



PETROL KİRLİLİĞİ ZARARLARI NEDENİYLE HUKUKİ SORUMLULUĞA İLİŞKİN MİLLETLERARASI CLC 69 SÖZLEŞMESİNİN ÖNEMİ, CLC 92 PROTOKOLÜNÜN GEREKLİLİĞİ VE TÜRKİYE UYGULAMALARI

Importance of the International CLC 69 Convention on Legal Liability for Oil Pollution Damages and The Necessity of the CLC 92 Protocol and Turkey Regulations

Ali Umut ÜNAL

Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Meslek Yüksekokulu, Motorlu Araçlar ve Ulaştırma Teknolojileri Bölümü, Kocaeli, Türkiye
ORCID ID:0000-0002-2575-6379

Osman ARSLAN

Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Kocaeli, Türkiye
ORCID ID: 0000-0003-4384-3510

Ozan Hikmet ARICAN

Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Kocaeli, Türkiye
ORCID ID: 0000-0003-2061-6112

Cite As: Ünal, A. U.; Arslan, O. & Arıcan, O.H. (2021). "Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası CLC 69 Sözleşmesinin Önemi, CLC 92 Protokolünün Gerekliliği Ve Türkiye Uygulamaları", International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal, (Issn:2630-631X) 7(51): 2563-2571

ÖZET

Denizyolu taşımacılığı her geçen gün büyümekte ve gelişmekte olan küresel dünya ticaretindeki yerini ve önemini korumaktadır. Dünya denizlerinde her gün binlerce ticari gemi insanların ihtiyaçları için seferler yapmaktadırlar. Fakat denizyolu taşımacılığında meydana gelen kazalar ve çevre kirlilikleri dünya kamuoyu tarafından çok tepki çekmektedir. 1967 yılında Torrey Canyon kazası ile bu durum en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Torrey Canyon kazası denizyolu taşımacılığında deniz kirliliği konusunda dönüm noktasıdır. Kazadan sonra IMO önderliğinde dünya ülkeleri tarafından denizyolu taşımacılığında petrol tankerlerinin kazalarından kaynaklı çevre kirliliği zararının tazmini için kurallar koyma kararı alınmıştır. IMO Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşmeyi oluşturmuştur. 1969 yılında oluşturulduğu için CLC 69 sözleşmesi olarak bilinen bu sözleşmeyle, kazaya neden olan taraflardan oluşan zararların telafi edilmesi amaçlanmıştır. Sözleşme genel anlamda oldukça önemli ve denize kıyısı olan ülkeler için meydana gelen zararların karşılanmasında önemli bir sözleşmedir. Sözleşme zaman içerisinde meydana gelen ihtiyaçlar ve oluşan anlaşmazlıklar ile geliştirilerek CLC 92 protokolüyle yenilenmiştir. Yeni protokol ile sözleşme daha kapsamlı olmuş ve kaza sonrasında zarardan etkilenen tarafları daha çok koruyan bir sözleşmeye dönüşmüştür. Yapılan değişikliklerle dünya çapında birçok ülke sözleşmeye imza atmıştır. Bu sözleşmeyle dünya denizlerinde meydana gelen petrol kirliliklerinden oluşan zararların karşılanması için önemli teminatlar oluşturulmaktadır.

Bu çalışmada CLC 69 sözleşmesinin genel hatları ve içeriği, CLC 92 protokolündeki yenilikler ve genişleyen kapsam anlatılmaya çalışılmıştır. Ülkemizde CLC 92 protokolüne taraf olmasıyla sözleşmeye göre uygulanan yasal uygulamalar ve işlemler anlatılmaya çalışılmıştır. Ülkemizin sözleşmeye uygun olarak hazırlanan ulusal düzenlemeleri ve süreçleri incelenmeye ve değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar sözcükler: CLC 69 Sözleşmesi, CLC 92 Protokolü, Petrol Kirliliği, Deniz Kirliliği.

ABSTRACT

Maritime transport maintains its importance in world trade, which is growing day by day. Every day, thousands of merchant ships sail for the needs of people in the world's seas. Maritime transport is the safest and most economical transport amongst the types of transport in the world. However, accidents and environmental pollution in maritime transport attracted more reactions. This situation reached its highest level with the Torrey Canyon accident in 1967. The Torrey Canyon accident is a milestone in marine pollution in maritime transport. After the accident, under the leadership of IMO, the countries of the world decided to establish rules for the compensation of the environmental pollution damage caused by the accidents of oil tankers in maritime transportation. IMO has established the International Convention on Legal Liability for Oil Pollution Damages. This contract, also known as the CLC 69 contract since it was created in 1969, aims to compensate the damages caused by the parties that caused the accident. The convention is very important in general and is an important convention in the compensation of damages for countries with a coastline. The contract was developed with the needs and disputes that occurred over time, and it was renewed with the CLC 92 protocol. With the new protocol, the contract has become more comprehensive and has turned into a contract that protects the affected parties more after the accident. With the amendments made, many countries around the world have signed the contract. With this contract, important guarantees are created to cover the damages caused by oil pollution in the world seas.

In this study, the general lines and content of the CLC 69 convention, the innovations in the CLC 92 protocol and the expanded scope are tried to be explained. With the fact that our country is a party to the CLC 92 protocol, the legal practices and procedures applied according to the contract are tried to be explained. With our country being a party to the CLC 92 protocol, the national regulations and processes prepared in accordance with the convention have been examined. According to this convention, which is important for the Turkish straits, it has been tried to be evaluated in national regulations.

Keywords: CLC 69 Convention, CLC 92 Protocol, Oil pollution, Marine Pollution.

1. GİRİŞ

Denizyolu taşımacılığında geminin işletilmesinden oluşan kirlilik ve taşıdığı petrol yükünden kaynaklı kirlilik durumlarında oluşan zararın karşılanması için yasal bir düzenleme ciddi anlamda ele alınmamıştır. 1967 yılında meydana gelen Torrey Canyon kazasından sonra oluşan çevre felaketiyle gemilerden kaynaklı petrol kirliliği ile ilgili yasal düzenlemelerin eksikliği ortaya çıkmıştır. Mevcut durumda petrol kaynaklı bir kaza durumunda hangi ülkenin kıyılarında kaza meydana geldiyse, kazadan etkilenen kişiler kendi zararlarını kendileri karşılamak durumunda kalmaktaydı. 1967 yılında Torrey Canyon kazasıyla bu durum değişmiştir. Torrey Canyon kazasında zarar gören tarafların sayısının çok olması ve gemi kazasında sorumluluğun kimde olduğunun tespitinin zor olması nedeniyle bir çok sorunlar yaşanmıştır. IMO kaza sonrasında 1969 yılında toplanarak 1969 Tarihli Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşme'yi hazırlamıştır.



Şekil 1 Torrey Canyon Kazası (ITOPF, 2021)

Petrol gemilerinden kaynaklı meydana gelen kirlilik durumlarında meydana gelen kirliliğin tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmamaktadır. Denizde çözünen ve çözünmeyen petrol kalıntıları denizin yüzeyinde dibinde deniz kirliliği meydana getirmektedirler. Kirliliğin gözle görüldüğü yerler ise çoğunlukla kazanın meydana geldiği ülkelerin kıyıları olmaktadır. Kazaya neden olan gemilerin yabancı bayraklı olması ve başka firmalara kiralanmaları nedeniyle muhattap bulmak oldukça zor olmaktadır. Kazanın meydana gelmesinden sonra sorumluluğun bayrak devletlerinde olması gerekmektedir. Fakat çoğu gemi işletmecisinin sağlanan kolaylıklar nedeniyle kolay bayrak uygulaması sunan bayrak devletlerini seçmektedir. Kolay bayrak uygulaması sunan devletlerinde kaza sonrasında sorumluluk konusunda gösterdikleri çabalar tartışmaya açık bir konudur. Bu nedenle kazalardan sonra sorumluluklar çoğunlukla özel şahısların üzerine kalmaktadır. Bu sebeple gemi kaynaklı kirlilik konusunda uluslararası düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmada CLC 69 sözleşmesi ve CLC 92 protokolü kısaca incelenerek iki sözleşme arasındaki farklara değinilmeye çalışılmıştır. Ayrıca CLC 92 protokolüne üye olan ülkemizin limanlarda yapmakta olduğu denetimler ve alınan önlemler karşılaştırılarak analizi yapılmıştır. Yine ulusal hukukta önemli olan 5312 sayılı kanunda CLC 69 ve CLC 92 sözleşmelerine kıyasla incelenmiştir. Araştırma esnasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının altında görev yapmak olan liman başkanlıklarının uygulamaları ve izlenen yolların içeriği ve önemi yorumlanmaya ve anlatılmaya çalışılmıştır. Ülkemiz limanlarına gelen gemilerin CLC 92 kapsamında hangi denetimlerden geçtikleri ve uygulanan prosedürlerin önemi ve içeriği incelenmeye çalışılmıştır. 5312 sayılı kanunla uluslararası sözleşmelerin aynı ve farklı olduğu durumlar vurgulanmıştır. Araştırmada hukuksal içeriklerin yorumlanması asla yapılmamış olup bu konu deniz hukuku konusunda uzman olan bilirkişilerin yorumlarına ve görüşlerine bırakılmaktadır. Araştırmada sözleşmelerin içerikleri ve son sözleşmeye göre uygulamada olan süreçler incelenmeye çalışılmıştır.

3. BULGULAR

3.1. 1969 Tarihli Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşme

1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi bu alanda ihtiyaç duyulan uluslararası sözleşmelerden birisidir. CLC 69 sözleşmesi kapsamında gemilerden kaza veya başka sebeplerle sızan yada bırakılan ham petrol, fuel oil, ağır dizel yağı, yağlama yağının karasular dahil, kazanın meydana geldiği ülkede meydana getirdiği

kirlilik zararına yönelik gemi sahiplerinin tam sorumluluğunu sağlamaktadır. Sözleşme kapsamında sadece dökme sıvı yükü olan tankerler bulunmaktadır. Burada altı çizilmesi gereken bir konuda sadece kaza durumlarında değil kasıtlı olarak yapılan kirlileme durumlarının da hukuki sorumluluk altına alınmasıdır. Bu sayede okyanusa kıyısı olan ülkelerin sabotaj veya kasit durumlarında kirliliğe karşı zararı tazmin etme hakkı meydana doğmaktadır. Bu özellikle turizm konusunda önemli kıyıları bulunan ülkeler için önemli bir kazanım olmuştur.

CLC 69 Sözleşmesine taraf bir ülke siciline kayıtlı tanker, tam sorumlu "Strictly Liable" durumdadır ("Kusursuz Sorumludur"). Tankerin sorumluluğu, sızıntı veya tahliyeden oluşan kirlilik hasarlarının yanı sıra, önleme tedbirleri veya her bir hasarı minimize etmek için alınan önlemleri de kapsamına almaktadır dolayısıyla kirliliğin önlenmesi ve sınırlandırılması için alınan önlemler, çoğu zaman yeni bir dizi zarara neden olmakta koruma tedbiri olarak verilen bu zararlar da kirlenme zararı olarak kabul edilmektedir (Soysal, 1996).

CLC 69 sözleşmesi kapsamında sözleşmeye taraf olan ülkelere ait gemilerin gemi sahipleri, bir kaza meydana gelmesi durumunda zararın tamamını karşılayacak bir sigortaya sahip olmalıdır. Bu sayede gemi meydana getirdiği kirliliğin zararını karşılayacak yeterli maddi kaynağı da sağlamış olacaktır. Konu sözleşmeyle, taraf olan devletlerin gemilerinin bu anlatılan sigortanın varlığını gösteren ilgili belgelerin hazır olması ve geçerli olması gerekmektedir. 2000 ton fazla yük taşıyan tankerlerin sigorta bedeli CLC 69 sözleşmesiyle belirlenmekte olup, sigorta sisteminde P&I kulüp veya başka bir sigorta içinde bulunması gerekmektedir.

Sözleşmeye taraf liman devletleri, gemide söz konusu belgenin olmaması durumunda, geminin limanlarına girişine izin vermeme hakkına sahiptir. Burada geminin bayrak devletinin, sözleşmeye taraf bir devlet olması gerekmektedir (Mensah, 1976).

1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, geminin malikinin kusursuz sorumluluğuna dayanan bir sistem getirmiştir. Zarar görenlerin bu durumu kanıtlamaları durumunda geminin maliki sorumlu olacaktır. Bu durumun istisnası gemi malikinin, zararın sözleşmede açıkça belirtilen ve kendisini sorumluluktan kurtaran sebeplerden kaynaklandığını kanıtlamasıdır. Ayrıca Sözleşme, gemi malikinin üçüncü şahıslara rücu haklarına engel getirmemektedir. Dolayısıyla gemi maliki, zararın meydana gelmesine sebep olan kişilerden, kendisinin ödemek zorunda kaldığı tazminatı talep edebilecektir (IMO, 1969).

Sözleşme'nin III/2. maddesinde gemi malikini sorumluluktan kurtaran durumlar tahdidi olarak sayılmıştır. Bu hükme göre, "Malik kirlilik zararının kısmen veya tamamen, zarar gören şahsın zarar vermek kastıyla vuku bulan bir hareket veya ihmalden yada başkaca bir kusurundan ileri geldiğini ispat ederse, bu şahsa karşı sorumlu olmaktan kısmen veya tamamen kurtulabilir" (IMO, 1969).

Bu maddeye göre, gemi sahibi meydana gelen kirlilik zararını belirtilen durumlardan dolayı oluştuğunu kanıtlarsa sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu durumlar ise, kirliliğin meydana getirdiği zarar savaş kaynaklı, iç savaş kaynaklı, isyan, sabotaj, ayaklanma veya doğa olayı sonucu olabilir. Olaydaki üçüncü şahısların kötü niyetli davranışları, ihmalleri veya kasıtlı hareketleri sonucu olabilir. Bölgede faaliyet gösteren deniz seyrini kontrol eden veya seyre yardımcı olan kurum veya kuruluşların görevlerini yerine getirmemeleri, ihmalleri veya bir başka faaliyet sonucu olabilir. Bu durumlardaki iyi niyetin iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Gemi sahibinin bu durumlardan biri sonucu kazaya uğramasını neden göstermesi iyi inceleme gerektirir. Gemi sahibinin ayrıntılı bir araştırma yapması ve gerçekçi kanıtlar ile ilgili kurumlara başvurularını yapması gerekmektedir.

1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nde kirlilik zararının meydana geldiği yer esas alındığı için sözleşmeye taraf devletlerin ülkesinde zarar meydana gelmiş olması, sözleşmenin uygulanabilmesi için yeterlidir. Bu açıdan geminin bayrak devletinin sözleşmeye taraf olup olmamasının bir önemi bulunmamaktadır (Abdullayev, 2005).

Sözleşmenin VII/11. maddesi uyarınca, sözleşmeye taraf devletlerin dökme halinde 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan ve limanına gelen veya limanından ayrılan veya karasularındaki bir yükleme boşaltma yerine gelen veya buradan ayrılan gemilerin, hangi ülkede tescil edilmiş olursa olsun sigorta yapmalarını veya diğer bir mali güvence göstermelerini gerektirecek millî düzenlemeler yapmaları gerekmektedir. Bu maddeye göre, sözleşmeye taraf olmayan devletlerde tescil edilen gemilerin de sözleşmeye taraf devletlerin limanlarına ya da karasularındaki yükleme ve boşaltma yerlerine girebilmek için zorunlu sigorta yaptırımları gerektiğinden, devletlerarasındaki haksız rekabet de önlenmiş olmaktadır (IMO, 1969).

1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin sorumluluk sınırlarının ve hazır bulundurulan tazminat miktarlarının düşük olması sonucu petrol kirliliği ile sonuçlanan kazaların mağdurları için yeterli bir tazminat sistemi sağlayamaması sebebiyle, 1971 yılında "Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Milletlerarası Bir Fon Kurulmasına Dair Sözleşme" (Fon Sözleşmesi) yapılmış ve bu sözleşme ile "1971 Milletlerarası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu" kurulmuştur. Zararın 1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi çerçevesinde gemi maliki tarafından karşılanamaması durumunda, ek bir güvence sağlama amacı taşıyan 1971 tarihli Fon Sözleşmesi, donatan yanında yük sahiplerini de tazmin yükümlülüğüne dâhil etmiştir. 1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'ni tamamlayıcı nitelikte olan bu sözleşme, yalnızca 1969 tarihli sözleşmeye taraf devletlerin katılımına açık tutulmuştur.

1971 tarihli Fon Sözleşmesi'ne göre, petrol kirliliğinden zarar gören kişilerin tam ya da yeterli bir tazminat alamaması halinde, zararın bir kısmının ya da tamamının 1971 Fonu tarafından karşılanması öngörülmüştür (IMO, 1971).

1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin ve 1971 tarihli Fon Sözleşmesinin kapsam açısından yetersiz kalmasından dolayı 1992 tarihli Protokol yapılmıştır. 1992 protokolü 1996 yılında hayata geçmiştir. 1992 Tarihli Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerinde gemi kavramı, olay kavramı, kirlilik zarar kavramı, sorumluluk kavramı ve tazminat konusundaki miktarlar ve denizlerdeki uygulama alanları başta olmak üzere bir çok alanda değişiklikler yapılmıştır.

3.2. Petrol Kirliliği zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşmenin 1992 Protokolü (CLC 92)

CLC 92 sözleşmesi kapsamında 2000 ton ve üzeri dökme halde ham petrol ve petrol ürünlerini taşıyan gemilerin sahipleri, meydana gelen kirlilik zararından dolayı tazminatları karşılamak amacıyla mali teminat vermekle yükümlüdürler. Sözleşme ile gemi sahiplerinin tazminat durumu için sigorta yaptırımları gerekmektedir. Hazırlanan sigortalarında bir belgeyle gösterilmesi istenmektedir. Ve CLC 92'ye taraf olan ülkelerin liman ya da terminallerine girişlerinde ve çıkışlarında bu belgeler kontrol edilecektir. Ayrıca bu protokole ek olarak 1992 yılında "Petrol zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme" ile 150.000 tondan fazla Petrol satın alan kişilerin kurulan fona ülkesi adına katkı payı ödemesi ve meydana gelen zararların bu fondan tazmin edilmesi öngörülmektedir.

CLC 92 sözleşmesinde gemi tarifi olarak dökme halde ham petrol ve petrol türevlerini taşımak üzere yapılan veya bu amaçla değiştirilen gemi ve her türlü deniz araçları geçmektedir. Petrol tarifi olarak yük olarak taşınan veya geminin yakıt tanklarında bulunan ham petrol, fuel oil, ağır dizel oil ve gress yağları geçmektedir. Kaza sonrasında kirliliğe neden olmayan gazyağı, hafif dizel oil, kerosen ve bunun gibi petrol türevleri sözleşme kapsamına alınmamıştır. Bu petrol ürünleri hızlıca buharlaşarak denizde kalıntıları bırakmamaları nedeniyle kirlilik oluşmamaktadır.

1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca gemi tanımı, olay sırasında yük olarak petrol taşımayan boş olan tankerleri de kapsayacak şekilde genişletilmiştir (De la Rue, 2012).

CLC 69 sözleşmesinde tazminat ile teminat konusunda gemi sahipleri tamamen sorumluydular. CLC 92'de kazadan sonra bir petrol kirliliği meydana gelmesi ve bundan oluşan zararın CLC 69 kapsamında karşılanmaması durumu bulunmaktaydı. Bunun önüne geçmek için Uluslararası Deniz Kirliliğinden Oluşan Zararı Tazmin Fonu (IOPC) kurulmuştur. Bu fon sayesinde meydana gelen zararların tazmininde yükümlülük donatan ve yük sahipleri arasında eşit olarak dağıtılmaktaydı. Bu fonunda merkezi Londra'da olup çalışmaları IOPC fonu örgütü tarafından devam ettirilmektedir.

CLC 69 ve 71 Fon Sözleşmelerinde belirlenen limitler IMO Tarafından 1992 yılında toplanan bir konferansta kabul edilen bir protokolle arttırılmıştır. 1996 yılında yürürlüğe giren bu protokolün 4/a maddesi uyarınca petrol kirliliğinden zarar görenlere ödenebilecek miktar; 135 milyon hesap birimini geçmeyecek şekilde, her bir olay ile ilgili olarak sınırlı olacaktır (Adalı, 2005).

CLC 92 sözleşmesi 1996 yılının mayıs ayı itibarıyla uygulanmaya başlanmıştır. CLC 92 Fon sözleşmesine bağlı olarak kurulan 92 Fonu ise daha önce kurulan 71 Fonu ile birlikte devam ettirilmekteydi. CLC 69 sözleşmesi ise bir çok ülke tarafında fesih edilmiş ve önemini kaybetmiştir.

IMO kayıtlarına göre 1992 Fon sözleşmesine Türkiye dahil 115 ülke taraf olmaktadır.

CLC 69 ve 71 Fonu ile CLC 92 ve 92 Fonu arasındaki farklara aşağıda kısaca değinilmeye çalışılmıştır:

- ✓ CLC 92 sözleşmesi ve 92 Fonu ile tonajı daha küçük olan gemilere özel sorumluluk sınırları getirilmiştir. Ayrıca sorumlu oldukları tazminat sınırları da arttırılmıştır.
- ✓ Gemi sahipleri CLC 69 sözleşmesi zamanındaki tazminat bedelinin geri ödenmesi için yeni sözleşmede uzun zaman beklemeyeceklerdir.
- ✓ CLC 92 sözleşmesinde uygulama alanı, karasuları kavramından Münhasır Ekonomik Bölge olarak değiştirilmiştir.
- ✓ CLC 92 sözleşmesi kapsamına kirlilik hasarlarına boş tankerlerin meydana getirdikleri kirliliklerde eklenmiştir.
- ✓ CLC 92 sözleşmesine tankerlerin boş veya dolu olmasına bakılmadan yakıt-yağ tedarik işlemleri esnasında oluşan kirliliklerde eklenmiştir.
- ✓ CLC 92 sözleşmesine kirlilik meydana gelmesi bile oluşma ihtimaline karşı alınan önlemler tazminat kapsamına alınmıştır
- ✓ CLC 92 sözleşmesinde kirlilik hasarı yeniden tanımlanmış ve yeni terimler eklenmiştir. Amaç olarakta kirlilik sonucu oluşan hasarın temizlenmesi ve ekolojik dengenin eski haline getirilmesi gösterilmiştir.

1969 tarihli Sözleşme uyarınca sorumluluk sınırı 1992 tarihli olana göre önemli ölçüde daha az iken sorumluluğu sınırlandırma hakkının yitirildiği haller daha geniştir (De la Rue, 2012).

1969 tarihli Sözleşme uyarınca örneğin bir tankerlin karaya 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 (Chao,1996).

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 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 doğmuştur (Jacobsson, 2007).

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

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 (Meriç, 2014).

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 girmiştir (IMO, 1971).

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

yararlanabilecektir. IMO kayıtlarına göre 2003 ek protokole 31 ülke taraf olmuştur. IOPC 2013 yılı Ekim toplantısında Ek Fon Meclisinin Başkan Yardımcılığı görevi süresiz olarak Türkiye'ye verilmiştir

Ek Fonun kurulmasıyla 1992 tarihli PKSS ve Fon Sözleşmesi ile oluşturulan iki aşamalı rejime ilave üçüncü aşama olarak, PKSS ve Fon Sözleşmesi ile meydana gelen kaza sonrasında oluşan petrol kirliliği zararının tamamen tazmin edilemediği durumlarda ek tazminatın sağlanması hedeflenmektedir.

2003 Ek Fon Protokolünde coğrafi uygulama alanı aynı olmaktadır. 1992 Sorumluluk sözleşmesinin şartları bu protokole aynen geçerlidir. Uluslararası tazmin sistemine bakıldığı zaman üç sözleşme olan 1992 Sorumluluk sözleşmesi, 1992 Fon sözleşmesi ve 2003 Ek fon protokolü birbiriyle uyumludur.

2003 Ek Fon Protokolünde, protokole taraf olan devletlere tazminat mahkemelerinde tüzel kişi olmakta ve yasal işlemlerde isterse taraf olma yetkisi verilmektedir. Ayrıca Ek fon, taraf olunan devletlerde tüzel bir kişi olarak görülmekte ve mahkemelerde ve yasal işlemlerde rol alabilmektedir. Ek fon yöneticisi yasal temsilci olarak tanınmaktadır. Kirlilik meydana gelmesi durumunda mevcut fon yetersiz kalması durumunda ek fon sağlanmaktadır. Ek Fon, 1992 Fon'un ödeme yapmadığı durumlarda aynen ödeme yapmamaktadır.

2003 Ek fon protokolü, 1992 fon sözleşmesine göre belirlenen tazminatın aşılması durumunda devreye girer ve zarar mağdurlarına ödeme yapar.

3.3. Türkiye'nin Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Göre Yasal Uygulamaları

Ülkemiz CLC 92 sözleşmesine 26 Nisan 2001 tarihinde yayınlanan 4658 sayılı kanun ile taraf olduğunu bildirmiştir.

Türkiye 1992 fonuna taraf olurken, sözleşmenin münhasır ekonomik bölge ilan edilmeyen bir bölgede kirlilik meydana gelmesi durumunda, bu durumun Türkiye devleti tarafından tespit edilen karasularının ötesinde ve bitişiğinde bulunan ve karasularının ölçüldüğü esas hattın itibaren 200 deniz milinden fazla olamayan alana uzanan bir alanda kirlenme zararına uygulanacağını beyan eden 2/a (ii) maddesine çekince koymuştur.

Türkiye CLC 92 Fon uygulamasında Fon sekreteryası tarafından ilgili yıl için ödenmesi gereken katkı payı ile ilgili evraklar Ulaştırma ve Altyapılar Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü iletilir. Ulaştırma ve Altyapılar Bakanlığı'nda Türkiye'de petrol alımı yapan kurumlara aldıkları petrol miktarlarını ister. Kurumlardan gelen geri bildirimler, adresler ve aldıkları miktarlar 1992 Fon sekreteryasına bildirilir.

Sözleşme kapsamında gemilere mali bir güvenceye sahip olmaları durumunda CLC sertifikası verilmektedir. CLC sertifikasına sahip olmayan 2000 ton ve üzeri petrol taşıması yapan gemilerin ülkemiz limanlarına ve açık terminallerine alınmalarına izin verilmez. Ayrıca yine 2000 ton ve üzeri gemilerin CLC sertifikalarının geçerlilik tarihleri dolduysa aynı uygulama geçerli olur. CLC 92 sertifikalarının geçerlilik süresi geminin sigorta poliçesi veya banka teminatının süresi ile sınırlıdır.

Türk bayraklı gemiler ve CLC 92'ye taraf olmayan ülkelerin gemileri Türk karasularına girebilmeleri için CLC sertifikalarını almaları gerekmektedir. Bu sertifikaların orijinallerinin mutlaka gemide bulundurulması gerekmektedir. CLC 92 sertifikalarının 19 Aralık 2013 tarihli Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan 1998 sayılı yönerge ile hazırlanmaktadır. Gemiler 10 farklı liman başkanlığından CLC sertifikası alabilirler. Bunlar Trabzon, Zonguldak, Samsun, İstanbul, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin ve İskenderun liman başkanlıklarıdır.

CLC 92 sertifikasının düzenlenmesi öncesinde sözleşmedeki şartlara uygun mali güvence verilmesi ve geminin tonajı ve taşıdığı yüke uygun olan sigorta poliçesi veya banka teminatı olmalıdır.

CLC sertifikası liman başkanlığı tarafından 2 orijinal evrak olarak hazırlanır. 1. orijinal evrak gemiye verilirken 2. orijinal evrak liman başkanlığında kalmaktadır. CLC 92 sözleşmesi 2000 ton ve üzeri petrol yükü taşıyan gemileri kapsamaktadır. Eğer 2000 ton altında olan petrol gemileri de talep etmeleri durumunda CLC sertifikası alabilirler. Bu sayede gemiler yükümlülüklerini bir sigorta şirketine veya banka teminatıyla P&I kulüplerine aktarabilirler.

Türkiye'den verilen CLC sertifikasında aşağıdaki bilgiler bulunmaktadır:

- ✓ Geminin adı ve sicil limanı
- ✓ Gemi donatanının adı ve donatanın merkez iş yeri adresi

- ✓ Teminatın türü
- ✓ Teminatı veren sigortacının veya bankanın merkez işyeri ve adresi
- ✓ Belgenin geçerlik süresi (bu süre sigorta veya diğer teminatın geçerlilik süresinden uzun olmaz)
- ✓ Sertifika numarası
- ✓ IMO numarası ve çağrı işareti

CLC 92 sertifikası isteğinde bulunan gemilerin aşağıdaki konularda bilgi vermeleri gerekmektedir:

- ✓ Türk Bayraklı yada CLC 92'ye Taraf Olmayan Ülke Bayraklı mı?
- ✓ Sigorta poliçesinin geçerlilik tarihi yeterli midir?
- ✓ Sigorta poliçesini veren P&I kulüp yetkili midir?
- ✓ Sigorta poliçesi elektronik bir kopya ise P&I kulübü internet sitesinden onaylanmış mıdır?
- ✓ Banka teminatı sunuluyor ise teminat Türk Mevzuatına göre kurulan bir bankadan mı alınmıştır?

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü resmi internet sitesinde yetkili P&I kulüplerinin listesi bulunmaktadır. Gemi sahipleri ve donatanların sigorta işlemleri öncesinde buradan P&I kulübü hakkında bilgi almaları mümkündür.

CLC sertifikası başvuru işlemlerinde sigortacı kurum "Blue Card" olarak isimlendirilen bir belgeyi gemi sahibine veya donata gönderir. Bu belge ile gemi sahibi veya donatan liman başkanlığına başvurusunu yapar. Liman başkanlıklarında sertifika işlemlerinin daha hızlı yapılması için sigorta poliçesi yerine "Blue Card" ile başvuru yapılması tercih edilmektedir. Türkiye'den CLC sertifika başvurularında gemi sahiplerinin veya donatanların sigorta şirketlerinden "Blue Card" talep etmeleri tercih edilmektedir.

Gemi sahibi veya donatan CLC sertifikası düzenlendikten sonra gösterilen banka teminatı veya P&I poliçesi geçersiz kalırsa ya da bir başka banka teminatı veya P&I sigortasına geçilirse 3 gün içinde eski sertifika liman başkanlığına iade edilmelidir.

Türk karasularındaki bir liman veya terminale uğrak yapan gemiyle, Türk boğazlarından uğraksız geçiş yapacak olan gemiler seyir planlarıyla birlikte CLC sertifikalarının bir kopyasını liman başkanlıklarına iletmek zorundadırlar. Bildirim yapılmaz ise Türk karasularına giriş yapamazlar. Ticari işlemlerini tamamlayamazlar. Liman veya terminallerden kalkışlarına izin verilmez.

Geminin sahibi veya donatan sigorta primlerini ödememesi durumunda sigorta şirketinin gemiyi güvence dışına almaktadır. P&I sigortacısının bu durumu Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü'ne bildirmesi gerekmektedir. Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü yapılan ihbarı değerlendirir ve inceleme başlatır. Durum tespit edilirse geminin sahip olduğu CLC sertifikası iptal edilir. Durumu sertifikayı düzenleyen liman başkanlığına bildirir. Liman başkanlığı da düzenlediği sertifikayı iptal eder.

4. SONUÇ

Ülkemiz kıyıları ve Türk boğazları enerji ihtiyacının artmasından dolayı son dönemlerde petrol ve petrol ürünlerinin taşınmasında oldukça yoğun bir tanker trafiğine sahiptir. Karasularımızda artan bu yoğun trafik, gemi kazaları meydana gelme riskini arttırmaktadır. Marmara denizinde Tüpraş rafinerisi, Ege denizinde Aliğa rafinerisi ve Akdenizde Ataş rafinerisi nedeniyle karasularımız petrolden kaynaklı deniz kirliliği açısından risk altındadır. Özellikle turizm açısından Ege denizi ve Akdeniz bizim için önemli turizm merkezlerine sahiptirler. Bu risklerden dolayı ülkemizin CLC 69 sözleşmesine üye olması ve petrol kaynaklı gemi kazaları sonrasında oluşacak deniz kirliliğine karşı her zaman hazırlıklı olması çok önemlidir.

Ülkemiz CLC 69 sözleşmesi ve CLC 92 protokolüne taraf olması oldukça önemli karardır. Konu sözleşmeye ve protokole taraf olmamız sayesinde karasularımızda meydana gelecek bir gemi kazasında oluşan zararın tazmininde ülkemiz söz sahibi olmaktadır. CLC 92 protokolü zararın tazmin alanının genişletilmesi, tazmin işlemlerinin hızlandırılması açısından ve yaşanacak mağduriyetleri azaltılması konusunda CLC 69 sözleşmesinin açıklarını kapatmaktadır. Boş petrol tankerlerinin ballast operasyonları ile kıyılarımızda deniz kirliliği oluşturması, tankerlerin yükleme boşaltma operasyonlarının da tazminat kapsamına alınması çok önemli bir yeniliktir. Ayrıca CLC 92 protokolünün önemli noktalarından biriside ülkelerin kirlilik meydana getirme riskine karşı alınan önlemlerde oluşan masrafların artık tazminat kapsamına alınmasıdır. Tartışmasız en önemli değişiklik ise meydana gelen kaza sonrasında ekolojik dengenin eski haline getirilmesi için

yapılan tüm temizlik çalışmalarının tazminat kapsamında olmasıdır. Bu önemli değişiklik ile hem ülkeler tarafından yapılan çalışmalar ekonomik açıdan garanti altına alınmakta hem de gemi kazalarının önlenmesi açısından gemilerin tazminat ödemesi kazaların oluşması açısından önemli bir caydırıcı madde olmaktadır. Gemiler konu maddeyle hem kirlilik esnasında hemde sonrasında oluşacak ekolojik dengenin bozulmasıyla meydana gelen masraflar karşısında büyük bedeller ödemek zorunda kalacaklardır. Bu mali yükün ortadan kaldırılması için gemi personelinin ve gemi işletmecilerinin eskisinden çok daha dikkatli ve özenli bir şekilde çalışmaları gerekmektedir. Özellikle İstanbul ve Çanakkale boğazlarımızın ekolojik dengelerinin korunması açısından konu madde öne çıkmaktadır.

Ülkemizin CLC 92 uygulamalarında CLC 92 protokolüne taraf olan gemilerin mali bir güvenceye ve geçerli bir sertifikaya sahip olmalarını istemektedir. Geminin bayrak ülkesi sözleşmeye üye olmasına rağmen geminin bir mali yeterliliğe sahip olmaması sertifika almasına engel olmaktadır. Bu durum ülkemiz açısından zararın tazmininde bir garanti olarak görülmekte fakat gemi işletmeleri açısından mali darboğazda olmaları durumunda büyük bir sorun olmaktadır. Mali yeterliliğe sahip olmayan gemilerin boğazdan geçişleri risk altına girmektedir. Gemi firmalarının bu gerekliliği sağlaması olmazsa olmazdır. Fakat bu uygulama ülkemizin için Türk Boğazları konusunda önemli bir uygulamadır.

Bir başka uygulama ise Türk gemilerinin ve CLC 92'ye üye olmayan ülkelerin gemilerinde istenen sertifika zorunluluğuna tabi tutulmasıdır. Bu durumda Türk gemileri yine mali güvence sağlamak zorundadır. İstenilen mali güvenceyi sağlayamadığı durumda kendi karasularına girememe durumu oluşmaktadır. Bu durum Türk bayrağı taşıyan gemilerin kabotaj kanuna göre yurtiçinde sefer yapmalarına engel bir durum oluşturmaktadır. Fakat gemilerin taşıdığı yükün riski ve olası bir kazada oluşacak deniz kirliliği düşünüldüğü zaman bu gerekli yine gerekli bir uygulamadır.

Ayrıca CLC 92'ye üye olmayan gemilerin sertifikayı sağlamaları olası bir kaza durumunda ülkemizin muhatap ülke bulamama durumunu yaratacaktır. Geminin sertifikayı sağlaması sadece Türk karasularımızda geçerli olup diğer ülkelerin karasularında geçerli olmamaktadır. Verilen sertifika sadece kendi karasularımızda kullanılabilir. Bu zorunluluk ülkemizin gemiden kaynaklı bir kaza durumunda tazminat işlemleri için mali bir garanti istemesi açısından önemlidir. Olası bir kaza durumunda müdahale ve temizleme işlemleri sonucu oluşan maliyetler istenilen bu mali garantiden karşılanacaktır.

Ülkemiz tarafından verilen CLC 92 sertifikaları 10 liman başkanlığı tarafından verilmekte olup bu liman başkanlıkları arasında oldukça gerek körfez yapısı gerekse fazla sayıda limana sahip olması nedeniyle yüksek gemi trafiğe sahip olan Kocaeli liman başkanlığı bulunmamaktadır. Bu durumda gemi firmalarının ve acentelerinin en yakın liman başkanlığı olan İstanbul liman başkanlığına sertifika işlemleri için yoğunluk oluşturmalarına neden olmaktadır.

Yabancı bayraklı gemilerin sertifika temininde yada yenilenmesinde gemi acenteleri bu işlemi yerine getirmektedirler. Acenteler bu konuda liman başkanlıklarına düzenli bilgi vermekte bu sayede bu gemilerinde kontrolleri düzenli sağlanmaktadır. Liman başkanlıkları karasularımızdaki petrol gemilerinin hem takibi hemde istatistiki bilgileri sağlayabilmektedir.

Bir diğer önemli nokta ise CLC sertifikaları 2000 grosston altı gemilerde isteğe bağlı bırakılmasıdır. 2000 grosston altı gemilerden kaynaklı gemi kazalarında CLC 92 sözleşmesi uygulanamayacaktır. Olası bir kaza durumunda her türlü harcama ve tazmin CLC 92 protokolü dışındadır. Bu gemilerinde Türk karasularına girişlerinde denetime zorunlu tutulmaları ülkemiz kıyıları ve ekosisteminin korunması açısından gereklidir. Türk liman başkanlıkları bu küçük gemilerde denetim altına alırsa çevre kirliliği konusunda kontrolleride sağlayabileceklerdir. Oluşacak iş yoğunluğu ve incelenecek gemi sayısında artış iş yükünü elbette arttıracaktır. Fakat konu karasularımızın güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi olduğu için tüm petrol gemilerinin düzenli ve sistematik bir şekilde denetlenmesi oldukça önemlidir.

Son olarak Türkiye uygulamalarında ülkemiz boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilerin seyir planları ile birlikte CLC sertifikalarının bir kopyasının liman başkanlıklarına iletilmesi istenmektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesine göre transit geçiş yapan gemilerin zararsız geçişlerine izin verilmektedir. Ülkemiz CLC 92 uygulamasında gemilerden CLC sertifikası isteyerek Montreux Boğazlar Sözleşmesine göre transit geçiş şartına uyan gemilerden ek bir belge istemektedir. İstenen belge ülkemiz açısından önemli ve gerekli bir uygulama olup özellikle petrol ve petrol ürünlerini taşıyan tanker gemilerinin geçişlerinin olası kaza risklerine karşı daha sıkı denetlenmesi açısından önemlidir. Diğer ülkelerin kendi kıyılarını korumaları açısından aldıkları öneme ve denetimlere bakıldığında ülkemizin özellikle Türk boğazlarının korunması açısından bu uygulamanın gerekli ve yerinde olduğu düşünülmektedir.

Ülkemiz karasularımızın ve Türk boğazlarının korunması için mevcut uygulamalarla denetimleri yapmaktadır. Yinede bu uygulamalarda eksiklikler olmakta olup bu eksikliklerin güncel ihtiyaçlara ve gelişen teknoloji ve denizcilik sektörüne göre yeniden düzenlenmeleri gerekmektedir. Dünya denizciliği her geçen gün değişmekte ve yenilenmektedir. Ülkemizde bu gelişmeleri yakından takip etmesi ve sürekli olarak yeni uygulamalarla bu yenilikleri takip ve kontrol altında tutması gereklidir. Ancak bu sayede karasularımız ve Türk boğazları gemi kazaları açısından güvende kalacaklardır.

KAYNAKLAR

Abdullayev C. (2005). Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklı Petrol Kirliliği, s.91, Ankara, Yetkin Yayınları.

Adalı A.B., (2005). Liman Devleti Kontrolü Denetimlerinin Denizsel Çevrenin Korunması Açısından Önemi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi.

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

De la Rue, C. (2012). Liability For Pollution From Ships' Bunkers, Pollution At Sea: Law and Liability, Ed. Barış Soyer, Andrew Tettenborn, London, Informa, s. 11-22.

Jacobsson, M. (2007) "The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem", Tulane Maritime Law Journal, Vol. 32, s. 1-33.

IMO, (1969). International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage Conventions.

IMO, (1971). International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage IOPC, (2003). The OIPC Funds'25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents,S. 13-21, London.

Mensah T.A., (1976). International Environmental Law: International Conventions Concerning Oil.

Meriç, G. (2014). Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi

Soysal H. (1996). Deniz Kirliliğinde Sorumluluğun Paylaşılması, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi