şartlarından donatan da faydalanır. Buna karşılık taşıyanın –örneğin konişmentoya malın değerini yazmak suretiyle- sorumluluğunu genişletmesi donatanı bağlamaz.

II. 1976 Londra Sözleşmesi Uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması

A. Genel Olarak

Üçüncü kişilere karşı bulunan sorumluluğun sınırlandırılması bakımından öngörülmüş olan kuralların yeknesaklaştırılması amacıyla günümüze dek esas olarak üç adet milletlerarası sözleşme kabul edilmiştir. Bunlardan ilki 1924 yılında Brüksel’de kabul edilen Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşmedir. Daha sonra bu Sözleşmenin yerine geçmek amacıyla 1957 yılında yine Brüksel’de Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon kabul edilmiştir. Son olarak ise 1976 yılının Kasım ayında Londra’da düzenlenen konferans sonucunda 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme kabul edilmiştir⁸⁹⁶. Kısaca Londra Sözleşmesi olarak anılan bu Sözleşme yine 1957 tarihli Sözleşmenin yerine geçmek üzere hazırlanmıştır. 1996 yılında kabul edilen Protokol ile değiştirilen Londra Sözleşmesi dünya çapında genel olarak kabul görmektedir⁸⁹⁷.

Donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunu yukarıda adı geçen Milletlerarası Sözleşmeler uyarınca sınırlandırıp sınırlandıramayacağı meselesi yalnızca 1976 tarihli konferansta gündeme gelmiştir⁸⁹⁸. Yukarıda detaylı olarak ele

⁸⁹⁶ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 141.

⁸⁹⁷ 10 Temmuz 2014 tarihi itibarıyla 1976 tarihli Londra Sözleşmesi’ne 54 Taraf Devlet bulunmakta, bu Devletlerde yer alan filolar dünya ticaret filosunun tamamının %54,55’lik kısmına tekabül etmektedir. 1996 tarihli Protokol’e ise 49 Devlet taraf olmuştur ve bu Devletlerde yer alan filolar dünya ticaret filosunun tamamının %45,30’luk kısmını teşkil etmektedir.

⁸⁹⁸ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 141.

alındığı üzere meydana gelen bir kirlenme vakası 1969 ya da 1992 tarihli PKSS’lerden birinin uygulama alanına girdiği takdirde sorumluluk yalnızca PKSS’ye göre belirlenebilecek ve yine aynı şekilde PKSS uyarınca sınırlandırılabilir. Zira PKSS uygulama alanına giren kirlenme zararları bakımından öncelikle ve yalnızca PKSS hükümlerinin uygulama alanı bulacağı öngörülmektedir. Öte yandan PKSS’ye Taraf Devletler bakımından dahi PKSS’nin uygulanamayacağı bazı haller meydana gelebilmektedir. İşte bu haller bakımından petrol kirliliğinden sorumluluğun söz konusu Devletin tarafı bulunduğu sorumluluğu sınırlandırma sözleşmesine göre sınırlandırılabilir kabul edilmektedir⁸⁹⁹. Ancak elbette somut olayın Londra Sözleşmesinin uygulama alanı kapsamı içerisinde kalması gerekmektedir.

B. Uygulama Alanı

1. Sözleşme ile öngörülen genel kural

Sözleşmenin uygulama alanını tespit ederken önce hangi şahısların sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olduğu, ardından hangi alacakların sınırlamaya tabi olduğu üzerinde durulacaktır. Londra Sözleşmesi sınırlı şahsi sorumluluk rejimini benimsemektedir. Bu rejim uyarınca sorumlu tutulan şahıs gemi tonajına göre tespit olunacak bir miktar ile sınırlı kalmak kaydıyla tüm malvarlığı ile sorumluluğunu sınırlayabilmektedir⁹⁰⁰.

Londra Sözleşmesi m. 15 hükmü uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olan şahıslar Taraf Devlet mahkemelerinden birine sorumluluklarını sınırlamak, ihtiyaten haczedilmiş yahut tedbir uygulanmış gemi ya da sair malvarlığı unsurunu veya söz konusu Devlet makamlarına tevdi edilmiş bir teminatı serbest bırakmak talebiyle başvurdıkları takdirde her halde Londra Sözleşmesi uygulama alanı bulacaktır. Başka bir deyişle Londra Sözleşmesinin uygulanabilmesi için Sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip kişilerden birinin yukarıdaki hususlara ilişkin olarak Taraf Devlet mahkemelerinden birine başvurmaları gerekli ve yeterli kılınmaktadır. Söz konusu şahsın Taraf Devletlerden birinin vatandaşı olup

⁸⁹⁹ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 141.

⁹⁰⁰ Uğur Aydın, “Donatanın Sınırlı Sorumluluğu”, **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul, 1997, s. 261.

olmadığı ya da bu Devletlerden birinde mutad yerleşim merkezi ya da iş merkezinin bulunup bulunmadığı ya da ihtiyaten haczedilmiş ya da tedbir uygulanmış geminin bayrağı önem arz etmemektedir⁹⁰¹.

Öte yandan Sözleşmenin m. 15/f. 1 hükmü Taraf Devletlere yerleşim yeri yahut iş merkezi Taraf Devlet ülkesinde bulunmadığı ya da serbest bırakılması talep edilen gemi Taraf Devlet bayrağı taşımadığı halleri Sözleşme uygulama alanından hariç bırakma hakkını tanımaktadır. Başka bir deyişle talepte bulunan şahsın yerleşim yeri yahut iş merkezi herhangi bir Taraf Devlette yer almadığı veyahut da sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin ya da serbest bırakılması istenen geminin Taraf Devletlerden birinin bayrağını taşımadığı haller bakımından Sözleşmenin tamamen veya kısmen uygulanmayacağına ilişkin düzenleme yapılabilir. Taraf Devletler böyle bir düzenleme yapmak bakımından herhangi bir süre ile bağlı kılınmamıştır ancak IMO Genel Sekreterliğinin duruma ilişkin bilgilendirilmesi gerekmektedir⁹⁰². Taraf Devletler böyle bir düzenleme yapmadıkları takdirde yabancılık taşıyan tüm olaylara Londra Sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır, meğerki uygulama alanına girmeyen bir durum söz konusu olsun⁹⁰³.

Netice itibariyle Sözleşmenin m. 15 hükmü ile Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin temel bir kural sevk edilmektedir. Ardından Taraf Devletlere Sözleşmenin tamamen veya kısmen uygulanmayacağı hallere ve Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin olarak kendi milli mevzuatında düzenleme yapmak yetkisini tanımaktadır. TTK ile benzer düzenlemeler yapıldığından söz konusu istisnai hallerden söz etmekte fayda görmekteyiz. Sözleşmenin m. 15/f. 2 hükmü uyarınca Taraf Devletler iç su gemileri ile 300 tonilatodan küçük gemiler bakımından kendi

⁹⁰¹ Ergon Çetingil, “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 3, Sayı: 1-2, 1998, s. 4-5.

⁹⁰² Bu arada önemle vurgulamak gerekmektedir ki bu hallerden yalnızca birinin gerçekleşmesi halinde Taraf Devletlerin böyle bir istisnadan yararlanma hakkı bulunmayacaktır. Örneğin talepte bulunan şahsın mutad yerleşim yeri ya da iş merkezi Taraf Devletlerden birinde yer alıyorsa artık serbest bırakılması istenen geminin hangi bayrağı taşıdığı herhangi bir önem arz etmemektedir. Ayrıca mutad yerleşim yeri, iş merkezi ve geminin bayrağına ilişkin olarak talebin ileri sürüldüğü tarih esas alınmaktadır. (Çetingil, **a.g.m.**, s. 5-7.)

⁹⁰³ Çetingil, **a.g.m.**, s. 8. Yabancılık unsuruna ilişkin TTK ile öngörülen özel hükme konunun devamında değinilecektir.

milli mevzuatları nezdinde düzenlemeler yaparak farklı bir sorumluluğu sınırlama rejimi benimseme hakkını haiz kılınmaktadır⁹⁰⁴.

Sözleşmenin m. 15/f. 3 hükmü uyarınca Taraf Devletlerin diğer Taraf Devlet vatandaşlarının hiçbir suretle ilgili bulunmadığı olaylar bakımından uygulanacak sorumluluğu sınırlandırma rejimini milli mevzuatında öngöreceği bir hüküm ile özel olarak düzenleme yetkisi bulunmaktadır. Başka bir deyişle Taraf Devletler yabancılık unsuru taşımayan uyuşmazlıklar bakımından Sözleşmeden farklı bir sorumluluğu sınırlandırma rejimi kabul etmek bakımından serbest bırakılmıştır⁹⁰⁵.

1996 tarihli Protokol ile Taraf Devletlere sayılan bu hususların yanı sıra gemide yer alan yolcuların ölüm ve yaralanmasına ilişkin alacaklar için uygulanacak sorumluluk sistemini, 1996 tarihli Protokol ile belirtilen sınırlardan az olmamak kaydıyla, milli mevzuatta düzenleme yapmak yetkisi tanınmaktadır⁹⁰⁶.

Ayrıca Sözleşmenin m. 15/f. 4 hükmü uyarınca Taraf Devletler sondaj işlemi gemileri bakımından daha yüksek bir sorumluluk sınırı kabul edebileceği gibi bu gemilere ilişkin sorumluluk rejimini belirleyen bir milletlerarası sözleşmeye taraf oldukları takdirde yine Sözleşme ile öngörülen sınırlara bağlı kalmaktan imtina edebilmektedir⁹⁰⁷. Son olarak Sözleşmenin m. 15/f. 5 hükmüne göre hava yastıklı araçlar ile denizin dibinde ya da daha altında bulunan doğal kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformlara uygulanmayacağı öngörülmektedir.

Sonuç olarak Londra Sözleşmesinin uygulanması için aşağıdaki şartların yerine gelmesi gerekmektedir:

⁹⁰⁴ Taraf Devletler böyle bir düzenleme yaptıkları takdirde kendi milli mevzuatında öngördükleri sorumluluk sınırlarını yahut böyle bir sınır öngörmediyse bu durumu tevdi merciine bildirmekle yükümlü kılınmıştır. (Londra Sözleşmesi, m. 15/f. 2, son cümle.)

⁹⁰⁵ Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 871.

⁹⁰⁶ 1996 tarihli Protokol ile öngörülen bu hüküm Londra Sözleşmesinin 15. Maddesine 3 bis olarak eklenmiştir. Taraf Devletler yolcu ölüm ve yaralanmalarına ilişkin alacaklar bakımından özel sorumluluk sınırları belirlediyse bu sınırları IMO Genel Sekreterliğine bildirmekle yükümlüdür. Böyle bir sınır öngörülmediği takdirde de bildirim yükümlülüğü devam etmektedir.

⁹⁰⁷ Ayrıca Taraf Devletler bu yetkiyi kullandıkları takdirde tevdi merciine durumu bildirmekle yükümlü tutulmuşlardır.

- Sözleşmenin m. 1 hükmünde sayılan şahıslardan birinin sorumluluğunu sınırlamayı talep etmesi gerekmektedir.
- Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin talep Sözleşmeye Taraf Devlet mahkemelerinden birinde ileri sürülmelidir.
- Talebin sorumluluğun sınırlanması, mahcuz malın kurtarılmasına ya da bir teminatın serbest bırakılması amacıyla ileri sürülmüş olması gerekmektedir⁹⁰⁸.

2. TTK ile öngörülen özel hükümler

TTK m. 1328 hükmü uyarınca 1976 tarihli Londra Sözleşmesi 1996 tarihli Protokol ile değiştirilmiş şekliyle ve Resmi Gazete’de yayımlanan çevirisi doğrultusunda milli hukuk olarak doğrudan uygulanacaktır. Bu Sözleşme hükümlerinin uygulanması için Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un m. 1 hükmünde geçen yabancılık unsuru aranmamaktadır. Mahkemeler Sözleşmenin uygulama alanına giren haller bakımından Sözleşmeyi ve onu değiştiren 1996 tarihli Protokol ile Sözleşmenin yerine geçmek üzere kaleme alınan ve Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeleri doğrudan uygulamakla yükümlüdür⁹⁰⁹. Sözleşme hükümleri TTK’da tekrar edilmemiş, atıf yoluyla iç hukuka alınmıştır. Bu itibarla Sözleşme hükümlerinin uygulanmasını sağlayacak tamamlayıcı kurallar TTK ile öngörülmüştür. Zira Sözleşme de her hususu düzenlenmeyerek bazı hususların düzenlenmesini Taraf Devletlerin keyfiyetine bırakmıştır⁹¹⁰. Bu itibarla TTK m. 1328-1335 hükümleri arasında Londra Sözleşmesine ilişkin hükümler, TTK m. 1341-1349 hükümleri arasında ise Londra

⁹⁰⁸ Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 870; Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçe, m. 1329.

⁹⁰⁹ Bu hususa ilişkin olarak TTK Madde Gerekçesinde şu şekilde bir açıklamaya yer verilmiştir: “..Doğrudan uygulanan bir Sözleşmede yapılan değişiklik Türkiye tarafından kabul edilip yürürlüğe girdiğinde, o sözleşmeye atıf yapan kanunda bir değişiklik yapılmasına gerek olmadan, sözleşmenin yeni metnine atıf yapılmış sayılmaktadır. ... Buna karşılık, 1976 tarihli Sözleşmenin yerine geçmek üzere yeni bir sözleşme hazırlanır ve Türkiye bu sözleşmeye taraf olursa, bu hüküm uygulama alanı bulmaz, yeni bir sözleşmenin kabulü halinde, bu yeni sözleşmenin milli hukukta nasıl uygulanacağı hususu, ayrı bir kanunla yeniden ele alınacaktır.”

⁹¹⁰ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 365-366. (1328 ila 1349uncu Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar).

Sözleşmesi ile PKSS hakkındaki ortak hükümler sevk edilmiştir⁹¹¹. Konunun devamında Londra Sözleşmesine ilişkin olarak TTK ile öngörülmüş bu özel hükümler ele alınacaktır.

a. Yabancılık unsuru

Yukarıda da belirtildiği üzere Londra Sözleşmesinin uygulama alanı genel olarak m. 15 hükmüyle belirlenmiş olup hükümde yabancılık unsuruna ilişkin herhangi bir şart yer almamaktadır. Bu itibarla Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasıyla bu hususta çeşitli tartışmalar gündeme gelmiştir⁹¹². Bunun üzerine 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1329 ile açık bir hüküm sevk edilerek yabancılık unsuru içermeyen hallerde de uygulanacağı öngörülmüştür⁹¹³. Böylece Sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz bir Türk vatandaşı Türkiye'de meydana gelen bir deniz kazasına ilişkin, Türk vatandaşlarına ait taleplere karşı, bir Türk mahkemesi nezdinde sorumluluğunu sınırlamak istediğinde dahi Sözleşme yabancılık unsuru aranmadan doğrudan uygulama alanı bulacaktır⁹¹⁴. Zira yabancılık unsuru taşımayan haller bakımından Sözleşmenin m. 15/f. 3 hükmü uyarınca Taraf Devletlere ayrı bir sorumluluğu sınırlama rejimi kabul edebileceğine ilişkin yetki tanınmaktadır. Bu itibarla zaten Sözleşme uyarınca kabul edilmiş genel kural Sözleşmenin yabancılık unsuru aranmaksızın uygulanmasıdır fakat Taraf Devletler

⁹¹¹ TTK ile öngörülen bu özel hükümler Sözleşme hükümlerinin iç kanun halinde getirilmesi için gerekli hükümlerin konması değil, Sözleşme'nin uygulanma kanunu niteliğini taşıdığı ileri sürülerek eleştirilmektedir. (Kender, **Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu**, s. 130 vd.)

⁹¹² Bu husustaki tartışmalar için bkz. Çetingil, **Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması**, s. 10; Ünan, **Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu**, s. 641-642; Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 870-873.

⁹¹³ Yabancılık unsuru taşımayan hâller MADDE 1329- (1) 1328 inci madde, 27/11/2007 tarihli ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 1 inci maddesinin birinci fıkrası anlamında yabancılık unsuru taşımayan hâllerde de uygulanır.

⁹¹⁴ Türk Ticaret Kanunu Madde Gereççeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 366-367 (1329uncu Maddeye İlişkin Açıklama). Doktrinde bu hüküm tamamen gereksiz olduğu ileri sürülerek eleştirilmektedir. Zira TTK ile Taraf Devletlere tanınan yabancılık unsuru taşımayan uyumsuzluklar bakımından 1976 tarihli Sözleşmeden farklı bir düzenleme kabul etme hakkından yararlanılmadığı gibi farklı düzenlemeler de benimsenmemiştir. Öte yandan TTK m. 1328 hükmüyle Londra Sözleşmesi artık iç hukuk haline getirildiğinden yine TTK m. 1329 hükmüne ihtiyaç kalmamaktadır. (Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, **a.g.m.**, s. 262-263.)

yabancılık unsuru barındırmayan uyumsuzlukları milli hukuklarında öngörecekları özel bir hükümle bu genel kural bakımından istisna getirme hakkını haizdir⁹¹⁵.

b. TTK uyarınca uygulama alanının genişletilmesi

Londra Sözleşmesinin uygulama alanı ele alınırken de bahsedildiği üzere Sözleşme m. 15 hükmüyle uygulama alanına ilişkin genel bir kural getirmekte, ardından Taraf Devletlerin uygulama alanına ilişkin getirebilecekleri istisnai halleri ele almaktadır. TTK m. 1330 ile Sözleşmenin m. 15 hükmünün Türkiye bakımından nasıl uygulandığına, Türkiye'nin hangi istisnalardan yararlanıp hangilerinden yararlanmadığına ilişkin açıklayıcı nitelikte bir kural sevk edilmiştir. Böyle bir hükmü sevki ile uygulamada ortaya çıkması olası sorunların önlenmesi amacı güdülmektedir⁹¹⁶.

Sözleşmenin m. 15/f. 1 hükmünün ikinci cümlesi uyarınca Taraf Devletler Sözleşmeden yararlanmak isteyen şahsın yerleşim yeri yahut iş merkezi Taraf Devletlerden birinde yer almıyorsa veya talebe konu edilen gemi Taraf Devletlerden birinin bayrağını taşıımıyorsa kendi mahkemeleri nezdinde Sözleşmenin uygulanmayacağını öngörebilecektir. TTK m. 1330/f. 1(a) bendi hükmü uyarınca Sözleşme adı geçen şahısların Türk mahkemeleri nezdinde sorumluluklarını sınırlama taleplerine de uygulanacaktır. Başka bir deyişle Türkiye bu istisnadan yararlanmamıştır⁹¹⁷. Diğer taraftan TTK m. 1330/f. 2 hükmü uyarınca alacaklının söz

⁹¹⁵ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 366-367 (1329uncu Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri, s. 871.

⁹¹⁶ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 367 (1330uncu Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 874.

⁹¹⁷ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçelerinde konuya ilişkin getirilen açıklamalar şu şekildedir: "...bu hakkın kullanılması, Türk hukuku açısından isabetsizdir. 1976 tarihli Sözleşmenin uygulama alanı bulmadığı hallerde, sınırlı sorumluluk hususunda 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun uyarınca hangi hukukun uygulanacağı, tereddütlere yol açmıştır. Eğer başka bir ülkenin hukukundaki sorumluluk sınırları uygulama alanı bulursa ve bu sınırlar 1976 tarihli Sözleşme ile tayin edilen sınırların altında kalırsa, ortaya çelişkiler çıkacaktır: aynı hadiseden doğan taleplerin bir kısmı 1976 tarihli Sözleşmenin sınırlarına tâbi iken, diğer bir grup alacak için daha düşük sınırların uygulanması gündeme gelebilecektir. Böyle bir ikili düzenin yaratılması, hukuksal açıdan doğru olmadığı gibi, uygulamada da sorun yaratır. Bu nedenle, 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin birinci paragrafının ikinci cümlesinde öngörülen hakkın kullanılması doğru değildir." (Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 367 [1330uncu Maddeye İlişkin Açıklama]). Bu hususta daha detaylı açıklama için bkz. Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 874-875.

konusu şahsın ülkesinde sorumluluğun sınırlanmasının mümkün olmadığını ispat etmesi halinde sorumluluğun Türkiye’de sınırlanamayacağı öngörülmektedir. Alacaklının o kişinin ülkesinde Sözleşmeye göre daha yüksek bir sorumluluk sınırının uygulandığını ispat etmesi halinde ise Sözleşme söz konusu yüksek sınır üzerinden uygulama alanı bulacaktır⁹¹⁸.

Sözleşmenin m. 15/f. 2 hükmü uyarınca Taraf Devletler kendi mevzuatları dâhilinde iç sularda seyrüsefere tahsis edilmiş gemiler ile 300 tonilatodan küçük gemiler bakımından farklı bir sorumluluk sınırlama rejimi belirleyebilmektedir. TTK m. 1330/f. 1(b) bendi hükmü uyarınca Sözleşmenin Türkiye’de iç sularda seyrüsefere tahsis edilmiş gemiler bakımından da uygulanacağı hususu açıklığa kavuşturulmaktadır⁹¹⁹. Diğer taraftan 300 tonilatodan küçük gemiler bakımından TTK m. 1332 hükmü uyarınca farklı bir sınırlı sorumluluk rejimi kabul edilmektedir. Başka bir deyişle Türkiye Sözleşmenin m. 15/f. 2 hükmüyle sunulan haklardan birinden yararlanarak iç su gemilerinin Sözleşmeye tabi olacağına karar vermekle beraber diğer haktan da yararlanarak 300 tonilatodan küçük gemiler bakımından ayrı bir sorumluluk sınırı tespit eden hüküm sevk etmiştir. Benzer olarak sondaj işlemi gemileri bakımından da ayrı bir sınırlı sorumluluk rejimi TTK m. 1333 hükmüyle kabul edilmektedir.

C. Sorumluluğunu Sınırlama Hakkına Sahip Kişiler

Sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan şahıslar m. 1 hükmü ile tayin olunmuştur⁹²⁰:

⁹¹⁸ Bu hükme ilişkin madde gerekçelerinde yer alan açıklama şu şekildedir: “Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerin vatandaşları ve bu ülkelerin bayrağını çeken gemiler bakımından, “mütekabiliyet” benzeri bir düzenleme getirilmiştir. Bu düzenleme, Türk hukuku açısından da isabetlidir. Üstelik, böyle bir hüküm sayesinde, kendi ülkesinde sınırlama hakkı bulunmayan borçlunun, Türkiye’de fon tesis ederek 1976 tarihli Sözleşmeden istifade etmeye çalışması da önlenmiş olur. Polonya hukukundaki düzenlemeye ek olarak, bu husustaki ispat yükünün alacaklıya ait olduğunu kabul etmek gerekir; madde bu doğrultuda kaleme alınmıştır.”

⁹¹⁹ Diğer bir deyişle Türkiye Sözleşme ile tanınan haktan yararlanarak içsu gemilerini Sözleşmenin uygulama alanı kapsamı dahilinde kabul etmiştir. Bu seçim, iç su gemi maliklerinin sınırsız sorumluluğa tabi tutulmasının adaletsizlik teşkil edeceği savıyla gerekçelendirilmektedir. (Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 368 [1330uncu Maddeye İlişkin Açıklama]; Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 875.)

⁹²⁰ 1976 tarihli Londra Sözleşmesi ile 1957 tarihli Sözleşme’den farklı olarak sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan kişiler artırılmıştır ve kurtarma hizmeti veren kişiler, bunların fiillerinden

- Gemi malikleri⁹²¹, charterer⁹²², yönetici⁹²³, işleyen⁹²⁴ ve kurtarma hizmeti veren şahıslar
- Gemi malikleri ile kurtarma hizmeti veren şahısların fiillerinden sorumlu olduğu şahıslar
- Sorumluluk sigortacısı

Londra Sözleşmesi'nde sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip bulunan şahıslar tek tek sayılmıştır ancak bu şahıslara ilişkin herhangi bir tanım getirilmemiştir. Bu itibarla Taraf Devletler bu tanımları kendi milli hukukları çerçevesinde belirleyebileceklerdir⁹²⁵. Bu sayılan şahısların sorumluluğu kural olarak sınırsızdır ancak bu şahıslar sınırlı sorumluluk savunmasına dayanma hakkına haiz kılınmıştır. Bu savunmayı ileri sürdükleri takdirde sorumluluk sınırlanabilecektir⁹²⁶. Diğer taraftan Sözleşmenin m. 1/f. 7 hükmüne göre sınırlı sorumluluğa dayanmak hiçbir suretle sorumluluğun ikrarı olarak kabul edilmemektedir.

D. Sınırlamaya Tabi Alacaklar

Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlamaya tabi tutulmuş alacaklar m. 2 hükmünde altı bent halinde sayılmaktadır⁹²⁷. Ancak TTK madde 1331 hükmü

sorumlu olduğu kişiler ile sorumluluk sigortacısı eklenmiştir. (Kender, **Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu**, s. 118.)

⁹²¹ Bu şahıslara ilişkin Sözleşme ile herhangi bir tanım getirilmediğinden Taraf Devletler kendi milli hukukları uyarınca bu kimseleri belirleyecektir. TTK m. 974 hükmü uyarınca gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi gemi maliki sayılmaktadır, dolayısıyla aksi kanıtlanıncaya kadar gemi maliki gemi sicilinde kayıtlı bulunan kişi olarak kabul edilecektir.

⁹²² Chartererden kasıt yolculuk ya da zaman chartereridir.

⁹²³ Gemi yöneticisi, donatan ile akdettiği gemi yönetim sözleşmesine binaen donatana ait gemilerin ticari, teknik ya da diğer alanlardaki yönetimin bütünüyle ya da bir kısmının bırakıldığı kimsedir. (Şeker-Öğüz, **a.g.e.**, s. 8.)

⁹²⁴ Geminin işleni ise TTK m. 1062 hükmü uyarınca kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan kişi olarak gemi işletme müteahhididir. Gemi işletme müteahhidi hakkında daha fazla bilgi için bkz. Birinci Bölüm, V.

⁹²⁵ Aydın, **a.g.m.**, s. 262. Bu arada belirtmek gerekir ki, 1957 tarihli Donatanların Sorumluluğunun Sınırlandırılması Hakkında Brüksel Sözleşmesi uyarınca kurtarma faaliyetleriyle doğrudan bağlantılı hizmet gören kişiler ve sigortacının sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmamaktaydı, bu kimselerin sorumluluğunu sınırlandırma hakkı 1976 tarihli Londra Sözleşmesi ile öngörülmüştür. (Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 6.)

⁹²⁶ Aydın, **a.g.m.**, s. 263-264.

⁹²⁷ Bu noktada ayrıca belirtmek gerekir ki, 14/11/2010 tarih 27759 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik" m. 5 hükmü uyarınca, Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile Yönetmelik kapsamındaki liman tesislerine gelen tüm gemilerin, deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmaları zorunlu tutulmuştur. Burada adı geçen "deniz alacakları" kavramı ile Londra Sözleşmesi m. 2

sınırlamaya tabi alacaklar bakımından bir kısıtlama getirmiştir. Bu hüküm uyarınca, “1976 tarihli Sözleşmenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (d) ve (e) bentleri ile 3 üncü maddesinde sayılan alacaklara karşı sorumluluk sınırlandırılmaz.” O halde TTK uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar aşağıda sayılanlardır:

- Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana elen ölüm, yaralanma, her türlü eşya ziya ve hasarı ile sair bütün zararlardan doğan alacaklar⁹²⁸
- Deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasına ilişkin meydana gelen gecikme zararı⁹²⁹
- Sözleşmeden doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalden kaynaklanan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak meydana gelen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar
- Sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlayabilecek kişinin sorumlu olduğu zararları önlemek veya azaltmak için başka biri tarafından alınan tedbirlerden ve bu tedbirlerin verdiği zararlardan doğan alacaklar

1976 tarihli Londra Sözleşmesi m. 18/f. 1 hükmü uyarınca Taraf Devletlere Sözleşmenin m. 2/(d) ve (e) bentlerini uygulamama hakkını saklı tutma yetkisi tanınmaktadır. Taraf Devletlerin böyle bir çekinceyi Sözleşmenin imza, uygun bulma, kabul ve onay gibi aşamalarında bildirmeleri gerekmektedir. Bu hususların haricinde esasa ilişkin herhangi bir çekince ileri sürme hakkı bulunmamaktadır.

hükmünde belirtilen "Sınırlamaya tabi alacaklar" ile m. 3 hükmünde belirtilen "Sınırlamadan hariç bırakılmış olan alacaklar"ın kastedildiği öngörülmektedir. Yönetmelik m. 2 hükmü uyarınca Yönetmelik, 300 GT ve üzerindeki Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan gemileri kapsamaktadır. Ancak elbette böyle bir zorunlu sigortanın yönetmelik hükmü ile öngörülememesi gerekmektedir. Bu hususta bkz. Omağ, **Mecburi Sigorta**, s. 12-15; Samim Ünan, “Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri”, **Zorunlu Sigortalar Paneli: Tebliğler – Tartışmalar**, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, 1993, s. 44-45.

⁹²⁸ “Her türlü eşya ziya ve hasarı” kavramının liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararları da kapsadığı kabul edilmektedir. (Aydın, **a.g.m.**, s. 264)

⁹²⁹ Taşıma sözleşmesinin hiç yahut gereği hibi ifa edilmemesinden doğan alacaklar için sorumluluğun sınırlandırılmasının mümkün olmadığına dikkat çekmek gerekmektedir. (Aydın, **a.g.m.**, s. 264)

Türkiye 1976 tarihli Londra Sözleşmesine taraf olurken söz konusu meselelere ilişkin herhangi bir çekince ileri sürmemiştir. Ancak bu durum doktrinde eleştirilmiş ve bu çekincenin ileri sürülmesi gerektiği vurgulanmıştır⁹³⁰. Ancak 1996 tarihli Protokolün m. 7 hükmü uyarınca söz konusu m. 18 hükmü değişikliğe uğramıştır. Bu itibarla artık Taraf Devletler söz konusu hususlara ilişkin çekinceyi imza, onay, kabul, katılma gibi aşamalarda ileri sürebilecekleri gibi bu aşamalardan sonra herhangi bir zamanda da ileri sürebileceklerdir. Bu değişikliğe binaen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1331 hükmü uyarınca enkaz kaldırmaya ilişkin düzenleme sevk edilmiş böylece Londra Sözleşmesinin enkaz kaldırma alacaklarına uygulanmayacağı açıklığa kavuşmuştur⁹³¹.

Sonuç itibariyle TTK madde 1331 uyarınca sınırlamadan hariç bırakılan ancak Londra Sözleşmesi'nin doğrudan uygulandığı hallerde sınırlamaya tabi tutulacak alacaklar ise şunlardır:

- Batmış, enkaz haline gelmiş, karaya oturmuş veya terk edilmiş geminin ve gemide bulunan şeylerin çıkarılması, uzaklaştırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar
- Gemide bulunan yükün uzaklaştırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar

Ayrıca Londra Sözleşmesinin m. 5 hükmü uyarınca Sözleşme hükümleri gereğince sorumluluğunu sınırlama hakkı bulunan bir şahsın alacaklısına karşı olaya ilişkin başka bir alacağı varsa, bu karşılıklı alacaklar birbiriyle mahsup edilecektir ve Sözleşme hükümleri yalnızca kalan bakiyeye ilişkin olarak uygulanacaktır.

⁹³⁰ Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 861; Aydın, **a.g.m.**, s. 265; Emre Bayamlioğlu, “1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, 1999, Yıl: 4, Sayı: 1-2, s. 136. Bu görüş Türkiye’de yer alan Boğazların oldukça yoğun bir trafiğe sahip olduğunu ve gerçekleşmesi muhtemel kazaların meydana geldiği hallerde Türkiye’nin kirlenmeyi önlemek ve azaltmak için yapılan masrafların tamamının tazmin edilebilmesi için söz konusu çekincenin ileri sürülmesi gerektiği gerekçesiyle temellendirilmektedir. Mevzuatı Alman Ticaret Kanunu’nda da bu hususta özel sorumluluk sınırları öngörüldüğü de vurgulanmaktadır.

⁹³¹ Bu hususa ilişkin Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçesinde yer alan açıklamalar şu şekildedir: “Türk karasularında ve limanlarında gemi ve yük enkazlarının sebep olduğu büyük zararlar dikkate alındığında, bu alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılması olanağını kaldırma hakkı bahşeden bu çekincenin bildirilmesi ve buna göre millî hukukta düzenleme yapılması zorunludur. Dolayısıyla maddede, 1976 tarihli Sözleşmenin, enkaz kaldırma alacaklarına uygulanmayacağı tasrih edilmiştir.”

Bu noktada tüm bu değerlendirmelere ek olarak belirtmek gerekir ki Sözleşmenin m. 2/f. 2 hükmüne göre sınırlamaya tabi sayılan bu alacaklar, rücu yahut garantiye dayanan bir davanın konusu olsalar dahi sorumluluk sınırlamasına tabi olacaktır. Başka bir deyişle söz konusu alacakların niteliği değişmeyecek, sınırlı sorumluluğa tabi alacak olmaya devam edecektir⁹³².

E. Sınırlamadan Hariç Tutulan Alacaklar

Londra Sözleşmesi m. 3 hükmü uyarınca bazı alacaklar sınırlamadan hariç bırakılmış olup donatan veya kurtaran gibi sorumlu tutulan şahısların söz konusu alacaklar bakımından sınırsız olarak sorumlu tutulacakları öngörülmektedir. Bu itibarla sınırlamaya tabi tutulmayan alacaklar aşağıdaki gibidir:

1. Kurtarma alacakları veya müşterek avarya garame alacakları

Somut olayın 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin uygulama alanına girmesi halinde Sözleşme'nin 14. maddesinde yer alan özel tazminat da dâhil olmak üzere kurtarma alacakları ve müşterek avarya garame alacakları sınırlamaya tabi değildir⁹³³. 1976 tarihli Londra Sözleşmesinde yalnızca "kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları" sınırlamadan hariç bırakılmışken ilgili m. 3/(a) bendi hükmü 1996 Protokolü şu şekilde değiştirilmiştir: "*Eğer uygulanabilirse, değiştirilmiş haliyle 1989 tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma Sözleşmesinin 14. Maddesi kapsamındaki özel tazminat için herhangi bir alacak dâhil kurtarma alacakları veya müşterek avarya garame alacakları.*"⁹³⁴ Bu itibarla özellikle özel tazminatın sınırlamaya tabi olmadığı açıklığa kavuşmuştur⁹³⁵.

⁹³² Aydın, **a.g.m.**, s. 265. Öte yandan Londra Sözleşmesi m. 1 hükmünün (d), (e) ve (f) bentlerinde sayılan alacaklar sözleşmeden doğan ücrete ilişkin oldukları ölçüde sınırlı sorumluluğa tabi olmayacaktır.

⁹³³ Kurtarma ve müşterek avarya bakımından borç kurtarılan şeyin değeri ile sınırlanmaktadır, bu itibarla sorumluluğun sınırlandırılmasına ihtiyaç duyulmadığından söz konusu alacaklar sınırlamadan hariç bırakılmıştır. (Aydın, **a.g.m.**, s. 266.)

⁹³⁴ Atıf yapılan ilgili bendin Türkçe çevirisi için bkz. Atamer/Süzel, **a.g.e.**, s. 471.

⁹³⁵ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 369-370 (1331inci Maddeye İlişkin Açıklama)].

2. PKSS anlamında kirlenme zararından doğan alacaklar

Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili 1969 tarihli Uluslararası Sözleşme veya yürürlükte olan bu Sözleşme'ye ilişkin Protokol ya da değişikliği kapsamında yer alan petrol kirliliği zararlarına ilişkin alacaklar da Londra Sözleşmesi m. 3/(b) uyarınca sınırlamaya tabi değildir. Londra Sözleşmesinin kabul edildiği Diplomatik Konferansta bazı Devlet delegeleri petrol kirliliğini politik bir husus olarak değerlendirdiğinden bu konuda oldukça sert pozisyon almışlardır ve bunun sonucu olarak bu şekilde net bir hüküm kabul edilmiştir⁹³⁶.

Bu hüküm Londra Sözleşmesi ile PKSS arasındaki sınırları belirlemesi anlamında oldukça önemli bir hükümdür. Zira PKSS uygulama alanına giren petrol kirliliği zararları bakımından öncelikle uygulanacağından PKSS anlamında kirlenme zararından doğan alacaklar açık bir hükümle Londra Sözleşmesi uygulama alanından hariç bırakılmıştır. Bu noktada önemle vurgulanması gereken bir husus bulunmaktadır. Kirlenme zararına ilişkin bir alacağın Londra Sözleşmesi uygulama alanı kapsamı dışında kalması için söz konusu kirlenme zararı bakımından PKSS'nin uygulanması şart değildir. Diğer bir deyişle PKSS anlamında kirlenme zararı söz konusu olduğu halde bir nedenden ötürü PKSS'nin söz konusu olaya uygulanmadığı hallerde dahi Londra Sözleşmesi uygulama alanı bulamayacaktır. Bu husus TTK'nın ilgili hükümlerinin madde gerekçesinde de açıkça belirtilmektedir⁹³⁷. Burada PKSS'nin somut olayda fiilen uygulanmakta olup olmadığı meselesi herhangi bir önem arz etmemektedir. Bunun yerine somut olaydaki kirlenme zararının PKSS'nin uygulama alanına girip girmediğini dikkate almak gerekmektedir⁹³⁸.

PKSS anlamında kirlenme zararı teşkil etmeyen bir zarara ilişkin alacaklar bakımından söz konusu istisna uygulanmayacaktır. Başka bir deyişle kalıcı

⁹³⁶ Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 147'den naklen, LEG/CONF.5/C.I/SR.6 s. 6-10.

⁹³⁷ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçelerinde bu husus şu örnekle açıklanmıştır: “örneğin 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin II nci maddesinin (a) bendinin (i) altbendi uyarınca âkid devlet karasularında meydana gelmeyen zarara Sözleşme doğrudan uygulanmaz. Ancak bu hallerde dahi, o “petrol kirlenme zararı” yine de 1976 tarihli Sözleşmenin 3 üncü maddesinin (b) bendi uyarınca o Sözleşmenin kapsamının dışındadır.” (Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 370 [1331inci Maddeye İlişkin Açıklama]).

⁹³⁸ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 370 (1331inci Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 877.

nitelikteki petrolden kaynaklanmadığı ya da tankerden bırakılmadığı ya da sızmadığı takdirde meydana gelen kirlenme, PKSS'nin uygulama alanına girmeyen bir zarar teşkil edecektir. Bu itibarla da bu tür zararlara ilişkin alacakların Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılması mümkün olacaktır⁹³⁹.

3. Nükleer zararlardan doğan alacaklar

Nükleer zararlardan doğan sorumluluğun sınırlandırılmasını yasaklayan ya da düzenleyen ulusal mevzuata veya uluslararası sözleşmelere tabi alacaklar ile nükleer gemi malikinin sorumlu olduğu nükleer zararlardan doğan alacaklar, Londra Sözleşmesi m. 3/(c) ve (d) bentleri uyarınca sınırlamadan hariç bırakılmıştır. Buna göre nükleer zararlardan doğan sorumluluğun sınırlandırılması özel mevzuata tabi kılınmış iken nükleer gemi malikinin sorumlu olduğu nükleer zararlardan doğan alacaklar doğrudan Sözleşmenin uygulama alanından hariç tutulmuştur. Türk hukukunda nükleer zararlardan doğan sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Bu hüküm de nükleer zararlara ilişkin herhangi bir kural öngörmemekte olup yalnızca Sözleşme uyarınca sınırlandırılmasının mümkün olmadığını tespit etmektedir⁹⁴⁰. Zira bu hususta 25 Mayıs 1962'de kabul edilen "Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme"⁹⁴¹ ve 17 Aralık 1971'de Brüksel'de kabul edilen "Nükleer Maddelerin Denizden Taşınmasında Hukuki Sorumlulukla İlgili Sözleşme"⁹⁴² söz konusudur⁹⁴³.

4. İş ve sosyal güvenlik hukuku alacakları

Hizmet sözleşmesine uygulanacak hukukun sınırsız sorumluluk öngörmesi veya bu Sözleşmede yer alandan daha yüksek bir sınır öngörmesi halinde gemiyle veya

⁹³⁹ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 370-371 (1331inci Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 878.

⁹⁴⁰ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 371 (1331inci Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 879.

⁹⁴¹ Convention on Liability of Operators of Nuclear Ships.

⁹⁴² Orijinal adı "Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Materials" olarak bilinen Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ergon Çetingil, "Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu", **Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu**, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1983, s. 141 vd.

⁹⁴³ Çetingil/Kender/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 121-122.

kurtarma hizmetiyle bağlantılı iş gören malikin adamlarının veya kurtarma hizmeti verenlerin -bunların bakmakla yükümlü oldukları kişiler, varisleri veya talepte bulunmaya yetkili diğer kişilerin alacakları dâhil- alacaklar Londra Sözleşmesi m. 3/(e) bendi hükmü uyarınca sınırlamadan hariç bırakılmıştır. Başka bir deyişle gemi maliki veya yardımda bulunan ile müstahdemleri arasındaki hizmet sözleşmesinin tabi bulunduğu kanun hükümlerine göre bu sözleşmeden doğan alacaklardan sorumluluk sınırlamaya tabi değilse veya Londra Sözleşmesi ile öngörülen sorumluluk sınırlarından daha yüksek sınırlar dâhilinde sınırlı ise Londra Sözleşmesi söz konusu alacaklar bakımından uygulanmayacaktır. Bu itibarla gemi maliki ve kurtaran aleyhine ileri sürülen iş ve sosyal güvenlik hukuku alacakları ile bunların mirasçılarının, haleflerinin ya da bu gibi alacakları ileri sürme hakkı bulunan şahısların alacaklarının sınırlı olup olmadığı hususunun düzenlenmesi özel mevzuata bırakılmıştır⁹⁴⁴.

F. Sorumluluğun Sınırlandırılması

1. Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırları

a. Üçüncü kişilerin ölüm ve yaralanmalarından ileri gelen alacaklar ile diğer alacaklar

Londra Sözleşmesi üçüncü kişilerin ölüm ve yaralanmasından doğan alacaklar ile yolcu alacakları hariç diğer alacaklara ilişkin sorumluluk sınırını madde 6/f. 1 hükmüyle şu şekilde öngörmektedir:

“Aynı olaydan doğan ve 7. Maddede yazılı olanlar dışında kalan alacaklar hakkında mesuliyet sınırları aşağıdaki şekilde hesaplanacaktır:

- a. Ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında:*
 - i. 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 2 milyon hesap birimi,*
 - ii. tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca:*
 - 2,001 tondan 30,000 tona kadar beher ton için 800 hesap birimi;*
 - 30,001 tondan 70,000 tona kadar beher ton için 600 hesap birimi; ve*
 - 70,000 tondan yukarı beher ton için 400 hesap birimi,*

⁹⁴⁴ Türk Ticaret Kanunu Madde Gereklileri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 371 (1331inci Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 879.

- b. diğer bütün alacaklar hakkında,
- i. 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi;
 - ii. tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise , (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca:
2,001 tondan 30,000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi;
30,001 tondan 70,000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi; ve
70,000 tondan yukarı beher ton için 200 hesap birimi. „⁹⁴⁵946

Görüldüğü üzere alacakların sınırları belirlenirken ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar ile diğer bütün alacaklar şeklinde ikili bir ayırım kabul edilmiştir. Aynı zamanda sorumluluk sınırlarının barem sistemi çerçevesinde belirlendiği gözlenmektedir. Diğer bir deyişle yolcu alacaklarının haricindeki alacaklar bakımından sorumluluk geminin beher tonilatosu başına belirli bir hesap birimi çerçevesinde sınırlanmıştır. Öte yandan gemi tonajı arttıkça tonaj başına belirlenen hesap birimi de aynı oranda azalmakta, böylelikle sınırın gerekli olan meblağın çok üstüne çıkmasının önüne geçilmek istenmiştir⁹⁴⁷. Sözleşmenin m. 6/f. 5 hükmü uyarınca geminin tonajı Gemilerin Ölçülmesine dair 1969 tarihli Milletlerarası

⁹⁴⁵ Avusturalya delegesinin talebi üzerine Uluslar arası Denizcilik Örgütümevcut durumda geçerli olan Londra Sözleşmesi sorumluluk sınırlarını yeniden gözden geçirmektedir. Bu sorumluluk sınırlarının önemli miktarlarda gemi yakıtının denize sızması ya da bırakılması sonucu meydana gelen zararı ve temizleme masraflarını yeterli ölçüde karşılayabilecek nitelikte olması amaçlanmaktadır. Avusturalya tarafından sunulan bu önerge Uluslar arası Denizcilik Örgütü'nün Hukuk Komitesinin 96. Oturumunda sunulmuştur. (LEG 96/12/1, 31/7/2009, s. 3.) Avuturalya delegesinin sunduğu önergenin nedeni Pacific Adventurer olayıdır. 11 Mart 2009 tarihinde meydana gelen kazada 270 tonluk fuel-oil denize dökülmüş ve Avusturalya eyaletlerinden Queensland'in 56 kilometrelik kıyı şeridi petrol kirliliğine maruz kalmıştır. Bu kirlenme vakasının temizleme masraflarına ilikin yapılan değerlendirme yaklaşık 25.000.000 Amerikan Dolarından daha fazla masrafın söz konusu olduğunu ortaya koymaktadır, ancak kazadaki gemi bakımından sorumluluk sınırı 7.556.400 Özel Çekme Hakkına tekabül etmektedir. Diğer taraftan P&I Kulüpleri Uluslar arası Grubu delegasyonu 2000 ile 2009 yılları arasında meydana gelen 595 adet gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme vakasından yalnızca 8 tanesinin 1996 Londra Sözleşmesi Protokolü ile kabul edilen sorumluluk sınırlarını aştığı, bu itibarla söz konusu sınırların gözden geçirilmesi ihtiyacının bulunmadığını belirtmiştir. (LEG 96/13, 14/10/2009, s. 32; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 252-253'ten naklen.)

⁹⁴⁶ Bu sorumluluk sınırları tekrar gözden geçirilmiş ve 19 Nisan 2012 tarihinde yeni sorumluluk sınırları kabul edilmiştir. Yeni sorumluluk sınırları kabulün bildiriminden 36 ay sonra yani 8 Haziran 2015 tarihinde zımni kabul esası doğrultusunda yürürlüğe girecektir. [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)

⁹⁴⁷ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, **a.g.e.**, s. 123. Bu hususta 1957 tarihli Sözleşme'ye göre önemli bir yenilik öngörülmüştür. Zira 1957 tarihli Sözleşme uyarınca gemi tonajına göre sabit bir hesap birimi belirlenmiştir ancak 1976 tarihli Londra Sözleşmesi uyarınca esnek ölçü kabul edilmiştir ve gemi tonajı arttıkça hesap birimi sayısı azaltılmıştır. Bu yeniliğin kabul edilmesiyle oldukça büyük tonajlı gemilerin sorumluluk sınırının çok yüksek meblağları bulması önlenmek istenmiş, sorumluluk sınırının makul bir çerçevede tutulması amaçlanmıştır. (Kender, **Deniz Ticareti Hukukubda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu**, s. 120-121.)

Sözleşmenin (1) numaralı ekinde gayri safi gemi tonajının ölçülmesi hakkında öngörülen kurallar doğrultusunda hesaplanacaktır.

Londra Sözleşmesi m. 6/f. 2 hükmüne göre üçüncü kişilerin ölüm ve yaralanmalarından ileri gelen alacaklara ilişkin hesaplanan miktar, somut olayda ileri sürülen üçüncü kişilerin ölüm ve yaralanmalarına ilişkin alacakların tamamını karşılamadığı takdirde, diğer bütün alacaklara tahsis olunan miktar, ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar için kullanılabilecektir ve diğer alacaklarla birlikte garameye katılabilecektir.

b. Yolcu Alacakları

Yolcuların ölüm ve yaralanmasından doğan alacaklara ilişkin sorumluluk limitleri ise madde 7/f. 1 hükmüyle şu şekilde belirlenmektedir:

“Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşet eden ve aynı olaydan kaynaklanan alacaklarda gemi malikinin mesuliyetinin sınırı 175,000 Hesap Biriminin geminin resmi belgesine göre geminin taşımasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde edilen meblağ kadar olacaktır.”

Sözleşmenin m. 7/f. 2 hükmü uyarınca sorumluluk sınırlarının bu hüküm uyarınca hesaplanması için yolculara ilişkin alacağın bir yolcu taşıma sözleşmesine binaen veya bir navlun sözleşmesine konu olan taşıt veya canlı hayvanlara taşıyanın rızasıyla refakat etmek suretiyle söz konusu gemide taşıyan herhangi bir şahıs tarafından yahut onun hesabına ileri sürülen alacaklardan olması gerekmektedir.

c. Öncelik

Londra Sözleşmesi m. 6/f. 3 hükmü uyarınca ölüm veya yaralanmadan doğan alacakların haiz oldukları haklara hâlel gelmemek kaydıyla Taraf Devletler milli mevzuatlarında liman tesislerine, havuzlarına, seyrüsefere elverişli su yollarına ve seyir yardımcı tesislerine verilen zarardan doğan alacaklara yolcu ve üçüncü kişilerin ölüm ve yaralanmalarından doğan alacaklara göre öncelik tanıma hakkını haiz

kılınmıştır. Türkiye Cumhuriyeti de bu haktan yararlanmak amacıyla TTK m. 1334 hükmüyle liman tesisleri zararları bakımından öncelik tanınmaktadır⁹⁴⁸.

Uygulamada yaşanması muhtemel tereddütlerin önüne geçmek amacıyla TTK m. 1334/f. 2 hükmü uyarınca alacakların hangi sırayla tahsil edileceği tayin olunmaktadır. Öncelikle üçüncü şahısların ölüm ve yaralanmalarına ilişkin alacağın bakiyesi, belirlenen sorumluluk sınırı uyarınca tamamen tazmin edilemediği takdirde, diğer alacaklar için ayrılan fona garameten katılacaktır. Liman tesislerine ilişkin alacak göz önünde bulundurulmadan ölüm ve yaralanmadan doğan zarara ilişkin alacak bakiyesi ile diğer alacakların fondaki garame paylarını hesaplamak gerekmektedir. Bu orana binaen ölüm ve yaralanma zararına ilişkin alacak bakiyesinin garame payı, liman tesisleri zararına ilişkin alacak ile aynı sırada ele alınarak ödenecektir. Fon bunların tamamını karşılamaya yetmediği takdirde ölüm ve yaralanma alacak bakiyesi ile liman tesis alacakları arasında garameten paylaştırılacaktır. Fakat fonda artan miktar olduğu takdirde ise diğer alacaklılara garameten dağıtılacaktır⁹⁴⁹.

d. Kurtarma Alacakları

Londra Sözleşmesi m. 6/f. 4 hükmü uyarınca kurtarma alacakları bakımından farklı bir sınır öngörülmektedir. Buna göre bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kurtarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan her şahsın mesuliyet sınırı, 1500 tonilato esasına göre hesaplanacaktır.

⁹⁴⁸ Böyle bir hükmün sevk edilmesindeki amaç madde gerekçesinde şu şekilde açıklanmaktadır: “Bu tesislerin malikleri ve işletenleri genellikle kamu kurum ve kuruluşlarıdır; üstelik o tesisler sırf gemilerin değil aynı zamanda yüklerle ilgililerin ve yolcuların da çıkarlarına hizmet etmektedir. Dolayısıyla, tesislere verilen zararın öncelikle karşılanması, hem ortak çıkarlara uygundur hem de kamu bütçesinin yükünü azaltmaktadır. Dolayısıyla 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin üçüncü fıkrası ile tanınan haktan yararlanmak ve bu maddede sayılan alacaklara öncelik tanımak gerekmiştir.” (Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 372 [1334. Maddeye İlişkin Açıklama]).

⁹⁴⁹ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 372-373 (1334üncü Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 883-884.

e. TTK ile öngörülen özel hükümler

Türk Ticaret Kanunu ile bazı özel hallere ilişkin farklı sorumluluk sınırları öngörülmektedir. Buna göre kılavuzlar⁹⁵⁰, sondaj gemileri⁹⁵¹ ve üç yüz tonilatodan küçük gemiler⁹⁵² hakkında özel sorumluluk sınırları sevk edilmiştir.

2. Sorumluluğun sınırlanması yöntemi

a. Fonun Tesisi

Londra Sözleşmesi m. 11 hükmü uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz bulunan her şahıs, sınırlamaya tabi alacaklar bakımından ülkesinde açılan dava ve Taraf Devlet mahkemeleri ileri yetkili diğer merciler huzurunda fon kurarak sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Fon, Sözleşmenin m. 6 ve 7 hükümleri uyarınca belirlenen sınırlar çerçevesinde hesaplanan miktar ile sorumluluğun doğumuna yol açmış olan olayın gerçekleşme tarihinden itibaren fonun kurulması tarihine dek işleyen faiz miktarının toplamının yatırılması sonucunda tesis olunmaktadır. Faize ilişkin olarak ise TTK m. 1347 ile özel bir hüküm sevk edilerek sorumluluğun sınırlanmasının mahkemece kabul edildiği durumlar bakımından fona giren alacakların Sözleşme uyarınca tayin olunan sınırları aşan kısmına faiz işletilmeyeceği hüküm altına alınmıştır. Sorumluluk sınırları çerçevesinde kalan

⁹⁵⁰ Kılavuzlara ilişkin özel sorumluluk sınırı TTK madde 1341’de şu şekilde belirlenmektedir: “1976 tarihli Sözleşmede belirlenen sorumluluk sınırları, kılavuzlara doğrudan yöneltilen bütün istemler için toplam 1.500 Özel Çekme Hakkıdır.”

⁹⁵¹ Sondaj gemilerine ilişkin özel sorumluluk sınırı TTK madde 1333 ile belirlenmektedir: Sınırlamaya esas olan alacağın, geminin sondaj işlemi için kullanılmak üzere sondaj yerinde bulunduğu sırada doğmuş olması şartıyla, 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin dördüncü paragrafında sayılan gemiler hakkında aşağıdaki sorumluluk sınırları uygulanır:

a) 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (a) bendinde sayılan alacaklar için 32.000.000 Özel Çekme Hakkı.

b) 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (b) bendinde sayılan alacaklar için 20.000.000 Özel Çekme Hakkı.”

⁹⁵² Üç yüz tonilatodan küçük gemilere ilişkin özel sorumluluk sınırı TTK madde 1332 ile öngörülmektedir ve 83.500 ÖÇH olarak belirlenmiştir. Bu tür gemiler için farklı bir sorumluluk sınırı rejimi belirlenmesi ise madde gerekçelerinde şu şekilde açıklanmaktadır: “Londra konferansında, İsviçre gibi ülkeler, içsularda kullanılan bazı küçük tekneler için daha yüksek limitler kabul etme haklarını saklı tutmak istediğinden bu hüküm kabul edilmişti. 1976 tarihli Sözleşmeye taraf olan ülkelerin yaklaşık yarısı, bu haktan yararlanarak, 300 tonilatodan küçük gemiler için özel kurallar kabul etmiştir (CMI Raporu, sayfa 488, 598). Ancak, yapılan düzenlemelerin tümü, sorumluluk sınırının azaltılması yönünde olmuştur. Bunun dışında 1976 tarihli Sözleşmeden ayrılan bir düzenleme kabul edilmemiş, aksine, Sözleşme hükümlerinin, ulusal hukukta kabul edilen düşük sınırlar çerçevesinde uygulanması benimsenmiştir. Bu sebeplerle Tasarının bu hükmünde, 300 tonilatodan küçük gemiler hakkında özel düzenleme yapıldığı açıklanmış, sorumluluk sınırı ise 1332 nci maddede ayrıca düzenlenmiştir.”

alacaklara işleyecek faiz ise sorun genel hükümler çerçevesinde çözümlenecektir. Bu itibarla 2004 sayılı İcra ve İflâs Kanununun m. 196 hükmündeki kural kıyasen uygulanacaktır ve dolayısıyla faiz, paylaşırma sonuna kadar işleyecek, ancak ödemeler yapılırken önce asıl alacaklar ödenecek, sonra faiz için fonun kalanı kullanılacaktır⁹⁵³. TTK m. 1347 hükmü ayrıca kurulan fonların, fonun paylaştırılmasının sonuna kadar faiz getiren bir hesapta tutulmasını zorunlu kılmaktadır.

Bu itibarla tesis olunan fon yalnızca sınırlı sorumluluğa tabi alacakların karşılanması bakımından kullanılabilir⁹⁵⁴. Böylelikle fonu tesis eden şahsın diğer alacaklılarının fona başvurmalarının önü kapatılmış bulunmaktadır. Bu kural TTK m. 1346 hükmüyle tekrar edilmektedir. Buna göre kurulan fonlar, yalnız, haklarında sınırlı sorumluluk ileri sürülebilecek olan alacakların ödenmesinde kullanılabilir. Fon kurulması yoluyla sorumluluğunu sınırlayan kişinin diğer alacaklıları, hiçbir şekilde bu fonlara başvuramaz. Fonların paylaştırılmasından sonra bir bakiye kalırsa, fonu kuran kişinin diğer alacaklıları, bu bakiyeyi takip edebilir. Ancak bu kalan bakiyenin diğer alacaklılar tarafından takip edilebilmesinin tek şartı fonun sorumlu tutulan şahıs tarafından kurulmasıdır, zira fon sigortacı tarafından kurulduğu takdirde borçlunun diğer alacaklıları kalan bakiyeye dahi el uzatamayacaktır⁹⁵⁵.

Fon hesaplanan miktarın yatırılması ya da söz konusu miktara eş değer ve fonun tesis olunacağı Taraf Devletin mevzuatı bakımından kabul edilebilecek bir teminatın gösterilmesiyle tesis olunabilecektir. Diğer taraftan TTK m. 1345 hükmü uyarınca bir alacağın kurulan fona gireceği, fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul

⁹⁵³ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 384 (1347nci Maddeye İlişkin Açıklama).

⁹⁵⁴ Bu kural donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğu bakımından önem arz etmektedir. Zira donatanın bu sorumluluğu Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırmaya tabi tutulacaksa, bu durumda söz konusu fon yalnızca kirlenme zararından doğan alacaklara değil; söz konusu zararın meydana gelmesine sebep olan olayda ortaya çıkan diğer alacaklara da tahsis edilmiştir. Örneğin çatma sonucu kirlenme zararının meydana gelmesi halinde Londra Sözleşmesi uyarınca sorumluluğu sınırlamak üzere kurulan fondan hem kirlenme zararına ilişkin alacaklar hem de çatmaya ilişkin can ve mal zararları karşılanacaktır.

⁹⁵⁵ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 383 (1346ncı Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 901.

edildiği anda o alacağa ilişkin tüm ayni ve şahsi teminatların serbest bırakılması gerekmektedir. Bu ayni veya şahsi teminatların söz konusu alacak bakımından sağladığı önceliğin fonun paylaşılmasında dikkate alınmayacağı da ayrıca hüküm altına alınmaktadır.

b. Fon tesis edilmeden sorumluluğun sınırlandırılması

Londra Sözleşmesi m. 10/f. 1 hükmü sorumluluğun fon kurulmadan da sınırlandırılmasına olanak tanımaktadır. Öte yandan Sözleşme Taraf Devletlere kendi milli hukukları uyarınca düzenleme yaparak sınırlı sorumluluktan yararlanmak için fon tesis edilmesini zorunlu kılma hakkını da tanımaktadır. TTK m. 1335 uyarınca fon kurulmadan da sorumluluğu sınırlama hakkının ileri sürülebileceği öngörülmektedir. Bu itibarla Türkiye'nin sınırlı sorumluluktan yararlanmak için fon tesisini zorunlu kılmadığı gözlenmektedir. Sonuç olarak Londra Sözleşmesi uyarınca fon tesisi ihtiyari kılınmaktadır, TTK m. 1335 hükmü de bu kuralı tekrarlayarak durumu açıklığa kavuşturmuştur⁹⁵⁶.

iii. Kişisel Sorumlulukta Fon tesisi

Londra Sözleşmesi uyarınca sorumluluğunu sınırlamak üzere fon tesis etme hakkı tanınmış olan bir tüzel kişinin, adi şirketin yahut donatma iştirakinin adına fon tesis edilmeden önce doğrudan ortaklardan biri veya paydaş donatanlardan biri aleyhine talebin yöneltilmesi de gündeme gelebilecektir. Aslında tüzel kişi, adi şirket yahut donatma iştiraki adına fon tesis edildiği takdirde ortaklara yahut paydaş donatanlara ayrıca başvurma hakkı ortadan kalkmaktadır. Bu itibarla ele alınan durum yalnızca adi şirket, tüzel kişi yahut donatma iştiraki tarafından bir fon tesis edilmediği hallerde ortaya çıkmaktadır. TTK m. 1342 hükmü uyarınca böyle bir halde tüzel kişinin, donatma iştirakinin ya da adi şirketin o borcuna ilişkin olarak sorumluluk yöneltilebilecek şahıslar da fon kurarak sorumluluklarını sınırlayabileceklerdir. Fonun toplam sorumluluk sınırı üzerinden kurulması şartı aranmaktadır, fon kuran şahsın ortaklıktaki pay oranının dikkate alınmayacağı açık

⁹⁵⁶ Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 373 (1335inci Maddeye İlişkin Açıklama); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 884-885.

bir şekilde hüküm altına alınmıştır. Bu itibarla kurulan Fon, Sözleşme uyarınca kurulan fon hükmünde sayılacaktır.

iv. Fonun Paylaştırılması

Fonun paylaştırılmasına ilişkin alacaklar arasındaki öncelik sırası Sözleşmenin m. 6 ve 7 hükümleri uyarınca tespit edilmekte olup bu öncelik sırası gözetilmek kaydıyla alacaklılar arasında alacak miktarıyla orantılı olarak paylaştırılacağı Sözleşmenin m. 12 hükmüyle belirtilmektedir. Ancak bir şekilde fona tabi bir alacak fon paylaştırılmadan önce gemi maliki yahut sigortacısı tarafından tazmin edildiyse, ödeyen şahıs ödediği miktar ölçüsünde alacaklıya halef olacaktır. Gemi maliki ya da sigortacısı haricindeki şahıslar alacaklıya böyle bir ödeme yaptığı takdirde Sözleşme m. 12/f. 3 hükmü uyarınca Taraf Devlet milli hukuku böyle bir halefiyete cevaz verdiği takdirde ödeyen şahıslar alacaklıya halef olabilecektir. Sözleşme bu noktada milli hukuka atıf yaptığından TTK m. 1344 hükmü uyarınca ödeme yapan şahısların alacaklının haklarına ödeme yaptıkları oranda halef olacakları hüküm altına alınmıştır⁹⁵⁷.

v. Görevli ve Yetkili Mahkeme

TTK m. 1348 hükmü uyarınca Türk mahkemeleri nezdinde fon kurulmasına ilişkin görevli mahkeme deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bu mahkemenin bulunmadığı yerlerde bu işle görevlendirilmiş asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa, fonun miktarına bakılmaksızın, bu işle görevlendirilmiş asliye hukuk mahkemesidir. Türk Gemi Sicillerinden birine kayıtlı olan gemiler bakımından ise, o gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu mahkeme, sicile kayıtlı olmayan Türk gemilerinde malikin yerleşim yeri mahkemesi, yabancı

⁹⁵⁷ Söz konusu hükme ilişkin madde gerekçelerinde şu açıklamalara yer verilmektedir: “Türk hukukunda, başkasının borcunu ödeyen kimsenin halefiyeti hususunda, açık bir genel hüküm yoktur. Kanuni halefiyet ile ilgili çeşitli özel hükümlerin örnekseme yoluyla genişletilip başka hallere uygulanması mümkün görülmemektedir. Konunun önemi ve fon alacaklılarının en geniş himayeye kavuşturulmasını teminen, maddede sayılan hallerle sınırlı olarak, her ihtimalde kanuni halefiyetin kabul edilmesi uygun olacaktır. Böylece uygulamada, fona karşı bir talebi sulh eden her kimse, sulh ettiği talebi, kanuni halef sıfatıyla fona karşı dermeyan edebilecektir. Madde bu amaçla kaleme alınmıştır. Ancak bu madde ile, fon borçlusunun ve diğer fon alacaklılarının, mezkûr alacaklıya ve onun kanuni halefine karşı haiz oldukları itiraz ve def’ilere dokunulmuş değildir.” (Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 382 [1344üncü Maddeye İlişkin Açıklama]; Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 899.)

gemilerde ise, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi yetkili kılınmıştır.

Yargılama ve takip giderlerine ilişkin olarak sevk edilen TTK m. 1349 hükmü uyarınca yargılama ve takip giderleri bakımından sorumluluk sınırlanmayacaktır. Fon kurulduğu takdirde de davalı veya takip borçlusu, bu giderleri ayrıca ödemek zorunda kılınmıştır.

3. Sorumluluk sınırı hesap birimi

Sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde kullanılan hesap birimi Özel Çekme Hakkıdır⁹⁵⁸. Özel Çekme Hakkı hesap birimi 1976 tarihli Londra Sözleşmesi ile getirilen en önemli yeniliklerden biridir⁹⁵⁹. Yukarıda Özel Çekme Hakkı üzerinden belirlenen sorumluluk sınırları, öncelikle sınırlı sorumluluğun ileri sürüldüğü Devletin milli para birime çevrilecektir. Bu çevirme prosedürü bakımından fonun kurulduğu, ödemenin yapıldığı veya teminatın gösterildiği Devlet kanunları uyarınca ve o tarihteki milli para değeri esas alınarak gerçekleştirilecektir. Öte yandan ilgili Taraf Devletin aynı zamanda Milletlerarası Para Fonuna üye olması halinde ise söz konusu Devletin milli para biriminin özel çekme hakkı olarak değeri Milletlerarası Para Fonu tarafından söz konusu tarihte kendi işlemlerinde uygulanan usul çerçevesinde hesaplanacaktır.

G. Sınırlama Hakkının Kalktığı Haller

Londra Sözleşmesi uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz bulunan şahıslar bazı hallerde bu imkândan yoksun kalmaktadır. Sözleşme'nin 4. maddesi uyarınca şahsi bir fiil veya ihmalinden kaynaklanan zarara kasten veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile sebebiyet

⁹⁵⁸ “Special Drawing Right” olarak bilinen ve ÖÇH (SDR) şeklinde kısaltılan Özel Çekme Hakkı 1969 yılında Bretton Woods sabit kur rejimini desteklemek amacıyla IMF (Uluslararası Para Fonu) tarafından oluşturulmuştur. İlk oluşturulduğu dönemde değeri 0.888671 gram saf altın değerindeydi ve o dönemde 1 Amerikan Dolarına tekabül etmekteydi. Bretton Woods sisteminin 1973 yılında çökmesinin ardından yeniden tanımlanmıştır. Uluslararası piyasalarda önem teşkil eden dört para birimi (Euro, USD, Yen, Sterling) esas alınarak günlük değeri belirlenir ve günlük olarak IMF ve Merkez Bankası tarafından ilan edilir. (<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>) Hesap birimi olarak Poincare Frankı sisteminin terk edilmesindeki en önemli sebep uluslararası para sistemindeki yeni gelişmeler ve dünya çapındaki enflasyonun bu hesap biriminin muhafaza edilmesine izin vermemesi dolayısıyla da sorunlara yol açmasıdır. (Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 19.)

⁹⁵⁹ Aydın, **a.g.m.**, s. 272.

vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişi sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybeder⁹⁶⁰. Bu itibarla sınırlama hakkının kalkmasına yol açan kusur “ kast” derecesindeki kusur ile “pervasızca hareket” derecesindeki kusur olmak üzere iki çeşittir⁹⁶¹. Şahsın pervasızca hareketi sebebiyle sınırsız sorumluluğa tabi tutulabilmesi için, zarara sebep olan fiil ya da ihmalin pervasızca bir hareket niteliğini taşıması şartının yanı sıra fiilin sonucunda muhtemelen böyle bir zarar meydana gelebileceğinin bilincinde olması şartı da aranmaktadır⁹⁶².

TTK m. 1343 hükmü sınırlama hakkını kaldıran kusura ilişkin özel bir hüküm öngörmektedir. Buna göre sorumluluğunu sınırlama hakkının kalkması için gerçek kişiler bakımından her bir gerçek kişinin kusuru, tüzel kişilerde Medeni Kanun’un m. 50 hükmüne binaen eylem ve işleriyle tüzel kişiyi borç altına sokan organların kusuru ve bu organı oluşturan kişilerin kusuru, adi şirketler bakımından şirket ortaklarının kusuru, donatma iştirakinde ise paydaş donatanlar ile gemi müdürünün kusuru dikkate alınmaktadır. Ayrıca tüm bu sayılan şahısları genel veya özel bir yetkiye binaen temsil eden şahısların kusuru da aynı şekilde dikkate alınmaktadır. TTK m. 1343/f. 2 hükmü uyarınca bu itibarla tüzel kişinin, adi, şirketin ve donatma

⁹⁶⁰ Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin bu kıstas ilk defa Milletlerarası Hava Taşımalarına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 1929 tarihli Varşova Sözleşmesini Tadile İlişkin Lahey Protokolü ile öngörülmüştür. (Çağa, **Enternasyonal Deniz Hukuku**, s. 299; Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 13.) Halbuki Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına ilişkin 1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi uyarınca donatanın şahsi kusurunun bulunması halinde sınırlı sorumluluktan yararlanma imkanı da ortadan kalkmaktadır. (Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 13.)

⁹⁶¹ Bu hususa ilişkin TTK madde gerekçelerinde şu açıklamalara yer verilmektedir: “Bu maddelerde tayin edilen kusur iki kademelidir. Birinci kademe, Türk hukuku bakımından “kast” derecesindeki kusurdur. İkinci kademe ise, Havayolu Taşımalarına ilişkin Varşova Sözleşmesinin 25 inci maddesinden Türk hukukuna giren bir kusur derecesidir. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 126 ncı maddesine iktibas edilen bu kusur ölçütü, kısaca “pervasız davranış” olarak nitelendirilmekte ve Tasarının birçok hükmünde düzenlenmiştir (855 inci maddenin beşinci fıkrası, 886 ve 887 nci maddeler, 930 uncu maddenin ikinci fıkrası, 1187 ve 1267 nci maddeler). 1976 tarihli Sözleşmenin hükmü, bir değişiklik yapılmaksızın âkid ülkelerce yürürlüğe konmuştur (CMI Raporu, s. 546).” (Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 381 [1343üncü Maddeye İlişkin Açıklama]; Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 896-897.)

⁹⁶² Bu kavram Anglo-Sakson hukuk sisteminde “wilful misconduct” kavramına denk gelmekte olup Kara Avrupası hukuk sisteminde tam karşılığı bulunmamakta; “kasta yakın ağır kusur”, “mevsuf nitelikte ağır kusur” ya da “çok ağır kusur” olarak anlaşılmaları kabul edilmektedir. (Kender, **Deniz Ticaret Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu**, s. 119; Aydın, **a.g.m.**, s. 268.) Bu hususta detaylı bilgi için bkz. Tahir Çağa, “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **BATİDER**, C. IXX, S: 2, s. 289 vd.; Tahir Çağa, “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, **V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara, 1989, s. 173 vd.; Damar, **Wilful Misconduct Kavramı**, s. 379-393.

iştirakinin sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirmesine kusuruyla neden olan şahısların da kişisel sorumluluklarını sınırlama hakkı kalkmaktadır.

H. Londra Sözleşmesinin Uygulandığı Haller

Londra Sözleşmesine ilişkin genel özellikleri tespit ettikten sonra donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun hangi hallerde Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılabilirliğinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

1992 tarihli PKSS hem petrol kirliliğinden sorumluluğu hem de bu sorumluluğun sınırlandırılmasını düzenleyen bir milletlerarası sözleşmedir. Bu itibarla PKSS'nin uygulandığı hallerde sorumluluk sınırları da zaten PKSS uyarınca belirlenecektir. Öte yandan donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu Yakıt Sözleşmesi, DKHK yahut 2872 sayılı Çevre Kanunu uyarınca belirlendiği takdirde bu sorumluluğun Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılıp sınırlandırılmayacağı hususu önem teşkil etmektedir. Bu itibarla öncelikle Yakıt Sözleşmesi, ardından DKHK onun ardından ise Çevre Kanunu ele alınacaktır.

1. Yakıt Sözleşmesi

Yakıt Sözleşmesi deniz ticaret hukukunda genel olarak kabul görmüş bulunan ve aynı şekilde petrol kirliliği zararlarından sorumluluk bakımından da uygulanan sorumluluğun sınırlandırılması ilkesini muhafaza etmektedir. Yakıt Sözleşmesinin başlangıç metninde de petrol kirliliğinin her türü için kusursuz sorumluluğun öngörülmesinin ve bu sorumluluğun uygun bir sınır üzerinden sınırlandırılmasının önemi vurgulanmaktadır. Bu itibarla Yakıt Sözleşmesi m. 6 uyarınca sorumluluğun sınırlandırılması hususu şu şekilde düzenlenmektedir:

“İşbu Sözleşmedeki hiçbir hüküm, donatanın ve sigorta veya diğer mali teminat sağlayan şahıs veya şahısların, yürürlükteki bir mevzuat yahut değiştirilmiş şekliyle 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslar arası Sözleşme gibi uluslar arası rejim kapsamında sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hakkına halel getirmez.”

Görüldüğü üzere Yakıt Sözleşmesi ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin öngörülen hüküm PKSS ile karşılaştırıldığında oldukça genel nitelikli bir

hükümdür. Bu hüküm uyarınca donatanın sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olduğu teyit olunmakta ancak sorumluluk sınırlarının ölçüsü uygulanacak milli ya da milletlerarası rejime tabi kılınmaktadır. Bu itibarla bu hükmün münhasıran gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararları bakımından uygulanacak ayrı bir sınırlama rejimi kurmayı amaçlamadığını söylemek mümkündür⁹⁶³. Bu hüküm uyarınca somut olayda uygulama alanı bulduğu takdirde donatan sorumluluğunu 1976 tarihli Londra Sözleşmesi veya 1996 tarihli Protokolü uyarınca sınırlandırma hakkını haiz olacaktır⁹⁶⁴. İşbu Sözleşme yahut Protokol uygulanmadığı takdirde bu husustaki milli düzenlemeler uygulama alanı bulacaktır⁹⁶⁵.

Yakıt Sözleşmesinin kabul edildiği konferansta bu Sözleşmenin yanı sıra üç ayrı karar daha kabul edilmiştir. Bu kararlardan biri sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olup buna göre tüm Devletlere 1996 tarihli Londra Sözleşmesine ilişkin Protokole katılma ya da taraf olma çağrısı yapılmaktadır⁹⁶⁶. Bu karar Yakıt Sözleşmesi uygulanırken sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin uygulanacak kuralların yeknesaklaştırılmasını amaçlamaktadır. Ayrıca 1996 tarihli Londra Sözleşmesi Protokolü donatanın sorumluluk sınırlarını yükseltmektedir, böylece zarar görenler bakımından mevcut tazminat miktarı da artmaktadır. Dolayısıyla

⁹⁶³ Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, s. 159; De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 15. Yakıt Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları aşamasında IMO Hukuk Komitesine Sözleşmenin sorumluluk sınırlarını belirleyen hükümleri de ihtiva etmesi gerektiğine ilişkin öneriler sunulmuştur. Ancak delegelerin çoğu Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumluluğun sınırlandırılması hususunun Londra Sözleşmesine tabi kılınması gerektiği görüşünü paylaşmaktaydı. (LEG 76/12, 17 Kasım 1997, s. 10; LEG/77/11, 28 Nisan 1998, s. 18; LEG 78/11, 2 Kasım 1998, s. 17; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 254'ten naklen.)

⁹⁶⁴ Bununla birlikte değerlendirilmesi gereken önemli başka bir konu ise Yakıt Sözleşmesi m. 6 hükmüne bakılmaksızın, Londra Sözleşmesi m. 2 uyarınca kirlenme zararına ilişkin talepler açıkça belirtilmediğinden bu tür taleplerin Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırmaya tabi olup olmadığına ilişkin sorular gündeme gelmiştir. Zira Yakıt Sözleşmesi m. 6 hükmü metni incelendiğinde, hükmün Londra Sözleşmesinin uygulama alanını kirlenme zararını kapsayacak şekilde genişletmediği, fakat yalnızca sorumluluğu sınırlandırma hakkı söz konusuysa, bu hakkın saklı tutulduğu öngörülmektedir. Sonuç olarak Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumluluk Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılabilir. Ancak bu hususta dile getirilen şüphelerin de yersiz olmadığı ileri sürülmektedir. Bu görüş ise Londra Sözleşmesi m. 3(b) hükmü uyarınca Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi anlamında kirlenme zararının sınırlamadan hariç bırakılan alacaklar arasında sayılması ile gerekçelendirilmektedir. (LEG 74/4/2, 9 Ağustos 1996, s. 4; LEG/CONF.12/9, 18 Ocak 2001, s. 4; Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 247-248'den naklen.) Kanaatimizce Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumluluk Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılabilir. Bu konunun ayrıntılı değerlendirilmesi hakkında bkz. Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 247-252.

⁹⁶⁵ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 33.

⁹⁶⁶ Diğer kararlardan biri teknik iş birliğinin yaygınlaştırılmasına ilişkin olup diğeri ise petrol kirliliğinin sonuçlarını önlemek ya da azaltmak amacıyla tedbir alan şahısların korunmasına ilişkindir. Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 33.

kirilenme zararına uğrayan şahıslar da bundan faydalanacağından Devletler 1996 tarihli Londra Sözleşmesi Protokolüne taraf olmaya çağrılmaktadır⁹⁶⁷.

Bu noktada önemle vurgulanması gereken başka bir nokta daha bulunmaktadır. Buna göre gemi yakıtından kaynaklanan kirilenme zararına uğrayan şahısların uğradıkları zarara ilişkin tazmin talepleri söz konusu olayda meydana gelen diğer zararlara ilişkin tazmin talepleri ile yarışacaktır. Başka bir deyişle donatan tarafından tesis edilen fon, kirilenme zararı alacaklılarının yanı sıra çatmaya ya da yüke ilişkin zararların alacaklılarına da açık olacaktır⁹⁶⁸.

Sonuç olarak Sözleşmenin metninden de anlaşıldığı gibi sorumluluğun sınırlandırılması hususuna ilişkin olarak açık bir şekilde Londra Sözleşmesine atıf yapılmaktadır. Zira Yakıt Sözleşmesi uyarınca sorumlu tutulan şahıslar Londra Sözleşmesi uyarınca sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz kimselerden olup aynı şekilde Yakıt Sözleşmesi uyarınca tazmin edilen kirilenme zararı Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırmaya tabi alacaklardandır⁹⁶⁹. Bu itibarla Türk

⁹⁶⁷ Bunun yanı sıra Devletler 1924 ve 1957 tarihli Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin Sözleşmeleri feshetmeye de çağrılmaktadır. Ancak fesih Yakıt Sözleşmesine taraf olmak için şart olarak öngörülmemektedir. (Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 33'ten naklen, IMO LEG/82/3/3.) Zira Sözleşme uyarınca sorumluluğun sınırlandırılması hususunu belirleyen bu hüküm ile yeknesak bir milletlerarası rejim sağlanamamaktadır. Zira bu hususta Taraf Devletler farklı nitelikte hükümler uygulamaktadır. Bazı Taraf Devletler 1957 tarihli Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme'ye taraf iken, bazıları 1976 tarihli Londra Sözleşmesine, diğerleri ise 1996 tarihli Londra Sözleşmesini tadil eden Protokole taraftır. Diğer taraftan bazı Taraf Devletlerin kendi milli hukukları uyarınca öngörmediği sorumluluğun sınırlandırılması rejimleri olabileceği gibi bazı Devletler petrolden kaynaklanan kirilenme zararına ilişkin sorumluluğun sınırsız olduğunu kabul etmiş olabilir. Tüm bu hususlar göz önünde bulundurulduğundan Devletler, 1996 tarihli Londra Sözleşmesi Protokolüne taraf olmaya çağırılmıştır. Ancak bu durum gerçekleşene dek Yakıt Sözleşmesi bakımından sorumluluğun sınırlandırılması hususu yeknesak bir uygulamaya sahip olamayacaktır. (Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 247.)

⁹⁶⁸ Williams, **a.g.m.**, s. 196; De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 15. Ayrıca kirilenme zararını önlemek ya da azaltmak üzere alınan tedbirlere ilişkin masraflar bakımından donatana fona karşı alacaklı olma hakkı tanınmamıştır. Zira bu duruma ilişkin Yakıt Sözleşmesinde ya da Londra Sözleşmesinde herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Bu durum, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde benimsenen ilkelerle çelişmektedir. Bu itibarla Yakıt Sözleşmesi uyarınca meydana gelen kirilenme vakalarında donatanın kirilenme zararını önlemek ya da azaltmak amacıyla herhangi bir tedbir almayarak bu işi kamu makamlarına bırakması onun lehine olacaktır. (De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 15-16.)

⁹⁶⁹ Esas itibariyle Yakıt Sözleşmesi uyarınca kirilenme zararının Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlamaya tabi alacaklardan olduğu yaygın olarak kabul görmektedir ancak her iki milletlerarası sözleşmede de söz konusu kirilenme zararının sınırlamaya tabi alacaklardan olduğuna ilişkin açık bir hüküm yer almamaktadır. Yukarıda da işaret edildiği üzere Londra Sözleşmesi sınırlamaya tabi alacaklara ilişkin sınırlı bir liste öngörmektedir ve bu liste içinde kirilenme zararı yer almamaktadır. Kirilenme zararından doğan alacakların bir kısmı oldukça açık bir şekilde sınırlamaya tabi alacaklardandır ancak temizleme masrafları gibi diğer kısım alacakların sınırlamaya tabi olup

mahkemeleri nezdinde sorumluluk Yakıt Sözleşmesi uyarınca belirlendiği takdirde sorumluluğun sınırlandırılması hususu da Londra Sözleşmesi rejimine göre tayin olunacaktır.

2. DKHK

DKHK m. 7 hükmü uyarınca, “*Gemi başına sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı ve sorumlu tarafa yüklenecek azami tazminat miktarı konusunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.*” Bu madde uyarınca kanun koyucu sorumluluk sınırlarına ilişkin olarak ayrı bir sınırlı sorumluluk öngörmemekte, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğunu hüküm altına almaktadır. Ancak normlar hiyerarşisi uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler kanun hükmünde olup hükümlerinin öncelikle uygulanması gerekmektedir. Bu itibarla bu hüküm gereksiz ve isabetsizdir. Nitekim bu hüküm olmasaydı dahi sorumluluğun sınırlandırılması hususunda Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler uygulama alanı buluyorsa, bu sözleşme hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.

Esas olarak kanun koyucu burada milletlerarası sözleşmelere atıf yaparak 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Doğan Petrol Kirliliği Zararından Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile benimsenen kurala benzer bir hüküm öngörmektedir. Bu itibarla donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu DKHK uyarınca belirlendiği takdirde, sorumluluğun sınırlandırılması meselesi uygulama alanına girmek kaydıyla Londra Sözleşmesi uyarınca tayin olunacaktır.

3. 2872 sayılı Çevre Kanunu

Yukarıda Yakıt Sözleşmesi ile DKHK uyarınca donatanın sorumluluğu belirlendiği takdirde sorumluluğun sınırlandırılması meselesinin Londra Sözleşmesine tabi olacağı sonucuna varılmıştır. Donatanın petrol ve diğer zararlı maddelerin yol açtığı kirlenmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen DKHK uyarınca sorumluluk Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırıldığı takdirde aynı

olmadığı yoruma açıktır. (De La Rue, **Pollution From Ships' Bunkers**, s. 15.) Konu hakkında ayrıntılı değerlendirme için bkz. Gutierrez, **Bunkers Convention**, s. 247-252.

şekilde donatanın sorumluluğu Çevre Kanunu uyarınca belirlenirse yine Londra Sözleşmesi tarafından sınırlandırılmasının mümkün olup olmadığını değerlendirmek gerekmektedir.

Kural olarak şahsın sorumluluğu sınırsızdır. Sınırlı sorumluluk kanunen istisnaen öngörülmektedir. Yakıt Sözleşmesi ve DKHK uyarınca sorumluluğun sınırlandırılabilmesine kanunen cevaz verilmektedir. Ancak Çevre Kanunu'nda böyle bir hüküm yer almamaktadır. Bu itibarla sorumluluğun kıyasen sınırlandırılmasını kabul etmek yerinde olmayacaktır. Sonuç itibariyle Çevre Kanunu uyarınca donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu sınırsızdır⁹⁷⁰.

III. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme Uyarınca Gemi Malikinin Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması

A. Genel Olarak

Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi hem sorumluluğun dayanağını belirleyen hem de sorumluluğu sınırlama rejimini öngören bir milletlerarası sözleşmedir. PKSS m. 5 hükmü uyarınca gemi maliki bu Sözleşme'den doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir⁹⁷¹. 1969 tarihli PKSS ile 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları aşamasında kirlenme zararına ilişkin sorumluluğun sınırlandırılması ilkesi oy birliği ile kabul edilmiştir⁹⁷². Bu durumun sebepleri ise iki ana başlık altında toplanabilir. Deniz ticaret hukuku bakımından öngörülen diğer sorumluluk halleri sınırlı sorumluluğa tabidir⁹⁷³. Bu itibarla bilhassa ölüm ve yaralanma gibi zararlar sınırlı sorumluluğa tabi iken kirlenme zararından sorumluluğun sınırsız olarak öngörülmesi hakkaniyete aykırıdır. Bu durumun yanı

⁹⁷⁰ Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 158; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 242-243; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 174; Uluğ, **Deniz Kirliliğinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 1134.

⁹⁷¹ Burada yalnızca gemi malikinin sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olduğuna ve gemi malikinin yalnızca PKSS uyarınca bulunan sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olduğuna dikkat çekmek gerekmektedir. Sözleşme yalnızca gemi malikine sorumluluğun yöneltilmesine izin vermektedir ancak sorumluluğunu sınırlama hakkının sadece gemi maliki bakımından tanınması çeşitli problemlere yol açabilecektir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 187.) TTK ile sevk edilen özel PKSS hükümleri uyarınca gemi maliki haricindeki kimselerin de sorumluluğunu Sözleşme uyarınca sınırlandırabilecekleri öngörülmektedir.

⁹⁷² Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 62; Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 34.

⁹⁷³ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 223-224.

sıra sınırlı sorumluluk ilkesinin muhafaza edilmesinin esas nedeni ise böylece donatanın sorumluluğunu teminat altına alan sigortaya ilişkin olarak rizikonun önceden belirlenebilmesinin önemli ölçüde kolaylaşmasıdır⁹⁷⁴. Buna paralel olarak kirlenme zararına uğrayan şahıslar bakımından yeterli tazminatın sigortacıdan elde edilebilmesi de bu şahısların yararına olmaktadır⁹⁷⁵.

Sorumluluğun sınırlandırılması esası gemi malikinin kusursuz olarak sorumlu tutulmasına karşılık getirilmiştir⁹⁷⁶. Ayrıca PKSS ve Fon Sözleşmeleri ile kurulan iki aşamalı sorumluluk rejiminde kirlenme zararından sorumluluğun taşıma ve petrol endüstrileri arasında paylaştırılmasını sağlamaktadır⁹⁷⁷. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 5/f. 3 hükmü, sorumluluğun ancak ve ancak fon tesis etmek yoluyla sınırlandırabileceğini öngörmektedir. Sorumluluğun fon tesis etmek yoluyla sınırlandırılmasının uygulamada birçok avantajı bulunmaktadır. Örneğin fon tesisi ile sorumluluk artık gemiden fona geçeceğinden gemi faaliyet göstermeye devam edebilecektir. Ayrıca alacaklılar fon haricinde gemi malikinin malvarlığına el uzatamayacağından gemi maliki kalan malvarlığını alacaklıların takibinden de kurtarmış olacaktır. Başka bir deyişle fonun tesis edilmesiyle birlikte donatanın sorumluluğu sınırlı aynı sorumluluğa dönüşmektedir⁹⁷⁸.

Sorumluluğun sınırlandırılması esasları bakımından 1969 tarihli Sözleşme ile 1992 tarihli Sözleşme arasında bazı önemli farklılıklar bulunmaktadır. Aslında her iki Sözleşme de kaleme alındıkları dönemde yürürlükte bulunan deniz alacaklarına ilişkin sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası rejimin çeşitli yönlerini yansıtmaktadır. Dolayısıyla 1969 tarihli Sözleşme, 1957 tarihli Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin Brüksel Sözleşmesinde kabul edilen esasları yansıtmakta,

⁹⁷⁴ Donatanın sigorta ettirebileceği ölçüde sorumlu olması gerekmektedir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 224.)

⁹⁷⁵ Zhu, **Bunker Oil Pollution**, s. 32'den naklen, Documentation C.M.I. 1968-III, Report submitted by International Sub-committee, s. 146.

⁹⁷⁶ Chao, **Pollution from the Carriage of Oil**, s. 62. Zira 1969 tarihli Sözleşme uyarınca şahsi kusuru bulunan gemi maliki, 1992 tarihli Sözleşme uyarınca ise zararın malikin kasten veya pervasızca ve zararın meydana gelebileceğini bilerek gerçekleştirdiği şahsi bir fiilinin neden olması halinde sınırlı sorumluluktan yararlanma imkanı ortadan kalkacaktır.

⁹⁷⁷ Righom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 157; Özçayır, **Port State Control**, s. 272.

⁹⁷⁸ Fon tesisinin donatan bakımından uygulamada sağladığı bu avantajlar sayesinde gemi maliklerinin elverişli bayrakları tercih etmelerine ya da malvarlığında yalnızca tek bir geminin yer aldığı şirketler kurmalarına gerek kalmamaktadır. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 225.)

1992 tarihli Sözleşme ise 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmedeki esasları bünyesinde barındırmaktadır. 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme öncekine göre sorumluluk sınırlarını önemli ölçüde arttırmakta diğer taraftan sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybedildiği halleri önemli ölçüde kısıtlamaktadır⁹⁷⁹. Benzer olarak 1969 tarihli Sözleşme uyarınca sorumluluk sınırı 1992 tarihli olana göre önemli ölçüde daha az iken sorumluluğu sınırlandırma hakkının yitirildiği haller daha geniştir⁹⁸⁰.

B. 1969 tarihli Sözleşme uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması

1969 tarihli Sözleşmenin m. 5/f. 1 hükmü uyarınca gemi maliki sorumluluğunu her bir olay başına, aynı maddenin üçüncü fıkrasına uygun olarak bir fon tesis ederek, gemi tonajı başına 2000 Poincare frank (altın frank) ile sınırlama hakkına sahiptir⁹⁸¹. Gemi malikinin azami sorumluluk miktarı ise 210 milyon Poincare frank olarak belirlenmektedir. Bu itibarla 105.000 grostona kadar olan tankerler bakımından gemi maliki her bir tonaj başına 2000 Poincaré Frank ile sorumlu tutulacaklardır. Aynı maddenin dokuzuncu fıkrası uyarınca altın frank olarak ifade edilen ve Sözleşmenin kabul edildiği dönemde genellikle hesaplama birimi olarak kullanılan Poincare frank, 900/1000 ayarında 65.5 miligram altın değerine karşılık gelen bir birim olarak kabul edilmektedir⁹⁸².

1. Özel Çekme Hakkı

⁹⁷⁹ Righom, **Maritime Liability in EU Law**, s. 157.

⁹⁸⁰ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 100. Diğer taraftan belirtmek gerekir ki, 1969 tarihli Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi ile öngörülen sorumluluk sınırları 1957 tarihli Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin Brüksel Sözleşmesi ile öngörülen sorumluluk sınırlarının neredeyse iki katına tekabül etmektedir. Nitekim 1957 tarihli Sözleşme ile öngörülen sınırlar enflasyon sebebiyle yetersiz kalmasının yanı sıra kaleme alınmaları aşamasında da petrol kirliliği zararına ilişkin olarak düzenlenmemiştir. Bu itibarla 1969 tarihli Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi 1957 tarihli Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin Brüksel Sözleşmesine oranla yüksek sorumluluk sınırları öngörmesi bakımından da önem arz etmektedir. (Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 41.)

⁹⁸¹ Sözleşme uyarınca kabul edilen sınırlı sorumluluk sistemi, geminin beher tonilatosu için belirli bir miktarla sınırlama şeklindedir. Buna sınırlı şahsi sorumluluk denmektedir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 224.)

⁹⁸² Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 121.

1976 yılında kabul edilen ve 1981 yılında yürürlük kazanan bir Protokol ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hesap birimi olarak altın frank sistemi terk edilerek yerine Milletlerarası Para Fonu (IMF) tarafından öngörülen Özel Çekme Hakkı hesaplama birimi olarak benimsenmiştir⁹⁸³. İşbu 1976 tarihli Protokol ile 1969 tarihli Sözleşmede belirlenen 2000 franklık hesaplama birimi 133 Özel Çekme Hakkı ve 210 milyon frank değerindeki azami sorumluluk sınırı ise 14 milyon Özel Çekme Hakkı olarak öngörülmektedir⁹⁸⁴.

Sözleşmenin m. 5/f. 9(a) bendine göre altın frank ya da Özel Çekme Hakkı üzerinden belirlenen sorumluluk sınırı miktarındaki meblağ, sorumluluğun sınırlandırılması için kurulacak olan fonun tesis edildiği Devletin milli para birimine fonun tesis edildiği tarihteki değeri esas alınarak çevrilecektir. Sorumluluk sınırının Özel Çekme Hakkı üzerinden hesaplandığı ve fonun tesis edildiği Devletin IMF'ye üye olduğu takdirde bu birimin milli para değerine çevrilmesi işlemi IMF tarafından benimsenen çevirme metodu doğrultusunda yapılacaktır. Fonun tesis edildiği Devletin IMF'ye üye olmaması halinde ise milli para birimine çevirme işlemi için uygulanacak yöntemi seçmekte serbest bırakılmaktadır. Öte yandan bazı hallerde fonun tesis edildiği Devletin milli hukuku Özel Çekme Hakkının böyle bir hesapta kullanılmasına imkân vermiyor olabilir. Sözleşme bu ihtimali dikkate alarak m. 5/f. 9(b) hükmü uyarınca bu halde hesaplama biriminin 15 altın frank olarak esas alınacağı ve bu birim üzerinden milli para birimine çevirme işleminin uygulanacağını hüküm altına almaktadır⁹⁸⁵. Ayrıca Sözleşmenin m. 5/f. 9(c) hükmüne göre fonun tesis edildiği Devletin milli hukuku Özel Çekme Hakkının esas alınmasına izin vermiyorsa, izin verildiği takdirde sorumluluk sınırının milli para birimi uyarınca

⁹⁸³1978 tarihli Petrol Kirliliği Zararından Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşmeye ilişkin protokol, 19 Kasım 1976 tarihinde Londra'da kabul edilmiştir. Protokol 1981 yılının Nisan ayında yürürlüğe girmiştir. (De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 101; Jacobsson, **Civil Liability and Fund Conventions**, s. 43; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 224.)

⁹⁸⁴Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 121; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 110; Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 224.

⁹⁸⁵Burada geçen altın frank (Poincare frank) 900/1000 ayarında 65.5 miligram ağırlığındaki altın değerine denk gelmektedir. Bu birim 1805 yılında ihdas edilmiş, 1920 yılında Milletler Cemiyeti tarafından hesap birimi olarak kabul edilmiştir. (Tahir Çağa, "Gemilerden Altın Frank Esası Üzerinden Alınan Resimlere Dair", **İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi**, Cilt: 3, Sayı: 1-3, 1982, s. 36.) Altın frankın fonun tesis edildiği Devletin milli para birimine çevrilmesinin hesabı ise o ülkenin hukukuna göre yapılacaktır. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 121.)

karşılığına en yakın miktara ulaşılabacak şekilde altın frank üzerinden çevirme yapılması gerekmektedir. Bu Devletler Sözleşmeye ilişkin onaylama, kabul, uygun bulma ya da taraf olma belgelerini depo ederken kullanılacak hesaplama yöntemini ya da milli paraya çevirme işleminin sonucunu da bildirmekle yükümlü tutulmuşlardır⁹⁸⁶.

2. Gemi Tonajı Hesabı

1969 tarihli Sözleşme uyarınca geminin tonajı, safi tonaj ile bunun hesabı için gayri safi tonajdan çıkarılan makine dairesi alanının toplamı şeklinde hesaplanmaktadır⁹⁸⁷. Gemi tonajına ilişkin bu hesaplama yöntemi o dönemde yaygın olarak kullanılan gemi tonaj ölçüm sistemini yansıtmaktadır. Ancak bu ölçüm sistemi 1982 yılında yürürlüğe giren 1969 tarihli Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi ile terk edilmiştir. Bu Sözleşme ile yeni bir ölçüm sistemi benimsenmekte olup bu yeni ölçüm sistemi uyarınca geminin gros ve net tonajları birbirinden bağımsız olarak hesaplanmaktadır. Günümüzde bu yeni sistem oldukça yaygın olarak kabul görmektedir. Hatta uygulamada kullanılan gemi tonaj sertifikaları da bu sistem uyarınca düzenlenmektedir. Bu nedenle 1969 tarihli Sözleşmeye tabi bir tankerin tonajını hesaplamak tonaj artık yeni sisteme göre hesaplandığından güçlükler doğurmaktadır⁹⁸⁸. Sözleşmenin m. 5/f. 10 hükmü devamında mutad ölçüm kuralları uyarınca ölçülmesi mümkün olmayan gemilerin, bu geminin taşıyabileceği petrolün 2240 Libre bir ton hesabıyla bir ton olarak ifade edilecek ağırlığının %40 oranındaki kısmının geminin tonajı olarak kabul edileceği öngörülmektedir⁹⁸⁹. Ancak mutad ölçüm kuralları uyarınca ölçülmesi mümkün olan gemilere bu kural uygulanmayacaktır.

3. Sınırlı Sorumluluğa Tabi Zararlar

Gemi malikinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkı yalnızca Sözleşme uyarınca ortaya çıkan sorumluluğa uygulanmaktadır, kirlenme zararına sebebiyet

⁹⁸⁶ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 121-122.

⁹⁸⁷ Hacı Kara, **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk**, İstanbul, Yamaner Yayıncılık, 2005, s. 180.

⁹⁸⁸ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 101-102.

⁹⁸⁹ Kara, **a.g.e.**, s. 180.

veren olayın yol açtığı tüm sorumluluk hallerine uygulanması mümkün değildir. Dolayısıyla Sözleşme yalnızca kirlenme zararına ilişkin taleplerden doğan sorumluluğu sınırlamakta ve sözleşme uyarınca tesis edilen fondan yalnızca bu tür talepler tazmin edilebilecektir. Kirlenme zararından başka zararlar bakımından sorumluluk, uygulama alanına girdiği takdirde, 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme ya da uygulanacak milli hukuk uyarınca sınırlandırılabilir. Ayrıca kirlenme zararının birden fazla Devlet karasularında ortaya çıkması ve bu devletlerden birinin sözleşmeye taraf olup diğerinin taraf olmaması halinde, sözleşme uyarınca Taraf Devlette tesis edilen fondan taraf olmayan Devlette meydana gelen kirlenme zararını tazmin etmek mümkün olmayacaktır⁹⁹⁰.

4. Küçük gemiler/tankerler bakımından özel hüküm

Sözleşme küçük bir tankerin petrol kirliliği zararına yol açması haline ilişkin olarak asgari sorumluluk sınırı öngörmemektedir. Bundan dolayı bazı hallerde gemi malikinin Sözleşme uyarınca tayin olunan sınırlı sorumluluğu, ortaya çıkan kirlenme zararıyla karşılaştırıldığında oldukça orantısız ve hakkaniyete aykırı sonuçlara yol açmaktadır. Hatta şimdiye kadar Fon Sözleşmesinde Taraf Devletlerde gerçekleşmiş bazı olaylarda görece küçük kazalarda dahi 1971 Fonu ödenecek tazminatın oldukça büyük kısmına katlanmak zorunda kalmıştır⁹⁹¹.

C. 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması

1. Sorumluluk Sınırları

18 Ekim 2000 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü, 1992 tarihli PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırlarını yüzde elli oranında artıran değişiklikleri kabul etmiştir. Bu değişiklikler 1 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁹⁹². Türkiye de

⁹⁹⁰ De La Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 101.

⁹⁹¹ Örneğin Mebaruzaki Maru No.5 adlı Japon bandralı tankerin yol açtığı kirlenme zararı hakkında toplam 50.000 İngiliz sterlini değerinde tazminat talebi ileri sürülmüştür. Gemi yalnızca 10 groston ağırlığında olduğundan gemi malikinin sorumluluğu 3,740 İngiliz sterlini ile sınırlıdır. (IOPC Fund Annual Report, 1988, s.65)

⁹⁹² [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)

bu değişikliklere dair karara katılmayı 29/6/2012 tarih ve 6345 sayılı Kanun ile uygun bulmuştur. Uygun bulma kanunu 12/7/2012 tarih ve 28351 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

2000 tarihli değişiklikler uyarınca 5000 grostona kadar olan gemiler bakımından sorumluluk 4.51 milyon Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. 5000 groston ile 140.000 grostona kadar olan gemiler bakımından sorumluluk 5000 grostonu aştığı her groston başına 631 Özel Çekme Hakkı ve 4.51 milyon Özel Çekme Hakkının toplamı ile sınırlıdır. 140.000 grostonu aşan gemiler bakımından ise sorumluluk 89.77 milyon Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. 2000 yılında söz konusu sorumluluk limitleri yüzde elli oranında yükseltilmeden önce 1992 tarihli Sözleşme ile öngörülen sorumluluk sınırları da 1969 tarihli Sözleşme ile belirlenen sorumluluk sınırlarına oranlar oldukça yüksektir. Bu durum petrol kirliliğinden doğan sorumluluğun artık daha büyük bir kısmının Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonlarına katkıda bulunan petrol alıcılarından gemi maliki ile onun sorumluluk sigortacısına kaydırıldığını göstermektedir⁹⁹³.

2. Özel Sınırlar

Yukarıda 1969 tarihli Sözleşme uyarınca küçük tankerler bakımından herhangi bir azami sorumluluk limitinin belirlenmediğini, bu sebeple 1971 tarihli Fonun nispeten büyük olmayan kazalarda dahi sorumluluğun oldukça büyük bir kısmına katlanmak zorunda kaldığından söz etmiştik. Bu nedenle 1992 Sözleşmesi kaleme alınırken bu durum da dikkate alınmıştır ve 5000 grostona kadar olan tankerler bakımından 3 milyon Özel Çekme Hakkı tutarında asgari bir sorumluluk sınırı öngörülmüştür.

Benzer olarak TTK m. 1341/f. 2 hükmü uyarınca kılavuzlara ilişkin olarak özel bir sorumluluk sınırı öngörülmüştür. Buna göre 1992 tarihli PKSS m. III/f. 4(b) hükmü uyarınca PKSS anlamındaki kirlenme zararına ilişkin talepler bakımından kılavuzlara doğrudan dava açılmasının önü kapatılmaktadır. Ancak PKKS m. III/f. 5

⁹⁹³ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 107.

hükmü gemi malikine rücu davası açarak kılavuza başvurma hakkını tanımaktadır⁹⁹⁴. Bu rücu davasına ilişkin olarak TTK m. 1341/f. 2 hükmü uyarınca gemi maliki tarafından kılavuza yöneltilebilecek rücu istemlerinde sorumluluk sınırı toplam 1.500 Özel Çekme Hakkı olarak öngörülmüştür.

TTK m. 1341/f. 3 hükmü ayrıca söz konusu hükmün uygulanmasına ilişkin olarak kılavuz teriminin gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri kapsadığını ifade etmektedir⁹⁹⁵.

3. Gemi Tonajının Belirlenmesi

Sorumluluğun sınırını belirleyen temel unsurlardan birini gemi tonajı teşkil ettiğinden gemi tonajının nasıl hesaplanacağını tespit etmek gerekmektedir. 1992 tarihli Sözleşme ile gemi tonajına ilişkin hesap yöntemi bakımından 1969 tarihli Sözleşmede benimsenen yöntem terk edilmiştir. Çünkü gemi tonajının hesap yöntemine ilişkin milletlerarası uygulamaların yeknesaklaştırılması amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından 1969 tarihli “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi” hazırlanmıştır. 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi de bu Sözleşme ile kabul edilen hesaplama yöntemini benimsemektedir. Önemle vurgulamak gerekmektedir ki, kirlenme zararına sebep olan geminin 1969 tarihli Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesine taraf olmayan Devlet sicilinde kayıtlı bulunması halinde dahi Sözleşme ile tespit edilen hesap yöntemi kullanılacaktır⁹⁹⁶.

D. Gemi Malikinin Sorumluluğunu Sınırlama Hakkını Yitirdiği Haller

⁹⁹⁴ TBMM Dönem:23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 406 (Gerekçe Madde 1341); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 895.

⁹⁹⁵ Söz konusu hükme ilişkin olarak TTK Madde Gereklereinde yer alan açıklamalar şu şekildedir: “Üçüncü fıkrada kılavuzu istihdam edenin sorumluluk sınırı düzenlenmiştir. Bir gemiye kılavuzluk hizmetini fiilen veren kişi, uygulamada daima bir gerçek kişi olacaktır. Ancak, bu gerçek kişiler, hiç istisnasız bir kamu veya özel hukuk tüzel kişisi tarafından istihdam edilmektedir. Hükmün birinci fıkrası uyarınca kılavuzlara tanınan sorumluluk sınırlarından, onları istihdam eden tüzel kişilerin de yararlandırılması zorunludur. Üçüncü fıkra bu hususu tanzim etmektedir. Bu kurala göre, hizmeti veren kılavuz ve onu istihdam eden tüzel kişi, topluca bir tek sorumluluk sınırına tâbidir; dolayısıyla da binbeşyüz Özel Çekme Hakkı tutarında tek bir fon tesis ederek sorumluluklarını sınırlandırabilirler.” (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı: 96, s. 380; Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 895.)

⁹⁹⁶ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 107.

1. 1969 tarihli Sözleşme Uyarınca

1969 tarihli PKSS m. 5/f. 2 hükmü gemi malikinin kirlenme zararına sebebiyet veren olayın meydana gelmesinde şahsi kusurunun bulunması halinde malik sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitireceğini öngörmektedir⁹⁹⁷. Burada Sözleşme metninde yer alan şahsi kusur ifadesi esas olarak Sözleşmenin Fransızca metninden çıkarılmaktadır. Nitekim Sözleşmenin İngilizce metninde “*actual fault or privity*” ibaresi yer almaktadır. “*Actual fault*” ibaresi esas olarak malikin kusuruna işaret etmekte, “*privity*” ifadesi ise diğer şahısların kusurlarıyla işledikleri fiil ile malikin sorumluluğunu sınırlama hakkını ortadan kaldıran bir ilişkinin tespit edilmesine işaret etmektedir. Bu ifade doğrultusunda, kaptan ve diğer gemi adamlarının kusuruyla işledikleri fiil ile gemi maliki arasında bir ilişki bulunduğu takdirde gemi malikinin sınırlı sorumluluktan yararlanma imkânı ortadan kalkacaktır⁹⁹⁸.

Sonuç olarak 1969 tarihli Sözleşme uyarınca malikin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirmesi hiç de zor değildir. Mahkemeler bu açığı değerlendirerek kirlenme vakalarının çoğunda malikin sorumluluğunu sınırlandırma imkânından yoksun olduğuna karar vermişlerdir⁹⁹⁹. Nitekim kaptan ya da diğer gemi adamlarının gemi malikinin açık onayı ile ya da bilgisi dâhilinde işledikleri kusurlu fiilin kirlenme zararına yol açması hali de gemi malikinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını bertaraf edecektir¹⁰⁰⁰. Deniz ticareti taşımacılığı genel olarak gerçek kişiler tarafından değil, şirket gibi tüzel kişiler tarafından icra

⁹⁹⁷ Sözleşme’de kullanılan bu ifade 1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nden aynen alınmıştır. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 189.)

⁹⁹⁸ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 124. Ancak geminin gemi işletme müteahhidi tarafından işletildiği hallerde malike kusurlu davranış izafe edilmesi mümkün olmayacaktır. (Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 25; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 126.)

⁹⁹⁹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 106. Kusurlu donatanın sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı ilkesi Deniz hukukunun temel ilkelerinden biridir ve görüldüğü üzere 1969 tarihli PKSS uyarınca da kabul edilmiştir. Şahsi kusura ilişkin uygulamada mahkemelerin oldukça sıkı davrandıkları gözlenmektedir. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 225.)

¹⁰⁰⁰ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 106. Ancak burada da gemi malikinin bizzat kusurlu olması aranmaktadır, zira gemi malikinin onayı ya da bilgisi olmadan gemi adamlarının ya da müstahdemlerin kusuru, gemi malikinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirmesi bakımından yeterli değildir. (Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, s. 158.)

edilmektedir¹⁰⁰¹. Bu hallerde şirketin alter egosu olarak addolunan şahıslara isnat edilecek kusur halinde de sorumluluğunu sınırlandırma hakkı ortadan kalkacaktır¹⁰⁰².

1969 tarihli Sözleşme uyarınca malikin sınırlı sorumluluk imkânından yararlanma hakkını kaybetmesi için kirlenme zararına sebebiyet veren olayın vuku bulmasının tek sebebinin malikin şahsi kusurunun bulunması değildir. Böyle bir olayın meydana gelmesini etkileyen malikin kusuruyla işlediği her türlü fiil şahsi kusur teşkil etmektedir. Nitekim kusurunun ağırlığının da bir önemi bulunmamaktadır. Malikin sorumluluğunu sınırlama hakkının ortadan kalkması için malikin kastının söz konusu olması gerekli değildir, hafif ihmal dahi yeterli sayılmaktadır¹⁰⁰³.

Bilindiği üzere 1969 tarihli Sözleşmeye taraf olan Devletler çoğunlukla aynı zamanda 1971 tarihli Fon Sözleşmesine de taraf olmaktadır ve kirlenme zararının Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile belirlenen sorumluluk sınırını aşan kısmını Fon karşılamaktadır. Ancak şimdiye kadar görülmüş davalar incelendiğinde 1971 Fonunun genellikle malikin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz olup olmadığı belli olmadan ileri sürülen taleplerin tazmin edilmesi yoluna gidildiği görülmektedir. Ender rastlanan bazı davalarda ise 1971 Fonunun sorumluluk sınırını aşan tazminat miktarını zarar görenlere ödedikten sonra sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirmiş bulunan gemi malikine rücu ettiği gözlenmektedir. Ancak gemi malikinin zorunlu sorumluluk sigortacısı, gemi maliki sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirse dahi, kirlenme zararının Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile tayin olunan

¹⁰⁰¹ Yönetim kurulu bulunan şirketlerin gemi maliki olduğu hallerde ancak yönetim kurulunda yer alan kişilerin kusuru şirkete atfedilmektedir. Bu duruma ilişkin olarak yönetim kurulu üyelerinden yalnızca birinin kusuruyla kirlenme zararına yol açması yeterli kabul edilmektedir, tüm üyelerin kusuru aranmaz. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 104.)

¹⁰⁰² 1911 yılında meydana gelen Edward Dawson kazasında kazandaki problem nedeniyle gemide patlama meydana gelmiş, yapılan incelemeler sonucu geminin maliki bulunan limited şirket genel müdürünün kazana ilişkin arızayı bildiği ancak tamir ettirmediği anlaşılmıştır. Genel müdürün bu olayın meydana gelmesindeki kusuru şirkete atfedilmiştir. Dolayısıyla gemi maliki şahsi kusuru bulunduğu gerekçesiyle sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirmiştir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 103'ten naklen; Lennard's Carrying Co. Ltd v. Asiatic Petroleum Co. Ltd. 1915.)

¹⁰⁰³ Ünün, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 125. Burada gemi malikinin şahsen kusurlu olması aranmaktadır ancak malik, yeterince tedbirli davranmamışsa da kusurlu kabul edilecektir. (Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, s. 158.)

sorumluluk sınırına kadar olan kısmından sorumludur. Dolayısıyla bunu aşan kısım için sorumluluk sigortasına doğrudan başvurulması mümkün olmayacaktır¹⁰⁰⁴.

2. 1992 tarihli Sözleşme Uyarınca Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

1992 tarihli Sözleşme ile 1969 tarihli Sözleşme ile kabul edilen malikin şahsi kusurunun bulunması halinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitireceğine ilişkin prensip terk edilmiştir¹⁰⁰⁵. Sözleşmenin m. 5/f. 2 hükmü uyarınca kirlenme zararının gemi malikinin zarara sebep olma kastıyla ya da muhtemelen böyle bir zarara sebep olabileceğini bilerek işlediği şahsi fiil ya da ihmalden kaynakladığı ispat edildiği takdirde sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirecektir. Gemi malikinin bir tüzel kişi olması halinde ise şirketin alter egosunun işlediği fiil ya da ihmal yahut pervasızca hareket sonucu sorumluluk sınırları ortadan kalkacaktır¹⁰⁰⁶.

Sınırlama hakkını kaldıran kusura ilişkin düzenlemeler TTK m. 1343 hükmü uyarınca öngörülmektedir. Zira hükmün uygulanmasında kusurun derecesinin yorumunu hâkime bırakmak yerine hükmü somutlaştırma yoluna gidilmiştir¹⁰⁰⁷. Buna göre gerçek kişilerde, her bir gerçek kişinin kusuru, tüzel kişilerde, Türk Medenî Kanunu'nun m. 50 hükmü uyarınca eylem ve işleriyle tüzel kişiyi borç altına sokan organların kusuru ve organı oluşturan kişilerin kusurları, adi şirketlerde şirket ortaklarının kusuru, donatma iştirakinde, paydaş donatanların ve gemi müdürünün kusuru dikkate alınacaktır. Ayrıca bu sayılan şahısları genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden şahıslar varsa onların kusuru da dikkate alınacaktır. Ayrıca

¹⁰⁰⁴ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 106-107.

¹⁰⁰⁵ Bu sistemin terk edilmesindeki en önemli sebeplerden biri İngiliz mahkemelerinin olayların çoğunda malikin sorumluluğunu sınırlama hakkını bertaraf eden hallerin varlığına karar vermesidir. Bunun üzerine 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Uluslar arası Sözleşme ile sorumluluğun sınırlandırılması hakkının ortadan kalktığı haller farklı kurallarla düzenlenmiş, böylece bu hakkın yitirilmesi daha zor bir hale gelmiştir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 108.) Bu sistemin terk edilmesinin diğer nedenleri ise farklı ülke mahkemelerinin şahsi kusur kavramını farklı yorumlaması sonucu yeknesaklığın sağlanamamasıdır. (Çetingil, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 13-14.)

¹⁰⁰⁶ Zira sadece gemi malikinin şahsi fiil ve ihmali sonucunda sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı ortadan kalkacaktır. Malikin gemi adamları, müstahdemleri ya da temsilcilerinin şahsi fiil ya da kusuru halinde sınırlı sorumluluktan yararlanma imkanı ortadan kalkmayacaktır. (Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, s. 159; De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 108.)

¹⁰⁰⁷ TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 381.

tüzel kişinin, adi şirketin ve donatma iştirakinin sınırlama hakkının kalkmasına kusuruyla sebep olan kişiler, kişisel sorumluluklarını sınırlayamayacaktır.

3. Sınırlı Sorumluluk İlkesinin Geçerli Olmadığı Haller

Gemi maliki sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmemiş olsa dahi zaman zaman sınırlı sorumluluk ilkesinin düzgün şekilde işlemesi mümkün olmayabilir. Zira somut olayda kirlenme zararı birden fazla Devlet karasularında meydana gelebilir ve bu Devletlerden biri Sözleşmeye taraf iken diğer taraf olmayabilir. Böyle bir halde gemi maliki Sözleşmeye taraf olmayan Devlet karasularında meydana gelen kirlenme zararlarından da sorumlu tutulabilecek ve bu sorumluluk Sözleşme uyarınca belirlenen sınırlı şahsi sorumluluk haricinde ortaya çıkacaktır. Zira malikin sınırlı sorumluluk için tesis ettiği fon yalnızca Taraf Devlet karasularında meydana gelen zararlar için geçerli olabilecektir ve böylece malik fonu aşan miktarlar için de sorumlu tutulabilecektir¹⁰⁰⁸.

Diğer taraftan Taraf Devletlerde ortaya çıkan bazı zararlar da fondan talep edilemeyecektir. Buna göre Sözleşme uyarınca kirlenme zararı olarak nitelendirilemeyen zararlar gemi malikinden fondan hariç olarak talep edilebilecektir. Örnek olarak yangın veya patlamadan ileri gelen ve kirlenme zararı olarak addolunmayan bu tür zararlar gemi malikinin sınırlı sorumluluğu kapsamında yer almadığından burada da sınırlı sorumluluk ilkesi işlemeyecek ve gemi maliki bu zararlardan Sözleşme haricinde sorumlu tutulabilecektir¹⁰⁰⁹.

E. 1969 ve 1992 tarihli Sözleşmeler Uyarınca Sınırlama Fonu Tesisi ve Paylaştırılması

1. Fon Kurma Hakkının Tanındığı Kişiler

¹⁰⁰⁸Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 131.

¹⁰⁰⁹Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 131.

1969 ve 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmelerinin m. 5/f. 3 hükmü uyarınca gemi maliki, fon tesis ederek sınırlı sorumluluk imkânından yararlanabilecektir¹⁰¹⁰. Ancak çalışmamızda daha önce belirtildiği üzere Sözleşme malikin sorumluluğunun teminat altına alınmasına ilişkin bir yükümlülük öngörmüş, bu itibarla da zarar görenlere malikin sorumluluk sigortacısına doğrudan başvurma hakkını tanımıştır¹⁰¹¹. Dolayısıyla fon kurarak sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı aynı zamanda gemi malikinin sorumluluğunu teminat altına alan sorumluluk sigortacısına ya da malikin sorumluluğuna güvence sağlayan şahıs bakımından da m. 5/f. 11 hükmü uyarınca tanınmaktadır. Söz konusu hüküm uyarınca sorumluluk sigortacısı ya da mali güvenceyi sağlayan şahıslar malikle eşit şartlar ve aynı hukuki neticelerle sınırlı sorumluluktan yararlanmak amacıyla fon kurma hakkını haizdir¹⁰¹².

Yukarıda bazı hallerde gemi malikinin sorumluluğunu sınırlandırmaya ilişkin hakkını yitireceği halleri incelemiştik¹⁰¹³. Gemi maliki 1969 tarihli Sözleşme m. 5/f. 2 hükmüne göre uyarınca şahsi bir kusuru bulunduğu takdirde ve 1992 tarihli Sözleşme m. 5/f. 2 hükmü uyarınca zarara sebep olma kastıyla ya da muhtemelen böyle bir zararın meydana gelebileceğini öngörerek pervasızca işlediği fiili ya da ihmali bulunduğu takdirde sorumluluğunu sınırlandırma imkânından yararlanamayacaktır. Böyle bir halin söz konusu olduğu takdirde sigortacının veya malikin sorumluluğuna ilişkin güvence veren şahsın fon tesis edip edemeyeceği hususu Sözleşmenin 5. maddesinin on birinci fıkrası ile hükme bağlanmaktadır. Buna göre gemi maliki bakımından sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı ortadan kalksa dahi sigortacı ya da mali güvence veren diğer şahıslar fon tesis edebileceklerdir. Öte

¹⁰¹⁰ Fon tesis etmek suretiyle sorumluluğun sınırlandırılmasının çeşitli faydaları bulunmaktadır. Buna göre fon tesis edildikten sonra donatanın sorumluluğu gemi üzerinden fona geçmektedir, bu itibarla gemi işletilmeye devam edilebilir. Ayrıca fon tesis etmek suretiyle gemi maliki kalan tüm malvarlığını alacaklıların takibinden kurtarmış olacaktır. Diğer bir deyişle fonun tesisiyle donatanın sorumluluğu sınırlı aynı sorumluluğa dönüşmektedir. Bununla beraber gemi Malikilerinin malvarlığında yalnızca tek bir geminin bulunduğu, tek gemi şirketi kurmak ya da kolay bayrak arama gibi çarelere başvurmalarına da gerek kalmamaktadır. (Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 225.)

¹⁰¹¹ İkinci Bölüm, II, B, 7.

¹⁰¹² Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 224-225; Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 131.

¹⁰¹³ Üçüncü Bölüm, III, D.

yandan sigortacının fon tesis etmesine karşılık, zarar görenlerin gemi malikine başvurma hakkı saklı tutulmaktadır¹⁰¹⁴.

2. Fonun Tesis

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 5/f. 3 hükmüne göre gemi malikinin sınırlı sorumluluktan yararlanabilmek için sorumluluk sınırının tamamını temsil eden meblağ oranında Sözleşme uyarınca bir fon tesis etmesi gerekmektedir. Başka bir deyişle gemi malikinin kirlenme zararından doğan sorumluluğu bakımından sınırlandırma olanağı fon tesis etme şartına tabi tutulmaktadır. Fonun tesisi ve paylaştırılmasına ilişkin Sözleşmede yer almayan hususlar Taraf Devletlerin milli hukuku uyarınca düzenlenecektir¹⁰¹⁵.

a. Görevli ve Yetkili Mahkeme

Fonun ülkesinde dava açılacak olan Taraf Devletlerden birinin mahkemesi ya da yetkili mercilerinde tesis edilmesi gerekmektedir. Öte yandan bazı hallerde kirlenme zararı nedeniyle birden fazla Devlet mahkemeleri nezdinde dava açıldığı takdirde, bu mahkemelerin her birinde ayrı olarak fon tesis etmek gerekmemektedir. Malik kirlenme zararına sebebiyet veren aynı olaya ilişkin tek bir fon kurabilir. Bu fon farklı Devlet mahkemelerinde açılmış davaların tamamı bakımından geçerli olacaktır¹⁰¹⁶.

Fonu tesis edecek görevli ve yetkili mahkeme TTK m. 1348 uyarınca özel bir hüküm ile belirlenmiştir. Buna göre 1992 tarihli PKSS uyarınca fon kurulması konusunda görevli mahkeme, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli Asliye Ticaret Mahkemesi, bu mahkemenin bulunmadığı yerlerde bu işle görevlendirilmiş Asliye Ticaret Mahkemesi, o da yoksa, fonun miktarına bakılmaksızın, bu işle görevlendirilmiş Asliye Hukuk Mahkemesidir. TTK m. 1348/f. 2 hükmü uyarınca ise 1992 tarihli PKSS uyarınca fon kurulması konusunda, bir Türk Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerde, o gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu mahkeme, sicile kayıtlı

¹⁰¹⁴ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 128.

¹⁰¹⁵ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 225.

¹⁰¹⁶ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 127; Abecassis/Jarashow, **a.g.e.**, s. 212.

olmayan Türk gemilerinde malikin yerleşim yeri mahkemesi, yabancı gemilerde ise, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi yetkili kılınmaktadır.

b. Fon Tesisinde İzlenecek Usul

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 5/f. 3 hükmüne göre fon sorumlu bulunan meblağın tevdi edilmesi veya banka teminatı sağlanması yahut Taraf Devlet mevzuatı uyarınca kabul edilen ve mahkeme ya da diğer yetkili merciler tarafından yeterli bulunacak başkaca bir teminatın gösterilmesi suretiyle tesis edilebilecektir. Bu şekilde tesis edilen fonun sınırlı sorumluluk miktarının tamamı için kurulması gerekmektedir. Diğer taraftan bazı hallerde olay sonucunda ortaya çıkan kirlenme zararı, Sözleşme uyarınca belirlenen azami sorumluluk sınırını geçmeyebilir. Böyle bir halde malik kirlenme zararının azami sorumluluk miktarından daha az olduğunu ispat ederek fonun daha düşük bir meblağ üzerinden tesis edilmesini talep edemeyecektir¹⁰¹⁷. Bununla beraber bazı hallerde malik zararın önlenmesi ya da en aza indirgenmesine ilişkin önleyici tedbirleri bizzat almış olabilir. Sözleşmenin m. 5/f. 8 hükmü uyarınca bu tedbirlere ilişkin masrafları fona karşı ileri sürebilecektir, ancak bu masrafların sınırlı sorumluluk sınırına ilişkin tutardan indirilerek fonun daha düşük bir miktar üzerinden kurulmasını talep edemeyecektir¹⁰¹⁸.

Sözleşmenin m. 9/f. 1 hükmüne göre kirlenme zararına yol açan hadisenin birden çok Devlet karasuları dâhil münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi

¹⁰¹⁷ Bir olay sonucu ortaya çıkan kirlenme zararının tespit edilmesi güçlük arz edebilir ve bu nedenle zaman alabilir. Bu itibarla böyle bir hükmün sevk edilmesinin, zarar görenleri korumak amacıyla isabetli olduğu ileri sürülebilecektir. Öte yandan nispeten küçük ölçekli kirlenme zararlarına yol açan olaylar bakımından ise sorumluluk sınırını teşkil eden miktar oranında fonun tesis edilmesi şart olmamalıdır. Nitekim bu durum ispat edilebilir ve daha düşük bir miktar üzerinden fon tesis edilmesi malikin lehine olacaktır. Halbuki Türk hukukunda gemi üzerindeki ihtiyati haczin teminat gösterilerek kaldırılmasına ilişkin olarak, İcra İflas Kanunu madde 263 uyarınca alacağın geminin değerinden az olması halinde teminat alacak miktarı oranında gösterilebilmektedir. (Tahir Çağa/Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku III: Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları – Zamanaşımı – Deniz Hukukunda Cebri İcra**, 4. Bası, İstanbul, Arıkan Yayınları, 2005, s. 135; Çetingil, **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, s. 141.) Ünan'a göre bu bakımdan Sözleşme ile benzer bir çözüm getirilmesi mümkündür. Böylece malik kirlenme zararına ilişkin borcun sorumluluk sınırından daha az olduğunu ispat ettiği takdirde fon kirlenme zararına ilişkin alacakların toplamı oranında tesis edilebilecektir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 127.)

¹⁰¹⁸ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 127.

halinde zarar görenler zararın meydana geldiği Taraf Devlet mahkemelerinde Sözleşme uyarınca uğradıkları zarara ilişkin taleplerini ileri sürebileceklerdir. Bu itibarla gemi malikine karşı tazminat davasının birden fazla Devlet mahkemesinde açılması halinde malik nerede fon tesis edeceğini seçebilecektir¹⁰¹⁹.

1969 tarihli Sözleşmenin ardından fon tesis ederek sorumluluğunu sınırlamak isteyen malikin zarar görenler tarafından henüz bir dava açılmadan bunu gerçekleştirip gerçekleştirilemeyeceği meselesi tartışma konusu olmuştur. 1969 tarihli Sözleşmenin m. 3/f. 3 hükmü lâfzî anlamda yorumlandığında malikin yalnızca dava açıldıktan sonra sorumluluğunu sınırlandırabileceği sonucuna ulaşılmaktadır¹⁰²⁰. Sonuç olarak böyle bir halde sorumluluğun dava açılmadan sınırlanıp sınırlanamayacağı meselesi uygulanacak milli usul hukukuna ve mahkemelerin buna izin verip vermeyeceğine bağlıdır¹⁰²¹. 1969 tarihli Sözleşme ile gündeme gelen bu tartışmalar nedeniyle bu durumun açıklığa kavuşabilmesi için 1992 tarihli Sözleşme m. 5/f. 3 hükmü uyarınca açıkça dava açılmadan da gemi malikinin fon tesis edebileceği hüküm altına alınmaktadır.

c. Fon Haricindeki Malvarlığına Başvurma Yasağı

Sözleşmenin m. 6/f. 1(a) hükmüne göre gemi malikinin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını yitirdiği haller hariç tutulmak üzere, fon tesis edildiği takdirde zarar görenler artık malikin fon haricindeki malvarlığına karşı taleplerini ileri süremeyeceklerdir. Bu itibarla da gemi malikinin fonu dava açılmadan mümkün olduğunca çabuk bir şekilde tesis etmesi fon haricindeki malvarlığına el uzatılması imkânını ortadan kaldırması bakımından malikin lehine olacaktır. Ayrıca Sözleşmenin m. 6/f. 1(b) hükmüne göre fonun kurulduğu andan itibaren hakkında fonun kurulduğu kirlenme zararları bakımından o ana dek yapılmış hacizler ve hacizlerin önlenmesi için gösterilen teminatlar serbest bırakılacaktır. Ancak bu

¹⁰¹⁹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 109.

¹⁰²⁰ Aynı şekilde 1971 tarihli İngiliz Merchant Shipping Act uyarınca da önce mahkemenin gemi malikinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz olup olmadığını araştırması gerektiği gerekçesiyle malikin sorumluluğunu sınırlandırmak üzere mahkemeye başvurusu gerektiği hüküm altına alınmıştır. Öte yandan 1979 yılında meydana gelen Tanio kazasında Fransız mahkemesi gemi maliklerinin dava açılmadan önce fon kurmasına izin vermiştir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 129.)

¹⁰²¹ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 110.

hükümün uygulama alanı bulabilmesi Sözleşmenin m. 6/f. 2 hükmü uyarınca zarar görenin zararının karşılanması talebiyle mahkemeye başvurabilecek ve zararını tesis edilen fondan kısmen ya da tamamen karşılayabilmesi şartına bağlanmaktadır¹⁰²².

Özetle Sözleşme gemi malikine sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını bahşetmekte, bu sınırlı sorumluluk imkânından yararlanmasını ise fon tesis etme şartına bağlamaktadır. Doktrinde gemi malikinin fon tesis etmesinin en önemli sonucunun malikin sorumluluğunun sınırlı aynı sorumluluğa dönüşmesi olarak kabul edilmektedir¹⁰²³.

d. TTK ile Öngörülen Özel Hükümler/Tamamlayıcı Kurallar

Uygulamada meydana gelebilecek uyuşmazlıkları önlemek amacıyla TTK ile bir takım tamamlayıcı kurallar sevk edilmiştir. Örneğin bir tüzel kişinin, adi şirketin yahut donatma iştirakinin adına fon tesis edilmeden önce doğrudan ortaklardan ya da paydaş donatanlardan birine karşı kirlenme zararına ilişkin bir talep yönetildiği haller TTK m. 1342 hükmü uyarınca düzenlenmiştir. Zira böyle bir talep yöneltildiği takdirde talebin muhatabı bulunan ortak ya da paydaş donatan diğer ortakların fon tesisine katılmasını sağlayamazsa TTK ile sevk edilen bu özel hüküm uygulama alanı bulacaktır. Diğer taraftan tüzel kişi, adi şirket yahut donatma iştiraki adına fon tesis

¹⁰²² Öte yandan Taraf Devletlerde ileri sürülen kirlenme zararı harici zararlar ile Sözleşme'ye taraf olmayan Devletlerde ileri sürülen tüm zararlara ilişkin talepler PKSS çerçevesinden kurulan sınırlama fonundan etkilenmezler. Bu itibarla bir olayda hem Taraf Devletlerin hem de taraf olmayan Devletlerin kırıları kirlenme zararından etkilendiği takdirde gemi malikinin sorumluluğu PKSS ile öngörülen sınırı aşabilecektir. Ancak kirlenme zararının iki Taraf Devleti birden etkilediği hallerde gemi malikine yalnızca tek bir sınırlama fonu kurma hakkı tanınmaktadır. Bu durum ise PKSS'ye taraf olan Devlet sayısının artmasının gemi malikleri açısından ne kadar avantajlı olduğunu gözler önüne sermektedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 192-193.)

¹⁰²³ Kender, **Deniz Kirlenmesinden Donatanın Sorumluluğu**, s. 224. Çağa ve Çetingil uyarınca 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslar arası Sözleşme uyarınca sorumluluğun sınırlanması için fon tesis edilmesi halinde sorumluluk sınırlı aynı sorumluluk şeklinde nitelendirilebilecektir. (Çağa/Kender, **Deniz Ticareti Hukuku III**, s. 132; Tahir Çağa, "Enternasyonal Deniz Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler", **BATİDER**, 1977, Cilt IX, s. 313; Ergon Çetingil, "Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu", **Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu**, s. 165) Diğer taraftan Kalpsüz ise malikin fon tesis etmesi halinde sorumluluğun sınırlı şahsi sorumluluk haline geleceğini ileri sürmektedir. (Kalpsüz, **Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu**, s. 165.) Ünan ise sınırlı şahsi sorumluluğun niteliği itibarıyla Kalpsüz'ün bu görüşünün isabetsiz olduğunu, Sözleşme ile 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Sözleşmes arasında fon tesis etmek bakımından bir fark bulunmadığını, dolayısıyla petrol kirliliğinden meydana gelen kirlenme zararları bakımından oluşturulan fon ile malikin sorumluluğunun sınırlı aynı hale geleceğini ileri sürmektedir. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 129.)

edildiği takdirde ortaklara ayrıca başvurma imkânının ortadan kalktığını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir¹⁰²⁴. TTK m. 1342 uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan bir tüzel kişinin veya adi şirketin yahut donatma iştirakinin adına fon kurulmazsa, tüzel kişinin veya adi şirketin yahut donatma iştirakinin o borcundan ötürü şahsen sorumlu tutulabilecek her kişi, fon kurarak sorumluluğunu sınırlayabilecektir. Fonun, toplam sorumluluk sınırı üzerinden kurulması şarttır; fon kuran kişinin, tüzel kişideki veya adi şirketteki yahut donatma iştirakindeki pay oranı dikkate alınmaz. Bu itibarla tesis olunan bir fon, 1992 tarihli PKSS uyarınca kurulmuş fonla aynı hükümde olacaktır.

Bazı hallerde kirlenme zararına ilişkin olarak ayni veya şahsi teminatlar sağlanmış olabilir. Örneğin gemi üzerinde gemi ipoteği tesis edilmiş ya da gemi alacaklısı hakkı doğmuş olabilir. Bu itibarla fon tesis edildiği takdirde söz konusu alacağın fona tabi olacağı hususu da mahkeme tarafından kabul edildiği anda, o alacağa ilişkin tüm ayni ve şahsi teminatların sona ereceği TTK m. 1345 hükmü ile hüküm altına alınmıştır. Buna ilaveten söz konusu ayni ve şahsi teminatların o alacağa ilişkin olarak sağladığı öncelikler de fonun paylaştırılması sırasında dikkate alınmayacaktır ve fon kabul edilen alacaklar arasında garameten paylaştırılacaktır¹⁰²⁵.

TTK m. 1346 hükmü uyarınca Sözleşme uyarınca kurulan fon yalnız hakkında sınırlı sorumluluk ileri sürülebilecek olan alacaklar yani kirlenme zararına ilişkin alacakların ödenmesinde kullanılabilecektir. Fon kurarak sorumluluğunu sınırlayan gemi malikinin diğer alacaklıları hiçbir suretle bu fona el uzatamayacaktır. Ancak fonun paylaştırılmasının ardından geriye kalan bakiye olduğu takdirde diğer alacaklılar yalnızca bu bakiyeyi takip edebilecektir. Bu temel prensip Londra Sözleşmesi'nin m. 11/f. 1 hükmü ile hüküm altına alınmış olup benzer bir hüküm 1992 tarihli PKSS uyarınca öngörülmemiştir. Bu itibarla uygulamada oluşabilecek

¹⁰²⁴ TBMM Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 380 (Gerekçe Madde 1342); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 896.

¹⁰²⁵ TBMM Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 382-383 (Gerekçe Madde 1345); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 899-900.

tereddütleri gidermek amacıyla söz konusu hüküm TTK ile tamamlayıcı kural niteliğinde sevk edilmiştir¹⁰²⁶.

3. Faiz

Uygulamada sınırlama fonuna herhangi bir faiz oranının uygulanıp uygulanmayacağı meselesi gündeme gelmiştir. Bu hususta hem 1969 tarihli hem de 1992 tarihli Sözleşme hiçbir hüküm sevk etmemektedir. Bu meseleyi yetkili mahkemenin milli hukukuna uygun olarak tayin etmek isabetli olacaktır¹⁰²⁷. Bununla beraber sorumluluk sınırına uygulanacak faiz meselesini 1971 tarihli Fon da dikkate almış, bunun neticesinde Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarının malikin sorumluluk sınırı ile bu miktara uygulanacak faiz bakımından sorumlu olmayacağı, bu tutarların toplamını aşan meblağlardan sorumlu olacağı görüşünü benimsenmiştir¹⁰²⁸.

Faizin milli hukuk kuralları uyarınca belirlenecek olmasından ötürü TTK m. 1347 hükmü uyarınca sorumluluğun sınırlı olduğu mahkeme tarafından kabul edildiği takdirde fona giren alacakların Sözleşme ile tayin olunan sınırları aşan kısmına faiz işletmek mümkün olmayacaktır. Zira bu halde faiz eksik borç niteliğini kazanacaktır. Alacaklara yürütülecek faize ilişkin herhangi bir hüküm sevk edilmediğinden bu husus genel kurallar doğrultusunda belirlenecektir. Bu itibarla 2004 sayılı İcra ve İflâs Kanunu'nun m. 196 hükmü doğrultusunda faiz paylaşırma sonuna kadar işleyecektir, ancak ödemeler yapılırken önce asıl alacaklar ödenecek, sonra faiz için fonun kalanı kullanılacaktır. Ayrıca TTK m. 1347/f. 2 hükmü uyarınca fonların paylaşırma sonuna kadar faiz getiren bir hesapta tutulması zorunlu kılınmıştır. Zira kirlenme zararına uğrayan çok sayıda alacaklının söz konusu olduğu haller bakımından fonun paylaşırılması, oldukça uzun sürebilecektir. Bu sürenin

¹⁰²⁶ TBMM Dönemi: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 383 (Gerekçe Madde 1346); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 900-901.

¹⁰²⁷ Örneğin İngiliz hukukunda gemi maliki mahkemeye sınırlı sorumluluk miktarı ile sorumluluğa sebep olan hadisenin meydana geldiği tarihten fonun tesis edildiği tarihe kadarki dönem bakımından ortaya çıkan faiz miktarının toplamını tevdi etmek yoluyla sınırlı sorumluluktan yararlanabilmektedir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 110'dan naklen; *TheFunabashi* (1972) 1 Lloyd'sRep. 371, *Garden City* (No. 2) (1984) 2 Lloyd'sRep. 37.

¹⁰²⁸ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 110.

değerlendirilerek bu süreye ilişkin fona faiz yürütülmesi, hem alacaklıların hem de borçlunun lehine olacaktır¹⁰²⁹.

4. Fonun Paylaştırılması

Sözleşmenin 9. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca gemi malikinin fonu tesis etmesinin ardından ülkesinde fon tesis olunan Devlet mahkemeleri taksimi ve tevziine ilişkin olarak münhasıran yetkili kılınmaktadır. Dolayısıyla gemi malikinin nezdinde fon tesis ettiği mahkeme fonun paylaştırılması bakımından da yetkilidir.

Gemi maliki tarafından tesis edilen fon öncelikle kirlenme zararı olarak nitelendirilen zararlara uğrayan şahısların bu zarara ilişkin taleplerinin tatmin edilmesine tahsis edilecektir. Sözleşmenin 5. maddesinin dördüncü fıkrası malik tarafından tesis edilen fonun mahkemece ne şekilde paylaştırılacağını öngörmektedir. Buna göre tesis edilen fonun kirlenme zararına uğrayan şahıslar arasında sabit bulunan alacakları ölçüsünde paylaştırılması gerekmektedir. Böylece diğer alacaklıların fona el uzatamayacağı hüküm altına alınmakta ve kirlenme zararına uğrayan şahısların bu zarara ilişkin talep hakları korunmaktadır. Öte yandan kirlenme zararı sorumluluk sınırını geçmediği ve bu itibarla kirlenme zararına uğrayan tüm alacaklıların taleplerinin tatmin edilmesinin ardından fonda bir miktar daha kaldığı takdirde diğer alacaklıların bu kalan miktara el uzatamayacağına ilişkin bir hüküm yer almamaktadır¹⁰³⁰.

5. Halefiyet

Bazı hallerde gemi maliki, malik tarafından istihdam edilen şahıslar, malikin temsilcileri, sigortacısı ya da malikin sorumluluğuna ilişkin güvence sağlamış bulunan şahıslar fona ilişkin herhangi bir paylaştırma yapılmadan önce zarar görenlerin zararını gidermiş olabilirler. Bu halde Sözleşmenin 5. maddesinin beşinci fıkrası uyarınca fon haricinde ödeme yapan yukarıda sayılmış bulunan şahıslar, zarar görenlerin fona kaşı bulunan talep hakkına zararını giderdikleri ölçüde halef

¹⁰²⁹ TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 384 (Gerekçe Madde 1347); Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 901-902.

¹⁰³⁰ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 131.

olmaktadır¹⁰³¹. Aynı madde hükmünün altıncı fıkrası ise, uygulanacak milli hukuk izin verdiği takdirde, yukarıda sayılan şahıslardan başka şahısların da fon haricinde zarar görenlerin zararını giderdikleri ölçüde zarar görenlerin haklarına halef olacakları ve böylece fona karşı talepte bulunabileceklerini hüküm altına almaktadır. Dolayısıyla örneğin kirlenme zararına uğrayan mağdurun bu zararı kendi sigortacısı tarafından giderildiği takdirde kirlenme zararına uğrayan şahsın fona ilişkin talep hakkına – milli hukuk izin verdiği ölçüde- halef olacaktır¹⁰³².

Söz konusu hükümlerde söz edilen milli hukuk ile ne kastedildiği doktrinde tartışılmıştır. Bir görüşe göre fonun paylaştırılması ve dağıtılması bakımından hasren yetkili bulunan ve fonun nezdinde kurulduğu mahkeme veya merciin tabi bulunduğu Devletin hukuku kast edilmemekte ancak halefiyet ilişkisine uygulanacak hukuk kast edilmektedir¹⁰³³.

TTK m. 1344 uyarınca Sözleşme ile sözü edilen kanuni halefiyet hususu özel bir hüküm ile düzenleme alanı bulmuştur. Buna göre 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin V inci maddesinin altıncı paragrafında belirtilen ödemeleri yapan kişiler, kendisine ödeme yapılan kişinin haklarına, yapılan ödeme oranında halef olacaktır. Yukarıda da belirtildiği üzere PKSS m. V/f. 6 hükmü bakımından kanuni halefiyet Sözleşmede öngörülmemiştir. Ancak ulusal hukuka böyle bir halefiyeti öngörme imkânı tanınmaktadır. Türk hukukunda, başkasının borcunu ödeyen kimsenin halefiyeti hususunda, açık bir genel hüküm olmadığından TTK m. 1344 hükmü uyarınca tamamlayıcı bir kural sevk edilmiş olup kanuni halefiyet Sözleşmenin m. V/f. 6 hükmü bakımından da kabul edilmiştir. Bu itibarla fona karşı ileri sürülebilecek bir talebi tazmin eden şahıs, tazmin ettiği talep oranında fona karşı alacaklının kanuni halefi konumunda olacaktır¹⁰³⁴.

¹⁰³¹ Sözleşme ile böyle bir kural sevk edilmiştir ancak çalışmamızın önceki kısımlarında kirlenme zararına ilişkin sorumluluğun yalnızca Sözleşme uyarınca ve yalnızca gemi maliki ile sorumluluk sigortacısı ya da sorumluluğu hakkında güvence vermiş bulunan şahsa yöneltilebileceğinden söz etmiştik. Bu prensip uyarınca malikin istihdam ettiği şahıslar ile temsilcilerinin halefiyet ilkesinden yararlandırılmasının gerekli olup olmadığı hususu tartışmalıdır. Öte yandan bu durumu sınırlı sorumluluk ilkesine bağlılık ile açıklamak mümkündür. (Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 130.)

¹⁰³² De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 111.

¹⁰³³ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 130.

¹⁰³⁴ TTK Madde Gerekçelerinde söz konusu hüküm ile, fon borçlusunun ve diğer fon alacaklılarının, mezkûr alacaklıya ve onun kanuni halefine karşı haiz oldukları itiraz ve def'ilere dokunulmuş

Halefiyet yalnızca zararın giderildiği ya da tazminatın ödendiği ölçüde gerçekleşecektir. Buna bağlı olarak taleplerin tamamının toplamının sınırlı sorumluluk fonu miktarını aşması halinde fondan talep hakkına halef olan şahıs ödediği tazminatın tamamına kavuşamayacaktır. Fon Sözleşmelerinin yürürlük kazandığı olaylar bakımından ise germi maliki ya da fona karşı talep hakkına halef olan şahısların Fon Sözleşmelerine tabi olan fonlara başvurma hakkı doğacaktır. Sonuç olarak Fon Sözleşmeleri gereğince Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca zararlarının tamamı karşılanamayan zarar görenlerin fona başvurma hakkı bulunmaktadır. Bundan dolayı fona karşı talep hakkına sahip olup tazminatın tamamına kavuşamayanlara fona başvurma yolu açık olmalıdır¹⁰³⁵.

Öte yandan Sözleşme fonun paylaştırılmasının ardından halefiyet ilkesinin işletilmesine sebep olacak halleri de dikkate almaktadır. Buna göre malik, istihdam ettiği şahıslar, temsilcileri, sigortacısı ya da sorumluluğuna ilişkin güvence veren şahıslar bazı hallerde fon dağıtılmadan önce halefiyet ilkesinin geçerli olacağı ödemeyi yapmamış olabilirler ancak bazı hallerde böyle bir ödemenin fonun paylaştırılmasından sonra yapılacağı sabit olabilir. Sözleşmenin 5. maddesinin yedinci fıkrası uyarınca adı geçen bu şahıslar fonun paylaştırılmasından önce zarar görenlere herhangi bir ödemem yapmamış olmakla beraber ileride kirlenme zararına ilişkin ödemede bulunacaklarını ispat etmeleri gerekmektedir. Bu takdirde fonun nezdinde kurulduğu mahkeme ya da yetkili merci fondan yeterli bir miktarın bu şahıslara ayrılarak belirli bir süre için saklı tutulmasını emredebilecektir. Böylece bu şahısların halef oldukları fona karşı talep hakkı muhafaza edilmiş olacak ve karşılıksız kalmayacaktır. Ancak özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir ki, Sözleşme burada “emredebilir” ifadesini kullanarak fonun nezdinde kurulduğu mahkeme yahut yetkili mercie takdir yetkisi tanımaktadır. Mahkeme ya da yetkili merciin söz konusu halde fondan belirli bir miktarın ayrılmasını uygun bulması gerekmektedir. Öte yandan mahkeme bunu uygun bulsa ve belirli bir miktar fondan ayrılrsa dahi belirli bir süre içerisinde halefiyet ilkesini işletecek ödeme yapılmazsa,

olmadığı da ayrıca vurgulanmaktadır. (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 382 [Gerekçe Madde 1344]; Atamer, **Sınırlı Sorumluluk ve Petrol Kirliliği Sözleşmeleri**, s. 898-899.)

¹⁰³⁵ De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 111.

mahkeme ya da yetkili merciin saklı tuttuğu miktarın zararı kısmen giderilmiş olan alacaklılara tediyesi gerekmektedir¹⁰³⁶.

6. Gemi Maliki Tarafından İhtiyari Olarak Yapılan Masraflar

Gemi malikinin kirlenme zararını önlemek veya azaltmak amacıyla ihtiyari olarak aldığı tedbirlere ilişkin masraflar bakımından fona başvurma hakkı bulunmaktadır. Bu hak PKSS m. 5/f. 8 hükmüyle öngörülmektedir. Bu hüküm uyarınca gemi maliki kirlenme zararını önlemek ya da azaltmak uğruna yaptığı makul masraflar hakkında diğer fon alacaklılarıyla eşit şekilde sınırlı sorumluluk fonuna başvurma hakkını haizdir¹⁰³⁷. Burada önemle vurgulamak gerekmektedir ki söz konusu hükümde geçen tedbirler Sözleşme kapsamında tazmin edilen kirlenme zararına dâhil bulunan önleyici tedbirlerden farklı bir niteliktedir. Bu tedbirler oldukça benzer nitelikte olmasına rağmen bu hükümde adı geçen tedbirlerin gemi maliki tarafından ihtiyari olarak alınması gerekmektedir¹⁰³⁸.

¹⁰³⁶ Ünan, **Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk**, s. 131.

¹⁰³⁷ Ayrıca bu masrafların petrolün denize dökülmesinden sonra yapılması şartı aranmaktadır. Gemi malikinin petrol denize sızmadan önce yürüttüğü kurtarma faaliyetine ilişkin masrafları bu kapsamda değerlendirmek mümkün olmayacaktır. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 192.)

¹⁰³⁸ Öte yandan bu tedbirler arasındaki ifade benzerliği kirlenme zararının meydana geldiği yer hukuku uyarınca gemi malikinin bu tedbirleri almasının zorunlu olduğu haller bakımından zorluklar arz edebilecektir. (De la Rue/Anderson, **a.g.e.**, s. 112.) Abecassis de “ihtiyarilik” kıstasının uygulamada yorumlanmasının sorunlara yol açabileceği görüşündedir. (Abecassis, **Oil Pollution from Ships**, s. 192.)

SONUÇ

Dünyamızın dörtte üçünün denizlerle kaplı olması denizleri yaşamın devamı için oldukça önemli bir konuma getirmektedir. Bu itibarla deniz kirliliği sık sık gündeme gelen ve çözüm aranan bir mesele haline gelmiştir. Petrolden kaynaklanan deniz kirliliği ise oldukça önemli deniz kirliliği türlerinden biridir. Bu nedenle çalışmamızda petrol kirliliğinden kaynaklanan sorumluluk etraflıca incelenmeye çalışılmıştır.

Petrol kirliliğinden sorumluluğa ilişkin olarak Türk mevzuatında 2872 sayılı Çevre Kanunu ile 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun yer almaktadır. Diğer taraftan petrol kirliliğinden sorumluluğu düzenleyen Türkiye'nin de taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler bulunmaktadır. Bunlar 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmedir. Çalışmamızın ikinci bölümünde donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun kaynakları iç hukuk kaynakları ile milletlerarası sözleşmeler bağlamında olmak üzere iki ayrı alanda incelenmiştir. Bu durumda somut olaylarda petrol kirliliğinden sorumluluğu tespit etmek için öncelikle hangi hükümlerin uygulama alanı bulacağını belirlemek gerekmektedir.

Petrol kirliliğinden sorumluluk hem iç hukuk kaynakları hem de Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler ile düzenlenmektedir. Bunlardan hangisinin öncelikle uygulanacağını tespit etmek gerekmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası m. 90/f. 5 hükmü uyarınca usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş olan milletlerarası sözleşmeler kanun hükmündedir. Dolayısıyla Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler iç hukuk kaynakları gibi kanun hükmünde olacaktır. MÖHUK m. 1/f. 2 hükmü uyarınca Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası anlaşmaların saklı olduğu vurgulanmaktadır. Bu itibarla aynı meseleleri düzenleyen milletlerarası bir sözleşme ile kanun bulunması halinde milletlerarası

sözleşmenin öncelikle uygulanması gerekmektedir. Özetle, donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğuna milletlerarası sözleşmelerin iç hukuk kurallarına nispeten öncelikli olarak uygulanacaktır.

1992 tarihli Fon Sözleşmesi, 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin tamamlayıcısı niteliğindedir ve donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunu belirlememektedir. Bu itibarla donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi yahut 2001 tarihli Yakıt Sözleşmesi uyarınca tespit edilecektir. PKSS m. 3/f. 4 hükmü uyarınca PKSS'nin uygulama alanına giren hallere öncelikle ve sadece PKSS hükümleri uygulanacaktır. Ayrıca Yakıt Sözleşmesi m. 4/f. 1 hükmü uyarınca PKSS anlamında kirlenme zararı olarak kabul edilen haller Yakıt Sözleşmesi uygulama alanından hariç bırakılmaktadır. Sonuç olarak donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun belirlenmesi için öncelikle Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uygulanacaktır. Ancak bu durum elbette somut olayın Sözleşmenin uygulama alanına girmesi şartına bağlanmaktadır.

1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanı bulabilmesi için çeşitli şartlar öngörülmektedir. Buna göre öncelikle kalıcı nitelikteki petrolden kaynaklanan bir kirlenme zararı meydana gelmeli ya da böyle bir zararın önlenmesi ya da sınırlandırılmasına dair tedbirlerin alınması gerekmektedir. Söz konusu kirlenme zararının tanker niteliğindeki bir gemide yük yahut yakıt olarak taşınması sırasında sızması ya da bırakılması sonucu meydana gelmesi gerekmektedir. Ayrıca kirlenme zararının Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine Taraf Devletlerden birinin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi gerekmektedir. Ancak önleyici tedbirlere ilişkin böyle bir sınırlama bulunmamaktadır, önleyici tedbirler açık denizde alınsalar dahi Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi kapsamına girmektedir. Yani Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulanabilmesi için tankerin ya da malikinın milliyetinin herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Tüm bu şartlar yerine geldiği takdirde somut olay bakımından Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu Petrol Kirliliği Hukuki

Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca belirlenecek, ardından sorumluluğunu sınırlama hakkını yitirmediği takdirde sorumluluğu yine Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hükümleri uyarınca sınırlandırılacaktır.

Donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunu düzenleyen esas olarak kabul edilen uluslararası rejim 1969 ve 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşmelerdir. Bu rejim dünya çapında genel olarak benimsenmiş, bazı Devletler tarafından iç hukukun bir parçası haline getirilmiştir. Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi 1969 yılında Torrey Canyon kazasının ardından kabul edilmiştir, ardından 1992 yılında kabul edilen Protokol ile değiştirilmiştir. Sözleşme, esas itibarıyla üç temel yeniliği beraberinde getirmektedir. Bunlardan ilki kusursuz sorumluluk esasının benimsemesi, ikincisi sorumluluk sınırlarını önemli ölçüde yükseltmesi ve üçüncüsü ise zorunlu sigorta ile sigortacıya doğrudan dava hakkını öngörmesidir. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 3/f. 1 hükmü uyarınca sorumluluğun doğması için bir olay sonucunda Sözleşme'nin uygulama alanına giren bir gemiden sızan ya da bırakılan kalıcı nitelikteki petrolün kirlenme zararına sebep olması gerekmektedir. Kirlenme zararından kirlenmeye sebep olan geminin olayın meydana geldiği tarihteki maliki sorumlu tutulmaktadır. Sözleşme uyarınca sorumluluğun doğması için gemi malikinin kusurlu olması gerekmemektedir. Öte yandan gemi maliki bazı istisnai hallerin mevcut olduğunu ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir. Ayrıca zorunlu sigorta rejiminin benimsenmesi ve bu rejim kapsamında zarar görene sigortacıya doğrudan başvurma hakkının tanınması Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin en önemli özelliklerinden birini teşkil etmektedir. Kısaca Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine göre sadece gemi maliki ve sigortacısı kirlenme zararından sorumlu tutulmaktadır ve bu şahıslar Sözleşme uyarınca sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahiptir. Burada önemle vurgulanması gereken husus, kirlenme zararına sebebiyet veren olay Sözleşmenin uygulama alanına girdiği takdirde sorumluluğun sadece ve öncelikle Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca belirlenecek olmasıdır. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi anlamında kirlenme zararına uğrayan şahıs, bu zarar bakımından sorumluluk talebini yalnızca gemi maliki ile sigortacısına

yöneltebilecektir. Bu Sözleşme anlamında kirlenme zararı bakımından gemi malikine lex fori hükümleri uyarınca sorumluluk yöneltilemeyeceği gibi gemi maliki ile sigortacıdan başka şahıslara da yöneltilemeyecektir.

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ve Fon Sözleşmeleri ile petrol kirliliğinden sorumluluk hakkında iki aşamalı bir sistem öngörülmektedir. Taraf Devletlerin çoğunda Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi bu sistemin ilk aşamasını oluşturmaktadır. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca gemi malikinin sorumlu bulunduğu tazminatın yanı sıra zarar görenlere Fon Sözleşmesi m. 2 hükmüyle kurulan Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu ile ilave tazminat imkânı sağlanmaktadır. 1971 tarihli Fon Sözleşmesi 1971 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonunu kurmuştur. 1992 tarihli Fon Sözleşmesi ile de 1992 tarihli Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu kurulmuştur. Fonlar Taraf Devletlerde yer alan petrol alıcılarına yüklenen vergiler ve harçlar ile finanse edilmektedir. Fonların temel amacı PKSS ile sağlanan tazminatın kirlenme zararını gidermek bakımından yetersiz kaldığı hallerde devreye girerek kirlenme zararının gemi maliki tarafından karşılanmayan kısmını tazmin etmektedir. Bu milletlerarası sorumluluk rejiminin etkinliği Taraf Devlet sayısının düzenli olarak artmasına önemli ölçüde katkıda bulunmuştur ve günümüzde 1992 tarihli Sözleşmeler oldukça fazla Devlet tarafından onaylanmış olup dünya çapında geçerli bir sorumluluk sistemi haline gelmiştir. Fon Sözleşmesi, Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi ile birlikte kirlenme zararına uğrayan şahısların zararlarının giderilmesini sağlayacak bir sistem kurmasının yanı sıra sorumluluğun ve tazminatın gemi ile yük malikleri arasında hakkaniyete uygun olarak paylaştırmakta ve bu anlamda amacına ulaşmaktadır.

Fon Sözleşmesi, m.2/f. 1(a) hükmü uyarınca Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarının Kurulmasındaki en temel amaç Taraf Devletlerde meydana gelen kirlenme zararından zarar gören şahısların zararının tamamının gemi maliki tarafından tazmin edilmediği takdirde kalan zararı tazmin etmektir. Bu takdirde Fon Sözleşmeleri m. 4 hükmü uyarınca zarar görenlerin zararı Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca gemi malikini sorumlu tutmak mümkün olmadığında; gemi malikinin kirlenme zararını tazmin etme yükümlülüğünü tam

olarak yerine getirmek için finansal bakımdan muktedir olmaması ve PKSS uyarınca sağlanan sigorta ya da sair mali güvencenin tazminat taleplerini tazmin etmek bakımından yetersiz olduğu ya da bu taleplerin teminat kapsamında olmaması halinde; ya da kirlenme zararının PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırını aşması halinde ilgili Fondan tazmin edilecektir.

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi tankerlerin yük ya da yakıt olarak taşıdığı petrolün sızması ya da bırakılması sonucunda meydana gelen kirliliğe ilişkin sorumluluğu ve bu sorumluluğun sınırlandırılmasını düzenleyen bir milletlerarası sözleşmedir. Ancak tanker olmayan gemiler de yakıt olarak taşıdıkları petrol nedeniyle petrol kirliliği zararına yol açabilmektedir. Gemilerin yakıt olarak taşıdığı petrolün yarattığı kirlenmeden sorumluluk hakkında 2001 tarihli Yakıt Sözleşmesi uygulanmaktadır. Yakıt Sözleşmesinin uygulanması için de bazı şartların yerine gelmesi gerekmektedir. Buna göre Yakıt Sözleşmesinin uygulanabilmesi için Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde olduğu gibi kirlenme zararının Sözleşmeye Taraf Devletlerin karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde ya da münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelmesi gerekmektedir. Yakıt Sözleşmesinde gemiye ilişkin olarak herhangi bir şart yer almamaktadır, her türlü deniz gemisi ya da aracında yakıt olarak taşınan petrolün sızması yahut bırakılması sonucu meydana gelen kirlenme zararı Yakıt Sözleşmesi kapsamında tazmin edilecektir. Ayrıca Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde yer alan kalıcı nitelikteki petrolün kirlenmeye sebep olma şartı da Yakıt Sözleşmesinde yer almamaktadır. Dolayısıyla kalıcı olmayan nitelikteki gemi yakıtının sebep olduğu kirlenme zararına da Yakıt Sözleşmesi uygulanacaktır.

Yakıt Sözleşmesi uyarınca ortaya çıkan kirlenme zararından sorumluluğun yöneltilebileceği şahıslar sicilde kayıtlı bulunan gemi maliki, kiracı, geminin yöneticisi ile işleteni olarak belirlenmekte olup zarar görenler bu şahıslara uğradıkları kirlenme zararı bakımından başvurabilecektir. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde olduğu gibi, Yakıt Sözleşmesi uyarınca donatan olarak addolunan şahıslar gemilerinin sebep olduğu gemi yakıtından kaynaklanan kirlenmeden kusursuz olarak sorumlu tutulmuştur. Ancak bu kusursuz sorumluluk mutlak değildir; Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ya da diğer

milletlerarası sözleşmelerde de olduğu gibi donatana bazı istisnai hallerde sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmaktadır. Sözleşme ile ayrıca Taraf Devlet sicillerinde kayıtlı 1000 grostondan büyük gemiler bakımından zorunlu sigorta yaptırma yükümlülüğü öngörülmektedir. Ayrıca zarar görenlere sigortacıya doğrudan başvurma imkânı tanınmıştır.

Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanı giren hallerde öncelikle ve yalnızca bu Sözleşme uygulanacağından somut olayın öncelikle Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanı kapsamına girip girmediğini tespit etmek gerekmektedir. Eğer girmiyorsa, Yakıt Sözleşmesi bakımından aynı değerlendirmeye tabi tutulmalıdır. Milletlerarası sözleşmeler öncelikle uygulanacağına göre milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanı bulmadığı haller bakımından iç hukuk uyarınca öngörülen sorumluluk kaynaklarını değerlendirmeye almak gerekecektir. Dolayısıyla donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunu belirleyen iç hukuk kaynaklarından 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun mu yoksa, nispeten daha özel nitelikli bir kanun olarak 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'un mu uygulanacağını belirlemek gerekmektedir. Bir kanun yürürlükteyken aynı hukuki durumu düzenleyen başka bir kanun kabul edildiği takdirde bunların her ikisi de genel yahut her ikisi de özel nitelikte ise yeni tarihli kanun, eski tarihli kanunu bertaraf edecektir. Öte yandan aynı hukuki durumu düzenleyen kanunlardan biri genel diğeri ise özel kanun niteliğindeyse durum farklı olacaktır. Zira Çevre Kanunu genel olarak çevre kirliliğinden sorumluluğu düzenlerken DKHK petrol ve diğer zararlı maddelerin yol açtığı kirlilikten sorumluluğu düzenlendiğinden daha özel nitelikli bir kanun olduğu şüphesizdir. Aynı hukuki duruma ilişkin genel nitelikli bir kanun yürürlükteyken yine aynı hususları düzenleyen özel nitelikli bir kanun kabul edildiği takdirde özel kanun öncelikli olarak uygulanacaktır. Bu itibarla daha önce yürürlüğe konmuş olan 1983 tarihli genel kanun niteliğindeki Çevre Kanunu ile 2005 tarihli özel kanun niteliğindeki DKHK'nın çatışması halinde, DKHK uygulanacaktır.

DKHK, beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin sebep olduğu kirlenme zararına uygulanmaktadır. Coğrafi

bakımdan ise Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi ile acil durumlarda bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla Bakanlıklar ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri alınarak Türk karasularının ötesindeki açık deniz alanları DKHK'nın uygulama alanına girmektedir. DKHK uyarınca gemiden kaynaklanan 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 zararlarına ilişkin sorumluluk öngörülmektedir.

DKHK'nın da uygulama alanına girmeyen haller bakımından son olarak Çevre Kanunu'nun uygulama alanına girip girmediğini incelemek gerekmektedir. Donatanın petrol kirliliğinden sorumluluğunun kaynaklarına ilişkin en genel nitelikli düzenleme Çevre Kanunu m. 28 hükmüdür. Buna göre çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumlu tutulmaktadır. Bu itibarla donatanın sebep olduğu petrol kirliliğinden doğan zararlar PKSS, Yakıt Sözleşmesi yahut DKHK'nın uygulama alanına girmediği takdirde en nihayetinde Çevre Kanunu m. 28 uyarınca tazmin edilecektir.

Çevre Kanunu uyarınca kirletenin sorumluluğu m. 28 hükmüyle şu şekilde öngörülmektedir “Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar. Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır.” Çevre Kanunu uyarınca kirlenmeden sorumlu tutulan kişi “kirleten”dir. Sorumluluğun ortaya çıkabilmesi için temel unsurlarından biri çevrenin kirlenmesidir. Çevre Kanunu m. 28 hükmü, çevreyi kirletenleri ve çevreye zarar verenleri sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan sorumlu tutmaktadır. Çevre kirliliğinin kaynağını oluşturan faaliyet sonucunda doğrudan ya

da dolaylı bir zararın doğması gerekmektedir. Bu tür zarara, fiili zarar, yoksun kalınan kar, şeye ilişkin zarar, kişiye ilişkin zarar, malvarlığı zararı, doğrudan zarar ve dolaylı zarar dâhildir. Zarar maddi olabileceği gibi manevi de olabilir. Zararı ispat etmek mağdura düşer. Sorumluluğun doğabilmesi için çevre kirliliğine yol açan faaliyetle zarar arasında uygun nedensellik bağının bulunması gerekmektedir. Bu noktada önemle vurgulamak gerekmektedir ki Çevre Kanunu m. 28/f. 2 hükmü uyarınca kirletenin genel hükümlere göre bulunan tazminat sorumluluğu saklı tutulmuştur. Başka bir deyişle Çevre Kanunu uyarınca talep temellerinin yarışması prensibi kabul edilmiştir. Bu itibarla donatanın haksız fiil hükümleri yahut TTK m. 1062 hükmü uyarınca bulunan sorumluluğuna gidilmesi de mümkün kılınmıştır.

Sorumluluk hukukunda kural olarak sorumluluk sınırsızdır. Prensipde donatan da borçlarından dolayı sınırsız surette sorumludur. Ancak deniz ticaret hukukunda deniz işletmeciliğinin kendine has özellikleri nedeniyle sorumluluğun sınırlandırıldığı hallere yaygın olarak rastlanmaktadır. Kanunda gösterilen belirli haller bakımından donatanın sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Sınırlı sorumluluğun kabulü bakımından en büyük etken sigortadır. Donatan, sorumluluğunun sigorta edilebileceği ölçüde sorumlu tutulmaktadır. Çalışmamızın üçüncü bölümünde donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun sınırlandırılması ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir.

Petrol Kirliliği Sorumluluk Sözleşmesi hem sorumluluğun dayanağını belirleyen hem de sorumluluğu sınırlama rejimini öngören bir milletlerarası sözleşmedir. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 5 hükmü uyarınca gemi maliki bu Sözleşme'den doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Sorumluluğun sınırlandırılması esası gemi malikinin kusursuz olarak sorumlu tutulmasına karşılık getirilmiştir. Ayrıca Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ve Fon Sözleşmeleri ile kurulan iki aşamalı sorumluluk rejimi sorumluluğun Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile öngörülen sınıra kadar olan kısmını gemi malikine, bu sınırı aşan kısmını ise Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonlarına yükleyerek, kirlenme zararından sorumluluğun taşıma ve petrol endüstrileri arasında paylaştırılmasını sağlamaktadır. Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. 5/f. 3 hükmü, sorumluluğun ancak ve ancak fon

tesis etmek yoluyla sınırlanabileceğini öngörmektedir. 18 Ekim 2000 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü, 1992 tarihli PKSS ile belirlenen sorumluluk sınırlarını yüzde elli oranında artıran değişiklikleri kabul etmiştir. Bu değişiklikler 1 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin m. 5/f. 2 hükmü uyarınca kirlenme zararının gemi malikinin zarara sebep olma kastıyla ya da muhtemelen böyle bir zarara sebep olabileceğini bilerek işlediği şahsi fiil ya da ihmalden kaynakladığı ispat edildiği takdirde sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirecektir.

Çalışmamızda ele alındığı üzere meydana gelen bir kirlenme vakası 1969 ya da 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmelerinden birinin uygulama alanına girdiği takdirde sorumluluk yalnızca bu Sözleşmeye göre belirlenebilecek ve yine aynı şekilde bu Sözleşme uyarınca sınırlandırılabilir. Öte yandan Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine Taraf Devletler bakımından dahi Sözleşmenin uygulanamayacağı bazı haller meydana gelebilmektedir. İşte bu haller bakımından petrol kirliliğinden sorumluluğun söz konusu Devletin tarafı bulunduğu sorumluluğu sınırlandırma sözleşmesine göre sınırlandırılabilirliği kabul edilmektedir.

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin sistem 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile köklü anlamda değiştirilmiştir. Geminin tonilatosuna göre belirlenen bir miktarla sorumluluğun sınırlanması esasını benimsemiş olan bu sistem genel olarak 1976 tarihli “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme” hükümlerini iç hukuka almak esası üzerine kurulmuştur. Dolayısıyla kirlenme zararından donatanın sorumluluğunun sınırlandırılabilmesi somut olayın Londra Sözleşmesinin uygulama alanı kapsamı içerisinde kalmasına bağlıdır. Londra Sözleşmesinin uygulanması için Sözleşmenin m. 1 hükmünde sayılan şahıslardan birinin sorumluluğunu sınırlamayı talep etmesi gerekmektedir. Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin talep Sözleşmeye Taraf Devlet mahkemelerinden birinde ileri sürülmelidir. Talebin sorumluluğun sınırlanması, mahcuz malın kurtarılmasına ya da bir teminatın serbest bırakılması amacıyla ileri sürülmüş olması gerekmektedir. Sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan şahıslar gemi malikleri, charterer, yönetici, işleyen ve

kurtarma hizmeti veren şahıslar; gemi malikleri ile kurtarma hizmeti veren şahısların fiillerinden sorumlu olduğu şahıslar ve sorumluluk sigortacıdır. Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlamaya tabi tutulmuş alacaklar m. 2 hükmünde altı bent halinde sayılmaktadır. Ancak TTK madde 1331 hükmü sınırlamaya tabi alacaklar bakımından bir kısıtlama getirmiştir. Bu hüküm uyarınca, “1976 tarihli Sözleşmenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (d) ve (e) bentleri ile 3 üncü maddesinde sayılan alacaklara karşı sorumluluk sınırlandırılmaz.” O halde TTK uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelen ölüm, yaralanma, her türlü eşya ziya ve hasarı ile sair bütün zararlardan doğan alacaklar; deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasına ilişkin meydana gelen gecikme zararı; sözleşmeden doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalinin kaynaklanan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak meydana gelen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar ve Sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlayabilecek kişinin sorumlu olduğu zararları önlemek veya azaltmak için başka biri tarafından alınan tedbirlerden ve bu tedbirlerin verdiği zararlardan doğan alacaklardır. TTK madde 1331 uyarınca sınırlamadan hariç bırakılan ancak Londra Sözleşmesi’nin doğrudan uygulandığı hallerde sınırlamaya tabi tutulacak alacaklar ise batmış, enkaz haline gelmiş, karaya oturmuş veya terk edilmiş geminin ve gemide bulunan şeylerin çıkarılması, uzaklaştırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar ile gemide bulunan yükün uzaklaştırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklardır. Londra Sözleşmesi m. 3 hükmü uyarınca bazı alacaklar sınırlamadan hariç bırakılmış olup donatan veya kurtaran gibi sorumlu tutulan şahısların söz konusu alacaklar bakımından sınırsız olarak sorumlu tutulacakları öngörülmektedir. Bu itibarla sınırlamaya tabi tutulmayan alacaklar kurtarma alacakları veya müşterek avarya garame alacakları, Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi anlamında kirlenme zararından doğan alacaklar, nükleer zararlardan doğan alacaklar ile iş ve sosyal güvenlik hukuku alacaklarıdır.

Londra Sözleşmesi sınırlı şahsi sorumluluk rejimini benimsemektedir. Bu rejim uyarınca sorumlu tutulan şahıs gemi tonajına göre tespit olunacak bir miktar ile sınırlı kalmak kaydıyla tüm malvarlığı ile sorumluluğunu sınırlayabilmektedir.

Londra Sözleşmesi uyarınca alacakların sınırları belirlenirken ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar ile diğer bütün alacaklar şeklinde ikili bir ayırım kabul edilmiştir. Sorumluluk sınırları barem sistemi çerçevesinde belirlenmektedir. Londra Sözleşmesi m. 11 hükmü uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz bulunan her şahıs, sınırlamaya tabi alacaklar bakımından ülkesinde açılan dava ve Taraf Devlet mahkemeleri ileri yetkili diğer merciler huzurunda fon kurarak sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Londra Sözleşmesi m. 10/f. 1 hükmü sorumluluğun fon kurulmadan da sınırlandırılmasına olanak tanımaktadır. Öte yandan Sözleşme Taraf Devletlere kendi milli hukukları uyarınca düzenleme yaparak sınırlı sorumluluktan yararlanmak için fon tesis edilmesini zorunlu kılma hakkını da tanımaktadır. TTK m. 1335 uyarınca fon kurulmadan da sorumluluğu sınırlama hakkının ileri sürülebileceği öngörülmektedir. Londra Sözleşmesi uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz bulunan şahıslar bazı hallerde bu imkândan yoksun kalmaktadır. Sözleşme'nin 4. maddesi uyarınca şahsi bir fiil veya ihmalinden kaynaklanan zarara kasten veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile sebebiyet vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişi sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybeder.

Londra Sözleşmesine ilişkin genel özellikleri tespit ettikten sonra donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğunun hangi hallerde Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılabilmesinin değerlendirilmesi gerekmektedir. 1992 tarihli Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hem petrol kirliliğinden sorumluluğu hem de bu sorumluluğun sınırlandırılmasını düzenleyen bir milletlerarası sözleşmedir. Bu itibarla Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinin uygulandığı hallerde sorumluluk sınırları da zaten aynı Sözleşme uyarınca belirlenecektir. Öte yandan donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu Yakıt Sözleşmesi, DKHK yahut 2872 sayılı Çevre Kanunu uyarınca belirlendiği takdirde bu sorumluluğun Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırılıp sınırlandırılmayacağı hususu önem teşkil etmektedir.

Yakıt Sözleşmesi uyarınca donatanın sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz olduğu teyit olunmakta ancak sorumluluk sınırlarının ölçüsü uygulanacak milli ya da milletlerarası rejime tabi kılınmaktadır. Bu itibarla bu hükmün münhasıran gemi

yakıtının sebep olduğu kirlenme zararları bakımından uygulanacak ayrı bir sınırlama rejimi kurmayı amaçlamadığını söylemek mümkündür. Bu hüküm uyarınca somut olayda uygulama alanı bulduğu takdirde donatan sorumluluğunu 1976 tarihli Londra Sözleşmesi veya 1996 tarihli Protokolü uyarınca sınırlandırma hakkını haiz olacaktır. İşbu Sözleşme yahut Protokol uygulanmadığı takdirde bu husustaki milli düzenlemeler uygulama alanı bulacaktır.

DKHK m. 7 hükmü uyarınca, “Gemi başına sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı ve sorumlu tarafa yüklenecek azami tazminat miktarı konusunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.” Bu madde uyarınca kanun koyucu sorumluluk sınırlarına ilişkin olarak ayrı bir sınırlı sorumluluk öngörmemekte, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğunu hüküm altına almaktadır. Esas olarak kanun koyucu burada milletlerarası sözleşmelere atıf yaparak 2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Doğan Petrol Kirliliği Zararından Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile benimsenen kurala benzer bir hüküm öngörmektedir. Bu itibarla donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu DKHK uyarınca belirlendiği takdirde, sorumluluğun sınırlandırılması meselesi uygulama alanına girmek kaydıyla Londra Sözleşmesi uyarınca tayin olunacaktır. Donatanın petrol ve diğer zararlı maddelerin yol açtığı kirlenmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen DKHK uyarınca sorumluluk Londra Sözleşmesi uyarınca sınırlandırıldığı takdirde aynı şekilde donatanın sorumluluğu Çevre Kanunu uyarınca belirlenirse yine Londra Sözleşmesi tarafından sınırlandırılmasının mümkün olup olmadığını değerlendirmek gerekmektedir. Kural olarak şahsın sorumluluğu sınırsızdır. Sınırlı sorumluluk kanunen istisnaen öngörülmektedir. Yakıt Sözleşmesi ve DKHK uyarınca sorumluluğun sınırlandırılabilmesine kanunen cevaz verilmektedir. Ancak Çevre Kanunu'nda böyle bir hüküm yer almamaktadır. Bu itibarla sorumluluğun kıyasen sınırlandırılmasını kabul etmek yerinde olmayacaktır. Sonuç itibariyle Çevre Kanunu uyarınca donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu sınırsızdır.

KAYNAKÇA

- Abdullahzade, Cavid: “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 58, Sayı:4, 2009, s. 693-710.
- Abdullayev, Cavid: **Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği – Yetki, Sorumluluk, Zararın Tazmini**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005.
- Abecassis, David William: **The Law and Practice Relating to Oil Pollution from Ships**, London, Butterworths, 1978.
- Abecassis, David William / Jarashow, Richard L.: **Oil Pollution from Ships : International, United Kingdom and United States Law and Practice**, London, Stevens & Sons, 1985.
- Acar, Serdar: “Bunker Konvansiyonu ile ilgili Sigorta Problemleri”, **E-akademi**, Sayı: 76, Haziran 2008, (Çevrimiçi), Erişim Adresi: <http://www.e-akademi.org/incele.asp?konu=BUNKER%20KONVANS%DDYONU%20%DDLE%20%DDL%20%20S%DDGORTA%20PROBLEM%20%20&kimlik=1212395546&url=makaleler/sacar-1.htm>
- Akan, Pınar: **Deniz Hukukunda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları**, İstanbul, Kazancı Kitap, 2005.
- Akan, Pınar: “Mahkeme Kararları Işığında 1990 tarihli Amerikan Deniz Kirliliği Yasası (OPA), **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl: 60, Sayı: 3, 2002, s. 71-79.
- Akan, Pınar: “Shipowner’s Liability in Vessel-Source Pollution Damage Under Turkish Maritime Law”, **Oil Spills in the Mediterranean and Black Sea Regions**, 2nd International Conference, s. 24 vd.
- Akkayan-Yıldırım, Ayça: “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz

- Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt: LXX, Sayı: 1, s. 203-220.
- Algantürk Light, Didem: **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2011.
- Algantürk Light, Didem: **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası: Protection and Indemnity Insurance (P&I)**, 2. Bası, İstanbul, Arıkan, 2006.
- Algantürk Light, Didem: “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliği Hakkında Yasal Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 7, Sayı: 14, 2008, s. 65-73.
- Algantürk Light, Didem: “Kıyı Tesisleri Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Genel Şartları”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 10, Sayı: 1-4, s. 49-69.
- Anderson Charles B. / De la Rue Colin: “Charter Party Symposium – Part II: Liability of Charterers and Cargo Owners for Pollution from Ships”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 26, s. 1-60.
- Aras, Ecehan Yeşilova: **Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478)**, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2013.
- Artüz, İlhan: “Denizlerde Petrol Kirlenmesinin Ekolojik Etkileri”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler - Tartışmalar**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 231-234.
- Atamer, Kerim: “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatına Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi”, **Bilgi Toplumunda Hukuk: Ünal Tekinalp’e Armağan**, Cilt I, İstanbul, Beta, 2003, s. 849-906.
- Atamer, Kerim: “Comité Maritime International’ın 100. Kuruluş Yılı Kongresi Hakkında”, **Deniz Hukuku**

- Dergisi**, Yıl: 2, Sayı: 2-3, 1997, s. 91-106.
- Atamer, Kerim / Süzel, Cüneyt: **Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt I**, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2013.
- Atamer, Yeşim: **Haksız Fiillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, İstanbul, Beta, 1996.
- Atamer, Yeşim: “Revize Edilmiş Türk Borçlar Kanunu Tasarısı’na İlişkin Değerlendirme ve Teklifler”, **Hukuki Perspektifler Dergisi**, Sayı: 6, Mayıs 2006, s. 8-37.
- Ateş, Mustafa: “Çevre Kanununa Göre Çevre Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl: 1995, Sayı: 2, s. 68-80.
- Aybay, Aydın: “Çevre ve Hukuk”, Ed. Ruşen Keleş, **İnsan Çevre Toplum**, 2. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, 1997, s. 309-322.
- Aybay, Gündüz: **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul, Aybay Yayınları, 2000.
- Aydın, Uğur: “Donatanın Sınırlı Sorumluluğu”, **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul, 1997.
- Aydın Okur, Derya: **Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi**, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2009.
- Badur, Emel: “Çevreyi Kirletenin Hukuki Sorumluluğu”, **Çevre Hukuku Sempozyumu**, Ed. Emel Badur, Ankara, Türkiye Adalet Akademisi Yayınları, 2006, s. 105-116.
- Bartlett, James W.: “In Re Oil Spill by the Amoco Cadiz – Choice of Law and a Pierced Corporate Veil Defeat the 1969 Civil Liability Convention”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 10, 1985, s. 1-24.
- Başoğlu, Başak: “Çevre Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (yayınlanmamış doktora tezi), İstanbul, 2013.
- Bayamlıoğlu, Emre: “1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun

- Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 4, Sayı: 1-2, 1999, s. 129-148.
- Baykut, Fikret / Aydın, Adnan / Artüz, M. İlhan: **Tanker Yangınlarının Doğuracağı Çevre Sorunlarının Bilimsel Açidan İncelenmesi**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Çevre Sorunları Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1980.
- Bayramoğlu, Yıldırım Ferzan /Berkmen, Mary: **Çevre Terimleri Sözlüğü**, İstanbul, IULA Environmental Series (IULA Çevre Kitapları Serisi), 1995.
- Baysal, Başak: **Zarar Görenin Kusuru (Müterafık Kusur)**, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2012.
- Bilgin-Yüce, Melek: “Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: VII, Sayı: 2, Yıl: 2010, s. 137-166.
- Bilgişin, İlkey: “Uygulama Açısından Gemilerin Denizi Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler - Tartışmalar**, Ankara, 1983, s. 321-330.
- Birnie, Patricia: “Protection of the Marine Environment: The Public International Law Approach”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993.
- Bozkurt, Tamer: **Deniz Ticareti Hukuku & Kara Taşıma Hukuku**, 7. Baskı, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2013.
- Can, Mertol: **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I: Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri**, Ankara, İmaj Yayıncılık, 2003.
- Can, Mertol: “Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu’nun Yürürlüğe Girip Girmedığı Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu: Bildiriler –**

Tartışmalar XVII 9-10 Haziran 2000, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2000, s. 192-217.

Chao, Wu: “Liability and Compensation for Bunker Pollution”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 33, 2002, s. 553-567.

Chao, Wu: **Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation**, London, Kluwer Law International, 1996.

Cleton, Robert: “Liability and Compensation For Maritime Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS)”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, Ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993, s. 173-188.

Çağa, Barbaros: “Gemi Adamlarının Üçüncü Kişilere Verdikleri Zararlardan Donatanın Sorumluluğu”, **BATİDER**, Cilt: VII, Sayı: 2, 1973, s. 449-465.

Çağa, Tahir: “Donatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti”, **BATİDER**, C. XV, S: 3, 1990.

Çağa, Tahir: “Enternasyonal Deniz Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **BATİDER**, Cilt IX, 1977.

Çağa, Tahir: “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, **V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Ankara, 1989.

Çağa, Tahir: “Hidrokarbonlar ile Kirlenmeden Doğan Zararlardan Hukuki Mesuliyete Dair Milletlerarası Sözleşme”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 2, Sayı: 1, 1982, s. 57-63.

Çağa, Tahir: “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt XLII, Sayı: 1-4, s. 117-133.

Çağa, Tahir / Kender, Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş – Gemi – Donatan ve Kaptan**, 16. Baskı, İstanbul, XII

Levha Yayıncılık, 2010.

- Çağa, Tahir / Kender, Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku III: Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları – Zamanaşımı – Deniz Hukukunda Cebri İcra**, 4. Bası, İstanbul, Arıkan Yayınları, 2005.
- Çakırca, Seda İrem: “Çevreyi Kirletenin Hukuki Sorumluluğu”, **İÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, No: 47, Ekim 2012, s. 59-94.
- Çetingil, Ergon: “Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu ile İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, **BATİDER**, Cilt: XVII, Sayı: 3, 1994, s. 3-37.
- Çetingil, Ergon: **Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi**, İstanbul, Kurtuluş Matbaası, 1972.
- Çetingil, Ergon: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 3, Sayı: 1-2, 1998, s. 3-12.
- Çetingil, Ergon: “Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler - Tartışmalar**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 121-161.
- Çetingil, Ergon / Kender, Rayegan / Ünan, Samim / Yazıcıoğlu, Emine: “TTK Tasarısı’nın ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı**, Deniz Hukuku Derneği, s. 1-296.
- Çörtoğlu, Sahir: “Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması”, **Yargıtay Dergisi**, Cilt: 12, Ocak-Nisan 1986, Sayı 1-2, s. 77-100.
- Çörtoğlu, İ. Sahir: **Komşuluk Hukukunda Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılmasının Çevreye Etki ve Sonuçları**, Ankara, Ankara İktisadi ve Ticari

İlimler Akademisi Yayınları, 1982.

- Damar, Duygu: “Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü)”, **Deniz Hukuku Dergisi**, 2001-2002 (Basım Tarihi: Haziran 2004), Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 111-144.
- Damar, Duygu: “Milletlerarası Taşıma Hukukunda ‘Wilful Misconduct’ Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni: Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan**, Yıl: 24, Sayı: 1-2, 2004, s. 379-393.
- Damar, Duygu: **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Heidelberg, Hamburg Studies on Maritime Affairs Vol. 22, Springer, 2011.
- De la Rue, Colin: “Liability For Pollution From Ships’ Bunkers, **Pollution At Sea: Law and Liability**, Ed. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 11-22.
- De la Rue, Colin / Anderson, Charles: **Shipping and the Environment: Law and Practice**, London-Hong Kong, LLP, 1998.
- Demir, İsmail: “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 1, 2011, s. 239-324.
- Deschenaux, Henri / Tercier, Pierre: **La Responsabilité Civile**, Berne, 1982.
- Deschenaux, Henri / Tercier, Pierre: **Sorumluluk Hukuku**, Çev. Salim Özdemir, Ankara, Kadioğlu Matbaası, 1983.
- Doğrucu, Muhittin: **Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı**, İstanbul, Alfa Yayıncılık, 1997.
- Dural, Mustafa / Ögüz, Tufan: **Türk Özel Hukuku Cilt II: Kişiler Hukuku**, 14. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013.

- Duruigbo, Emeka: “Reforming the International Law and Policy on Marine Oil Pollution”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 31, 2000.
- Ekinci, Oktay: **Kıyılar ve Toplum Yararı**, Ed. Ruşen Keleş, İnsan, Çevre Toplum, 2. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, 1997.
- Eren, Fikret: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2014.
- Eren, Fikret: **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İliyet Bağı Teorisi**, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1975.
- Erişgin, Nuri: “Çevre Kirleninin Hukuksal Sorumluluğu”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 14, Sayı: 4, İstanbul, 2008, s. 205-273.
- Ertaş, Şeref: **Çevre Hukuku ve Hayvan Hakları Hukuku**, 2. Baskı, İzmir, İleri Yayıncılık, 2012.
- Fontaine, Emmanuel: “The French Experience: ‘Tanio’ and ‘Amoco Cadiz’ Incidents Compared”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993, s. 101-108.
- Gemalmaz, Mehmet Semih: “Bir İnsan Hakkı Olarak Çevre Hakkı ve Türk Düzenlemesi”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, s. 233-278.
- Gold, Edgar: “Marine Pollution Liability After Exxon Valdez: The U.S. All or Nothing Lottery”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol. 22, No. 3, July – October 1991, s. 423-444.
- Goransson, Magnus: “The 1984 and 1992 Protocols to the Civil Liability Convention, 1969 and the Fund Convention, 1971”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, Ed. Colin de la Rue, LLP, 1993, s. 71-75.
- Gökyayla, Kadir Emre: “2872 sayılı Çevre Kanununa Göre ‘Kirlen’in Hukuki Sorumluluğu”, **Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay’ın Hatırasına Armağan**, İstanbul, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi

Yayınları, 1999, s. 281-309.

- Griggs, Patrick: “‘Torrey Canyon’, 45 Years On: Have We Solved All the Problems?”, **Pollution At Sea: Law and Liability**, Ed. Barış Soyer/Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 3-10.
- Griggs, Patrick: “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage”, s. 8, (Çevrimiçi), <http://www.bmla.org.uk/documents/imo-bunker-convention.htm> , 27 Şubat 2014.
- Gunasekera, Dan Malika: **Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage**, Frankfurt am Main, Peter Lang Internationaler Verlag der Wissenschaften, Internationalrechtliche Studien. Beiträge zum Internationalen Privatrecht, zum Einheitsrecht und zur Rechtsvergleichung. Bd. 57, 2010.
- Gutierrez, Norman A. Martinez: **Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes**, Routledge, 2012.
- Gutierrez, Norman A. Martinez: “The Bunkers Convention and the Shipowner’s Right to Limit Liability”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 43, 2012, s. 235-254.
- Günay, M. Barış: “The US and International Compensation Regimes For Vessel Source Oil Pollution: A Comparative Study”, **Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan**, Cilt: 1, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları, 2003, s. 391-427.
- Güner, Meltem Deniz: “Transport of Hazardous and Noxious Goods by Sea – The IMDG Code”, **Pollution of the Sea – Prevention and Compensation**, Ed. Jürgen Basedow / Ulrich Magnus, Berlin, Springer, 2007, s. 95-109.
- Hamamcı, Can: “Çevre Hakkı Üzerine Düşünceler”, **İnsan Hakları Yılı**, Cilt: 5-6, Ankara, Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları (TODAİE), 1983-1984, s. 174.
- Healy, Nicholas J.: “The C.M.I. and IMCO Draft Conventions on

- Civil Liability for Oil Pollution”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 1, 1969-1970, s. 93-105.
- Healy, Nicholas J.: “The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 1, 1969-1970, s. 317-323.
- Helvacı, İlhan: “Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1989.
- Hiçyılmaz, Ergun / Türkkuşu, Hakan: **2000 Yılına Doğru Türkiye**, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı, 1987.
- Huang, Yuna: **Recoverability of Pure Economic Loss Arising from Ship-source Oil Pollution**, Münster, LIT Verlag, 2011.
- Hunter, Lawson A. W.: “The Proposed International Compensation Fund For Oil Pollution Damage”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 4, 1972-1973, s. 117-139.
- İlgın, Canan Özlem: “Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon’un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul, 2003.
- İlgın, Sezer: “Gemilerden Doğan Deniz Kirliliği ile İlgili Olarak CMI Tarafından Son Yıllarda Yapılan Çalışmalar ve Hazırlanan Rehber”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl:1, Sayı:1, 1996, s. 15-20.
- İzveren, Adil / Franko, Nisim / Çalık, Ahmet: **Deniz Ticareti Hukuku**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1994.
- Jacobsson, Mans: “The HNS Convention and Its 2010 Protocol”, **Pollution At Sea: Law and Liability**, Ed. Barış Soyer/Andrew Tettenborn, London, Informa, London, 2012, s. 23-57.
- Jacobsson, Mans: “The International Conventions on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and the

- Activities of the International Oil Pollution Compensation Fund”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993.
- Jacobsson, Mans: “The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 32, 2007, s. 1-33.
- Kaboğlu, İbrahim Ö.: **Çevre Hakkı**, 3. Baskı, İmge Kitabevi.
- Kaboğlu, İbrahim Ö.: “Çevre Hakkı Üzerine (Bir Danıştay Kararının Düşündürdükleri)”, **İnsan Hakları Yılığ**, C. 10-11, 1988-1989, s. 107-137.
- Kalpsüz, Turgut: “Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler - Tartışmalar**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 41-88.
- Kaner, İnci Deniz: **Deniz Ticareti Hukuku: Giriş – Gemi – Donatan ve Donatma İştiraki – Kaptan**, 3. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013.
- Kantar, Elvend: Çevre Hukukunda Sorumluluk Kavramı, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 58, Sayı: 1-2-3, 1984, s. 20-42.
- Kara, Hacı: **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk**, İstanbul, Yamaner Yayıncılık, 2005.
- Karan, Hakan: “The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions”, **Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan**, Cilt: 1, Ankara, Turhan Kitabevi Yayınları, 2003, s. 429-444.
- Keleş, Ruşen / Hamamcı, Can: **Çevrebilim**, Ankara, İmge Kitabevi, 1993.
- Keller, Max / Gabi-Bolliger, Sonja: **Das Schweizerische Schuldrecht Band II – Haftpflichtrecht**, Basel-Frankfurt am Main, 1988.

- Kender, Rayegan: “Deniz Ticareti Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu”, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: II, Sayı: 2, Yıl: 2005.
- Kender, Rayegan: “Donatanın TTK m. 947’de Düzenlenen Sorumluluğun Hukuki Mahiyeti”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta, 2000, s. 289-302.
- Kender, Rayegan: “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler - Tartışmalar**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 206-230.
- Kender, Rayegan: “Türk ve Alman Hukuk Sistemlerinde Donatanın Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlarında Temerrüt ve Dava Faizi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt 47, Sayı: 11-12, Kasım-Aralık 1973, s. 1178-1189.
- Kender, Rayegan: **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku: Sigorta Müessesesi – Sigorta Sözleşmesi**, 14. Baskı, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2014.
- Kender, Rayegan: “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları için Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, **Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl: 24, Sayı: 1-2 İstanbul, 2004, s. 583-598.
- Kender, Rayegan: “Zarar Kavramına İlişkin Bir Unsur ve Bunun Çatma Zararına Etkisi”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 1, 1996, s. 21-22.
- Kender, Rayegan / Çetingil, Ergon / Yazıcıoğlu, Emine: **Deniz Ticareti Hukuku Cilt I**, 14. Baskı, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2014.
- Kender, Rayegan / Ünan, Samim / Aybay, Gündüz / Ilgın, Sezer / Teoman, Oğuz / Ersoy, Ergun: **Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu**, İstanbul, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, Ekim 1990.
- Kenney, Frederick J. / Hamann, “The Flow of Authority to Stop the Flow of Oil:

- Melissa A.: Clean Water Act Section 311(c) Removal Authority and the BP/Deepwater Horizon Oil Spill”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 36, 2012.
- Nomer, Haluk N.: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 11. Bası, İstanbul, Beta, 2012.
- Kiern, Lawrence I.: “Liability, Compensation and Financial Responsibility Under the Oil Pollution Act of 1990: A Review of the First Decade”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 24, 2000, s. 481-590.
- Kocayusufpaşaoğlu, Necip / Hatemi, Hüseyin / Serozan, Rona / Arpacı, Abdulkadir: **Borçlar Hukuku Genel Bölüm Birinci Cilt: Borçlar Hukukuna Giriş-Hukuki İşlem-Sözleşme**, 6. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2014.
- Koyuncu, İbrahim Serdar: **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2008.
- Kuran, Selami: “Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 1-2, 2007.
- Lee, S. Eric: “Waning Conventions: Remediating Natural Resource Damages Caused by Vessel-Source Oil Pollution under the Existing Regimes and the Need to Reconvene”, **Tulane Maritime Law Journal**, Vol. 35, 2010, s. 293-315.
- Miller, Michael D.: **Marine War Risks**, Third Edition, London, Informa, 2013.
- Omağ, Merih Kemal: “Otomobil Mesuliyet Sigortalarında Zarar Gören Üçüncü Şahsın Sigortacıya Karşı Doğrudan Doğruya Dava Hakkı”, **İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi**, Yıl: 1973, Sayı: 1, s. 200-211.
- Omağ, Merih Kemal: “Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış”, **Zorunlu Sigortalar Paneli: Tebliğler - Tartışmalar**, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını,

1993, s. 7-38.

- Omağ, Merih Kemal: **Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2011.
- Omağ, Merih Kemal: “Türk Ticaret Kanunu ile 25 Haziran 1992 tarihli Belçika Kara Sigortası Mukavelesi Kanunu Açısından Hukuki Sorumluluk Sigortaları”, **Sigorta Hukuku Dergisi**, Yıl: 1997, Sayı: 1, s. 71-103.
- O’Neil, William A.: “The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation 1990 (OPRC)”, **Liability for Damage to the Environment**, Ed. Colin M. De la Rue, LLP, 1993.
- Oğuzman, Kemal /Barlas, Nami: **Medeni Hukuk: Giriş – Kaynaklar - Temel Kavramlar**, İstanbul, 2011.
- Oğuzman, Kemal / Öz, Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler: Cilt 2**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012.
- Okay, Sami M.: **Deniz Ticaret Hukuku I: Giriş – Gemi – Donatan ve Donatma İştiraki**, İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, 1962.
- Okur, Derya Aydın: **Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi**, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2009.
- Oser, Hugo / Schönenberger, Wilhelm: **Kommentar zum schweizerischen Zivilgesetzbuch Bd. V: Das Obligationenrecht**, 1. Teil, 2. Aufl., Zurich, 1929.
- Özçayır, Z. Oya: “Impact of Port State Control on Pollution at Sea”, **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 271-289.
- Özçayır, Z. Oya: **Liability for Oil Pollution and Collisions**, London, LLP, 1998.
- Prüssmann, Heinz / Rabe, Dieter: **Seehandelsrecht**, München, 1992.
- Radière, Rene: **Traité du Droit Maritime Introduction et Armement**, Paris, Dallaz, 1975.

- Readman, Luke: “Recent Developments In P&I Cover For Pollution: Terrorism, Piracy and Sanctions,” **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 181-190.
- Rèmond-Gouilloud, M.: “The Future of the Compensation System as Established by International Convention”, **Liability for Damage to the Environment**, Ed. Colin de la Rue, LLP, 1993.
- Rigbom, Henrik: “Maritime Liability and Compensation in EU Law”, **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 155-171.
- Sağlam, İpek: “Adam Çalıştırmanın Sorumluluğu, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerinin Değerlendirilmesi Sempozyumu – Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan**, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2012, s. 161-169.
- Schaps, Georg / Abraham, Hans Jürgen: **Das Seerecht 4. Auf 1. Seehandesrecht Erster Teil**, Berlin, 1978.
- Schoenbaum, Thomas J.: **Admiralty and Maritime Law**, Fourth Edition, St. Paul, Thomson&West, 2004.
- Schoenbaum, Thomas J.: “The Deepwater Horizon Oil Spill in the Context of the Public International Law Regimes”, **University of San Francisco Maritime Law Journal**, Vol. 25, 2012/2013.
- Schwarz, Andreas B.: **Borçlar Hukuku Dersleri Cilt I**, Çev. Bülent Davran, İstanbul, 1948.
- Scrutton, Thomas Edward: **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading**, London, Sweet&Maxwell, 2008.
- Serozan, Rona: “Doğal Çevrenin Özel Hukukun Araçlarıyla Korunmasındaki Yetersizlikler”, **Selim Kaneti’ye Armağan**, İstanbul, Aybay Yayınları, 1996.

- Sirmen, Lale: “Çevre Kanunu’na göre Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumluluk”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı:1, 1990, s. 22-30.
- Sirmen, Lale: “Taşınmaz Mülkiyetinin Kullanılmasında Çevre Etkileri Yaratın Müdahalelerden Dolayı Malikin Sorumluluğu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 40, Sayı: 1-4, 1988, s. 281-306.
- Sözer, Bülent: **Deniz Ticareti Hukuku: Gemi, Donatan, Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2011.
- Stephenson, M. A.: “Vessel-Source Pollution Under the Law of the Sea Convention – An Analysis of the Prescriptive Standards”, **University of Queensland Law Journal**, Vol. 17, 1992-1993.
- Şamlı, Kübra Yetiş: **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, XII Levha Yayıncılık, 2008.
- Şeker, Zehra: “Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul, 1992.
- Şeker Öğüz, Zehra: **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2013.
- Tandoğan, Haluk: “Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu”, **Çevre Kanunu’nun Uygulanması**, Ankara, 1987.
- Tandoğan, Haluk: “Karada Meydana Gelen Zararlar Dolayısıyla Donatanın Sorumluluğu”, **Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler - Tartışmalar**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983, s. 171-189.
- Tandoğan, Haluk: **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, Ankara, Turhan Kitabevi, 1981.

- Tandoğan, Haluk: **Türk Mesuliyet Hukuku**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010.
- Tekil, Fahiman: **Deniz Hukuku**, 6. Bası, İstanbul, Alkım Yayınevi, 2001.
- Tekil, Fahiman: “Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar”, **Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta, 2000.
- Tekinay, Selahattin S.: “Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Hukuki Sorumluluk”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları – III. Sigorta Semineri, İstanbul 4-7 Nisan 1977 Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara, Sevinç Matbaası, 1977.
- Tekinay, Selahattin Sulhi / Akman, Sermet / Burcuoğlu, Haluk / Altop, Atilla: **Tekinay Borçlar Hukuku**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1993.
- Tiftik, Mustafa: **Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural ile Düzenlenmesi Sorunu**, 2. Bası, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005.
- Tuncay, Can: “Dünyada Çevre Koruması Kanunları”, **Uluslararası İşbirliği ve Biz**, İTÜD, Cilt: 33, No: 5, Yıl: 33.
- Turgut, Nükhet: **Çevre Hukuku**, Ankara, Savaş Yayınevi, 2001.
- Turgut, Nükhet: “Kirlenen Öder İlkesi ve Çevre Hukuku”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.: 44, Sayı: 1-4, Ankara, 1995, s. 607-654.
- Türk, Hikmet Sami: “Türk Hukukuna Göre Hava Kirlenmesi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: XXVI, Sayı: 3-4, 1969, s. 115-130.
- Tütüncü, Ayşe Nur: “Deniz Kirlenmesinin Azaltılması ve Önlenmesine Yönelik Boğazlardan Geçiş Düzeni”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 1122-1128.

- Tütüncü, Ayşe Nur: **Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi**, 3. Bası, İstanbul, Beta, 2004.
- Uluğ, Erol: “Çevre Kirlenmesinin Boyutları”, Ed. Ruşen Keleş, **İnsan Çevre Toplum**, 2. Baskı, Ankara, İmge Kitabevi, 1997.
- Uluğ, İlknur: “Deniz Kirliliğinden Dolayı Donatanın Sorumluluğu Hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı**, İstanbul, 2007, s. 1129-1143.
- Ulusan, İlhan: “Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi”, **Yargıtay Dergisi**, Cilt: 12, Sayı: 1-2, Ocak-Nisan 1986, s. 57-76.
- Ulusan, İlhan: **Medeni Hukukta Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi ve Uygulama Alanı**, 2. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2012.
- Üçışık, Güzin: “Tehlike Sorumluluğunun Genel Kural ile Düzenlenmesi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara, 2009, s. 127-145.
- Ülgener, Fehmi: **Çarter Sözleşmeleri**, İstanbul, Der Yayınevi, 2010.
- Ülgener, Fehmi: “Deniz Hukuku Derneği Tarafından 1 Haziran 1996 Tarihinde Düzenlenen Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumunda Verilen Tebliğlerin Özetleri – IV. Tebliğ: Gemi Tahsis Sözleşmelerinin Hukuki Mahiyetleri ve Taraflarının Vasıfları ile İlgili Yargıtay Kararlarının İncelenmesi”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 3-4, s. 53-55.
- Ülgener, Fehmi: “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları”, **Deniz Hukuku Dergisi** 2001-2002 (Basım Tarihi: Haziran

2004), Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s. 9-26.

- Ünan, Samim: “Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonları Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (yayınlanmamış doktora tezi), İstanbul, 1987.
- Ünan, Samim: “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardımanın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta, 2000, s. 639-650.
- Ünan, Samim: “Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri”, **Zorunlu Sigortalar Paneli: Tebliğler – Tartışmalar**, İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, 1993, s. 42-65.
- Von Tuhr, Andreas: **Borçlar Hukukunun Umumi Kısım**, çev. Cevat Edege, 2. Baskı, Ankara, Yargıtay Yayınları, 1983.
- White, I. C.: “The Voluntary Oil Spill Compensation Agreements – TOVALOP and CRISTAL”, **Liability for Damage to the Marine Environment**, Ed. Colin de la Rue, LLP 1993.
- Williams, Richard: “The Liability of Charterers For Marine Pollution”, ”, **Pollution at Sea: Law and Liability**, Ed. by. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, 2012, s. 191-204.
- Wüstendörfer, Hans: **Das Seehandelsrecht**, Tübingen, 1950.
- Yavuz, Cevdet: “Türk Hukukunda Çevre Kirlenmelerin Hukuki Sorumluluğu”, **Hukuk Araştırmaları**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, Cilt: 5, Sayı: 1-3, Ocak-Aralık 1990, s. 35-46.
- Yazıcıoğlu, Emine: **Tekne Sigortası Sözleşmesi**, İstanbul, Beta, 2003.

- Yeşilova-Aras, Ecehan: **Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013.
- Yılmaz, Süleyman: “Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Sebep Sorumluluklarına İlişkin Yeni Hükümler”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 59, Sayı: 3, 2010, s. 551-578.
- Yılmaz-Turgut, Nükhet: **Çevre Politikası ve Hukuku**, Ankara, İmaj, 2009.
- Yoğurtçuoğlu, Tülin N.: “Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı”, **II. Ulusal Kentsel Altyapı Sempozyumu**, s. 1, (Çevrimiçi) <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/11290.pdf>, 8 Kasım 2013.
- Yongalık, Aynur: **Çevre Sorumluluk Sigortası**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1998.
- Yüceer, Bengi Selen: “Kılavuzluk Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve İki Danıştay Kararı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 1-4, 2002, s. 175-198.
- Zağra, Cemal: “Çevre Kirliliği ve Sigorta”, **Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları: III. Sigorta Semineri**, Ankara, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1977, s. 173-190.
- Zhu, Ling: “Can the Bunkers Convention Ensure Adequate Compensation for Pollution Victims?”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol. 40, 2009, s. 203-219.
- Zhu, Ling: **Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage**, Hamburg, Springer, 2007.

ÖZGEÇMİŞ

Gülfer Meriç

1986 yılında Diyarbakır’da doğdu. Özel Amerikan Robert Lisesi’ni başarıyla bitirdikten sonra 2004 yılında tam burslu olarak kazandığı Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nden 2008 yılında mezun oldu. Mezuniyetinin hemen ardından Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nde Deniz Ticareti Hukuku alanında araştırma görevlisi olarak çalışmaya başladı. Aynı zamanda 2008 yılının Eylül ayında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans programına başladı. Programı Prof. Dr. M. Fehmi Ülgener’in danışmanlığında “Rotterdam Kurallarında Taşıyanın Sorumluluğu” başlıklı tezini savunarak 2010 yılında başarıyla bitirdi ve aynı yıl İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk doktora programına kabul edildi. Halen Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi’nde araştırma görevlisi olarak çalışmaktadır.