

TÜRK HUKUKUNA GÖRE « BOĞAZLAR REJİMİ » : ÇEVRE HUKUKU YÖNÜNDE DEĞERLENDİRME

*Prof. Dr. Huriye Kubilay**

Özet

Türk Boğazlarında çevrenin korunması Türkiye için olduğu kadar uluslararası toplum için de büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, ilgili hukuki düzenlemelerin uluslararası mevzuata uygun olması ve boğazlardan geçişin ve denetimlerin uluslararası standartlarda olması gerekmektedir. Özellikle yakın zamanlarda yürürlüğe giren mevzuatın değerlendirildiği bu çalışmanın sonucunda, uluslararası mevzuata uyumun hedeflendiği ve önemli ölçüde bu uyumun sağlanmış olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar kelimeler: “Türk Boğazları”, deniz kirliliği, Deniz Hukuku, çevrenin korunması, sigorta

“REGIME OF THE STRAITS” IN TURKISH LAW: AN EVALUATION CONCERNING ENVIRONMENTAL LAW

Abstract

Protection of environment in the Turkish Straits has great importance for the international community as well as for Turkey. Therefore, it is necessary that the related legal arrangements are in harmony with international regulations and control of passage from the Straits must be realized in accordance with international standards. At the end of this research where recently enacted legislation has been evaluated, it was determined that international compliance has been targeted and this compliance has been significantly achieved.

Keywords: “Turkish Straits”, marine pollution, Law of the Sea, protection of environment, insurance

* İzmir Ekonomi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

I. GİRİŞ

Boğazlar, kara parçaları arasında iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolları olarak tanımlanır¹. Türkiye sınırları içinde bulunan boğazların; İstanbul Boğazı'nın² ve Çanakkale Boğazı'nın³ ve daha geniş anlamda “*Türk Boğazları*” olarak anılan deniz alanının çevre hukuku yönünden değerlendirilmesi bu makalenin konusunu oluşturmaktadır. Dünya üzerinde yaşanan çevresel felâketler, çevresel hassasiyeti yoğun olan boğazlarla ilgili çevre hukuku düzenlemelerinin önemini ortaya koyar⁴. Türk Boğazlarından petrol ve doğal gaz arama ve çıkarma amaçlı deniz araçlarının, nükleer atık⁵ gibi tehlikeli yük taşıyan gemilerin geçişinin giderek artması bu alanda ciddi risk oluşturmaktadır. Bu çalışma çerçevesinde, özellikle Türk Boğazlar Sisteminde çevrenin korunmasına yönelik olarak, yakın zamanlarda ortaya çıkan hukuki gelişmeler üzerinde durulacaktır.

İlk olarak 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin⁶ Başlangıç kısmında yer alan ve sonra 20 Temmuz 1936 Montreaux Boğazlar Sözleşmesi'nin⁷

¹ *Pazarıcı, H.* Uluslararası Hukuk, Gözden Geçirilmiş 3. Bası, Ankara 2005, s.267.

² İstanbul Boğazı, yaklaşık 30km (17 nm) uzunluğunda ve sadece 700 m. genişliğinde olup, kuzeyde Marmara Denizi ile Karadeniz'i bağlar. Karşıdan karşıya geçiş, Boğaziçi Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ile boğazın altından geçen bir demiryolu tüp geçidi olan “Marmaray” ile sağlanır. Taşıtlar için “Avrasya Tüneli” olarak adlandırılan tüp geçit planlanmakta ve üçüncü asma köprü olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yapımı sürmektedir. http://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul_Bo%C4%9Faz%C4%B1 (Erişim tarihi: 08.07.2014)

³ Çanakkale Boğazı (Dardanellia/Hellespontos) , 68km (37 nm) uzunluğunda ve 1,2km genişliğinde olup, Marmara Denizi'ni Ege Denizi'ne bağlayan boğazdır. http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%87anakkale_Bo%C4%9Faz%C4%B1 (Erişim tarihi: 09.07.2014)

⁴ Son yıllarda gittikçe artan petrol taşımacılığında meydana gelen deniz kazalarının yolaçabileceği tehlikelerin berteraf edilmesi konusunda gereken önlemlerin alınması zorunluluğu hakkında bk.*Kuran, S.* Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2006, 114.

⁵ *Ece, J. N.*, Boğazlarda Çevre Güvenliği ve Alternatif Yollar http://www.cozumvar.com.tr/tr/Yayinlarimiz/Denizcilik_Sektoru/Bogazlarda_Cevre_Guvenligi_ve_Altarnatif_Yollar.asp (Erişim tarihi: 01.04.2014)

⁶ *Demirkaran, H.M.*, Türk Boğazları'nda Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi İle İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 21.11.2001 Gün E.2001/4-955, K.2001/1073 Sayılı Kararı, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.449-450; *Oğuzülgen, S.*, Türk Boğazları ve Deniz Trafığı İle İlgili Uluslararası Tarihi Gelişmeler ve Terminolojik İlkeler, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL

Başlangıç kısmında da anılan “Türk Boğazları”⁸ terimi, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı’ndan ortak ve özel (*ad hoc*) geçiş rejimi için kullanılmaktadır. Çevresel yönden etkileşim halinde olan bu alan, İstanbul’un 1453’de fethinden on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısı sonlarına kadar Osmanlı Devleti’nin *tam ve münhasır egemenliği* altında iken zamanla uluslararasılaşmış bir geçiş rejiminin uygulandığı bir alan haline gelmiştir⁹. Türkiye, uluslararası hukuk çerçevesinde gerekli yasal düzenlemelerini yaparak, deniz çevresinin korunması için bayrak devleti¹⁰, kıyı devleti¹¹ ve liman devleti olarak egemenlik yetkilerini en etkin şekilde kullanmaya çalışmaktadır.

Eski adı “Propontis” olan Marmara Denizi, Karadeniz’i, Ege Denizi ve Akdeniz’e bağlayan 110 nm. Uzunluğunda bir iç denizdir. Kirlilik,

ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.911-913.

⁷ Demirkıran, H.M., s.450-452; Karlıklı, Y. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Ekseninde Karadeniz’in Değişen Stratejik Görünümü, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.804-806; Oğuzülgen, H.M., s.913-916; Toluner, S., Montreux Konvansiyonu’nun Feshi ve Değiştirme Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerinde Düşünceler, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1071-1086; Ünan, S., Türk Boğazları’na İlişkin Montreux Sözleşmesi’nin Ticaret gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Boğazlarda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1169.

⁸ “Türk Boğazları” (The Turkish Straits Region) hakkında bk. Akten, N., Türk Boğazları ve Geleceği, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.246; Demirkıran, H.M., s.451; Oğuzülgen, S., s.910, 920; Ünan, S., Türk Boğazları’na İlişkin Montreux Sözleşmesi’nin Ticaret gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Boğazlarda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1168.

⁹ Pazarıcı, H., 271-272; Yüceer, B. S., Uluslar arası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir 2001, s.49-50.

¹⁰ Okur, D.A., Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi, Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devletinin Artan Önemi, İstanbul 2009, s.103-107.

¹¹ Toluner, S. Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, Prof.Mahmut BELİK ve Prof.Dr.Tahir ÇAĞA’ya Saygı Semineri, İstanbul 1994, s.11, Ünan, S.,s.1170.

Marmara Denizinin başlıca sorunlarından biri olarak kabul edilmektedir. Özellikle denizin kuzeydoğusundaki İstanbul ve İzmit gibi yoğun nüfuslu şehirlerin atıkları ile İzmit Körfezi etrafındaki ağır sanayi tesisleri, deniz kirliliğinin nedenleridir. Günde yaklaşık olarak 0,3 milyon metreküp sanayi, 2,1 milyon metreküp evsel atık bırakılmaktadır. Denizdeki yoğun denizanası popülasyonu bu kirliliğin işareti olarak görülmektedir. Küresel ısınma ile değişen deniz yapısı ve zehirli denizanaları ve balon balığı gibi istilacı türler Marmara Denizine yönelik yeni tehditler olarak algılanmaktadır¹².

Marmara Denizi'nde (Propontis/Marmaros)¹³ gerçekleşen ve önemli ölçüde kirlilik ile sonuçlanan kazalardan bazıları şöyle sıralanabilir:

- 1997, 13 Şubat günü “TPAO” adlı tanker Pendik Tersanesinde bakım onarım sırasında yanmış olup yangın sonucunda 1500 ton fuel-oil denize yayılmıştır.
- 1999, 07 Kasım günü “Semele” ve “Şipka” adlı gemiler Yenikapı açıklarında çarpışmış, kaza sonucunda 10 ton fuel-oil denize yayılmış, “Semele” adlı gemi batmıştır.
- 1999, 29 Aralık günü “Volganeft 248” adlı tanker hava muhalefeti sebebi ile Florya açıklarında ikiye ayrılmış, bu parçalardan biri de batmıştır. Kaza nedeniyle tahminen 1500 ton fuel-oil denize yayılmıştır.

İstanbul Boğazı'nda geniş çaplı deniz kirliliğine sebep olan kazalardan başlıcaları şunlardır¹⁴:

- 14 Aralık 1960'da “Peter Zoranic-World Harmony” tankerinin Kanlıca'da çarpışmasında 18 000 ton petrol denize dökülmüştür,

¹² http://tr.wikipedia.org/wiki/Marmara_Denizi#Tehditler (Erişim tarihi: 09.07.2014)

¹³ http://tr.wikipedia.org/wiki/Marmara_Denizi (Erişim tarihi: 09.07.2014)

¹⁴ İstanbul Boğazındaki deniz kazaları hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Ece, J. N., İstanbul Boğazındaki Deniz Kazaları, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100095 Erişim tarihi: 10.07.2014. Ayrıca bk. <http://www.denizcigunlugu.com/1054-istanbul-canakkale-bogazlarinda-en-butuk-deniz-gemi-kazalari-independenta.html> (Erişim tarihi: 10.07.2014), <http://www.yeniaktuel.com.tr/tur105,222@2100.html> (Erişim tarihi: 10.07.2014).

- 15.09.1964’de Norveç bandralı “*Norborn*” ile batık durumdaki “*Peter Zoranic*”in Kanlıca önlerinde çarpışması sonucu petrol kirliliği oluşmuştur,
- 01.03.1966 yılında “*Lutsk*” ile “*Kransky Oktiabr*” Kızkulesi’nde çatışmış ve 1850 ton petrol denize dökülmüştür,
- 15 Kasım 1979’da Yunan Bandralı “*M/V Evriali*” adlı şilep ile Romen bandralı “*Independenta*” adlı tanker İstanbul Boğazının girişinde çarpışmış, kaza sonrasında dökülen 64000 ton petrolün 4kmlik alana yayılması sonucu önemli bir çevre kirliliği oluşmuştur.
- 28 Ekim 1988’de Panama bandıralı “*Bluestar*” adlı tanker “*Gaziantep*” tankeri ile çarpışmış, çarpışma sonucu *Bluestar*'da bulunan 1000 ton amonyak gazı denize ve havaya karışmış, infilak etme tehlikesi bulunan tanker Marmara Denizi'ne çekilerek İstanbul'dan uzaklaştırılmıştır.
- 29.03.1990 tarihinde İstanbul Boğazında meydana gelen çatışma sonucu yara alan “*Jambur*” adlı tankerden yaklaşık 2600 ton gaz denize dökülmüş,
- 14 Kasım 1991 tarihinde Filipin bandıralı “*Madonna Lily*” ile Lübnan bandıralı “*Rabunion-18*” Anadolu Hisarı önlerinde çarpışmış, çarpışma sonucu 20000 canlı hayvan taşıyan *Rabunion-18* gemisi, üç personeli ile batmış, Boğaz'dan günlerce koyun ölüleri toplanmış, ciddi boyutta çevre kirliliği oluşmuştur.
- 03.1994 günü 100.000 ton petrol taşıyan Kıbrıs Rum Kesimi bandıralı “*Nassia*“ tankerinin bir kuru yük gemisi ile İstanbul Boğazı’nda çatışması sonucu büyük bir yangın çıkmış olup denize 9000 ton petrol dökülmüş ve 20 000 ton denize dökülen petrol bir hafta yanarak deniz ve çevre kirliliğine neden olmuştur,
- 7 Kasım 1999’da “*Semele*” ve “*Shipka*” adlı gemiler çatışmış, çatışma sonucu *Semele* adlı gemi batmıştır.

Türkiye'nin de taraf olduğu 1992 tarihli Kirlenme Zararından Dolayı Hukuki Sorumluluk Uluslararası Sözleşmesi (International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1992/CLC, 1992) m.1, b.6 hükmünde, “kirlenme zararı”;

a) Çevrenin bozulmasından kaynaklanan kâr kaybının dışında, çevre bozulması dolayısıyla ödenecek tazminatın yanısıra, fiilen yapılan veya yapılacak olan makul eski hâle getirme tedbirlerinin maliyetiyle sınırlı olması kaydıyla; gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında oluşan bütün kayıp veya zararlar,

b) Önleyici tedbirlerin maliyetlerini ve ayrıca önleyici tedbirlerin sebep olduğu kayıp veya zarar” olarak tanımlanmaktadır. Böylece, 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nden (CLC, 1969) ve 1971 Fon Sözleşmesi'nden farklı olarak, petrol sızmamış veya dökülmemiş olsa dahi ciddi ve ağır bir tehdit söz konusu olduğu takdirde alınan önlemlerin, önleyici tedbir olarak kabul edilmek suretiyle tazmin edilmesi gerektiği düzenlenmiş olmaktadır¹⁵.

II. 1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NE GÖRE DENİZ KİRLİLİĞİNE YOLAÇAN NEDENLER

10 Aralık 1982 tarihinde imzaya açılan ve 16 Kasım 1994 tarihinde altmış onay belgesine ulaşılması suretiyle yürürlüğe giren; 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Türkiye tarafından imzalanmamış olmakla birlikte, bu Sözleşme'nin Kısım XII'de düzenlenen “Deniz Çevresinin Korunması” hakkındaki m.193-237'deki hükümleri, Deniz Hukuku alanındaki en kapsamlı uluslararası sözleşme niteliğinde olması sebebiyle Sözleşme'nin diğer hükümleri gibi Türkiye tarafından gözönünde

¹⁵ Demir, İ., Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt:2 Sayı:1 Yıl: 2011, (http://cms.inonu.edu.tr/panel/uploads/21/255/demir_tam_2_-_1.pdf) Erişim tarihi: 09.07.2014) s. 258.

bulundurulur. Sözleşme, 165 devlet ve Avrupa Birliği tarafından onaylanmış, geniş kabul gören bir uluslararası andlaşmadır.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde, "*Deniz çevresinin kirlenmesi*"¹⁶, canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı

etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi, olarak ifade edilmektedir (m.1 (4)). Bu çerçevede, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre deniz kirliliğine yol açan nedenler;

- * Kara kaynaklı kirlenme,
- * Ulusal yetkiye tabi deniz yatağı faaliyetlerinden ileri gelen kirlenme,
- * Damping (boşaltma)/suya batırma kaynaklı kirlenme,
- * Gemilerden kaynaklanan kirlenme,
 - Kasdi (işletimsel) boşaltmalar,
 - Kasdi olmayan (kaza sonucu) kirletme,
- * Atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla oluşan kirlenme

başlıkları altında toplanabilir.

III. YASAL DÜZENLEMELER

Türkiye'nin çevre hassasiyeti yoğun olan ve bu hassasiyeti her geçen gün daha da artan Türk Boğazları'nda, çevre korunmasını ön planda tutarak gemilerin emniyetle seyrini sağlama yükümlülüğü bulunmaktadır.

¹⁶ "*Deniz kirliliği*" kavramı hakkında bk. *Ağsagal, İ.*, Donatanın Deniz Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğuna Uygulanabilecek Hükümlerin Tespiti, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.231-232; Deniz kirlenmesinin önemli risk kaynaklarından biri olan kazaların ana sebepleri hakkında bk. *Tütüncü, A. N.*, Deniz Kirlenmesinin Azaltılması ve Önlenmesine Yönelik Boğazlardan Geçiş Düzeni, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1122.

Örneğin, son yıllarda deniz sondaj teknolojisindeki gelişmeler sonucu deniz alanlarımızda hidrokarbon arama ve üretim olanaklarının arttığı görülmektedir. 2013 yılında, TPAO ve SHELL Arama ve Üretim Türkiye, Karadeniz sularının en batı ucunda yer alan 3920 numaralı ruhsat alanında derin deniz çalışmaları yürütmek için bir «Ortak İşletme Anlaşması» imzalamışlardır.

Yine, dev petrol ve doğalgaz arama platformu "Ocean Endeavor"u taşıyan Çin bandıralı "Xiang Yun Kou" adlı gemi, 25.03.2014 tarihinde İstanbul Boğazı'ndan geçmiştir. İtalya'dan Romanya'nın Köstence Limanı'na gidecek 216 metre uzunluğundaki geminin güvertesindeki dev arama platformu; "Ocean Endeavor" Marshall Adaları bandırası taşımaktadır. 21 bin 815 grostonluk bu platform, 107,1 metre uzunluğunda ve 108,6 metre genişliğinde olup, 57,8 metre yüksekliğe sahiptir. Platformda, minimum 3 yıl süre ile önce Romanya sonra Rusya için Karadeniz'de Exxon Mobile adına sondaj çalışmaları yapılması planlanmaktadır.

Türkiye'nin boğazlarla ilgili çevre konusundaki yükümlülükleri, uluslararası sözleşmelerden, bölgesel sözleşmelerden, ikili anlaşmalardan, iç hukukun diğer birincil ve ikincil mevzuatından kaynaklanmaktadır. T.C. Anayasası'nın "Sağlık hizmetleri ve çevrenin korunması" başlıklı 56'ncı maddesi uyarınca; "Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir."¹⁷

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerden bazıları şunlardır:

- Denizde Kara kaynaklı Kirliliğin Önlenmesi Sözleşmesi (Paris Sözleşmesi)
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Sözleşme (Marpol 73/78)

¹⁷ İzgi, Ö./Gören, Z., Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu, Cilt: I, Madde 1-78, Ankara 2002, s.592-605 .

- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)-ISM Code: Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu, denizlerde seyir emniyetinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından oluşturulmuş kurallar bütünüdür¹⁸.
- Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yük Kodu/IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code)¹⁹: Birleşmiş Milletler'e bağlı Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Emniyeti komitesi (MSC) tarafından, SOLAS konvansiyonunun öngördüğü şekilde tehlikeli yüklerin emniyetle taşınmasında uluslararası bir standart sağlamak amacıyla hazırlanmış olan ve iki yılda bir düzenli olarak güncelleştirilen Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yük Kodu, özellikle deniz yoluyla taşınması tehlikeli olan maddelerle ilgili olup güvenli nakliyatın sağlanması için neler yapılması gerektiğini açıklamaktadır. Türkiye Cumhuriyeti SOLAS Andlaşması'na imza koyması nedeniyle, SOLAS'a Bölüm VII Tehlikeli Yüklerin Taşınması ile ilgili bölüm kapsamında yayımlanan ve 01 Ocak 2004'den itibaren uygulanması zorunlu hale getirilen IMDG Kod'a da taraf olmuş olup, bu Kod'un zorunlu bölümlerindeki uygulamaları yapmakla yükümlüdür.

16 Mayıs 2008 tarihli IMO MSC 84. Dönem Toplantısında yapılan revizyonla beraber IMDG Kod Eğitimi'nin, tehlikeli yüklerle uğraşan kıyı personeli için 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren zorunlu hale getirilmesi üzerine “*Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod*

¹⁸ Gürses, Ö., Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, İstanbul 2005, s.3, 97, 99, 100.

¹⁹ IMDG Code'un 2012 baskısı 01 Ocak 2014'de yürürlüğe girmiş olup, 01 Ocak 2013'den bu yana isteğe bağlı olarak uygulanabilmekteydi.

Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği”⁴ Şubat 2011 tarih ve 27836 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır²⁰.

- Kalıcı Organik Kirleticilere İlişkin Stockholm Sözleşmesi (The POPs Treaty)
- Karadenizin Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (21 Nisan 1992 Bükreş Sözleşmesi, R.G. 06.03.1994, S: 21869)
- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi (COLREG)
- Petrol Kirliliğinden Doğan zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC, 1969 Yürürlük Tarihi: 19 Haziran 1975) 1992 Protokolü/Brüksel Sözleşmesi, 27 Kasım 1992’de kabul edilmiş, 30 Mayıs 1996’da yürürlüğe girmiştir²¹. Petrol Kirliliğinden Doğan zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme, Türkiye’de 17.08.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Sözleşme’nin 2000 Değişiklikleri, 18 Ekim 2000’de kabul edilmiş, 01 Kasım 2003’de yürürlüğe konulmuştur.

29/6/2012 tarihli ve 6345 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan “1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Protokolünün Sınırlandırma Miktarlarının Değişiklikleri”ne dair Karara katılmamız; Dışişleri Bakanlığının 4/9/2012 tarihli ve HUM/3466050 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu’nca 24/9/2012 tarihinde kararlaştırılmıştır (Karar Sayısı: 2012/3745 için bk. R.G. 10 Ekim 2012 tarih ve Sayı: 28437). Buna göre,

1992 CLC Protokolü’nün 6(1) Maddesi, aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

²⁰ “Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği” <http://www.csi-turkey.com.tr/imdg-code-egitimi-C219/imdg-kod-egitimi-P1.html> (Erişim tarihi: 12.07.2014)

²¹ *Ağsaka, İ.*, s. 239-240.

“3 milyon hesap birimi” ifadesi, “4.510.000 hesap birimi” olarak değiştirilmiştir;

“420 hesap birimi” ifadesi, “631 hesap birimi” olarak değiştirilmiştir ve “59,7 milyon hesap birimi” ifadesi, “89.770.000 hesap birimi” olarak değiştirilmiştir²².

- Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Bir Fonun Kurulmasıyla İlgili Uluslararası Sözleşme/ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention, Kabul Tarihi: 18 Aralık 1971, Yürürlük Tarihi: 16 Ekim 1978) Türkiye’de yürürlüğe giriş tarihi 17.08.2002’dir²³.
- 1992 Ek Fon Protokolü (Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) ²⁴ 05.06.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir²⁵.
- Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989 (International Convention on Salvage, 1989) 14/5/2013 tarihli ve 6480 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan “1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi”ne çekince ile katılmamız; Dışişleri Bakanlığının 4/4/2014 tarihli ve 4250898 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3 üncü maddesine

²² <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121010-6.htm> (Erişim tarihi: 09.07.2014)

²³ Bu Andlaşma ve değişiklikleri hakkında bk. Ağsagal, İ., s.240-242.

²⁴ Bu Protokol hakkında bk. Ağsagal, İ., s.242.

²⁵ “CLC 1969 sadece petrol yükü taşıyan tankerlere yönelik olarak uygulanmaya başlandığında, ne kadar yararlı olduğu anlaşılırken, denizlerde büyük petrol kirliliği tehlikesinin tankerlerin sadece yüklü olduğu zamanlarda ortaya çıkmadığı da farkedilmiştir. Bu nedenle 1992 CLC Protokolü’nde hemen bu eksiklik giderilmeye çalışılmış ve 1992 Protokolü ile tanker yüklü olsun olmasın CLC uygulanmaya başlanmıştır. Sonuç olarak, CLC 1969, sadece tankerlere yönelik olarak ve tankerler yüklü olduğu zaman uygulanırken, 1992 CLC Protokolü ile Konvansiyon’un uygulama alanı genişletilerek tankerin boş olduğu durumda da kaza olması halinde tankerdeki yakıtın kirlilik doğurduğu gerekçesiyle tankerler yüklü olsun olmasın CLC’nin uygulama alanına alınmıştır.” Ilgın, C., Bunker Konvansiyonu, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.671.

göre, Bakanlar Kurulu'nca 5/5/2014 tarihinde kararlaştırılmıştır (2014/6336 sayılı karar için bk. R.G. Tarih: 24.05.2014, Sayı: 29009).

- Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Sözleşme (Basel Sözleşmesi) /The Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal
- Uzun Menzilli Sınır Ötesi Hava Kirliliği Sözleşmesi
- Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (Kanun No: 6530, Kabul Tarihi: 08.04.2014, RG: 16 Nisan 2014, Sayı: 28974) Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention). IMO Standart Formları (FAL 1-7), 9 Nisan 1965'de kabul edilerek 5 Mart 1967'de yürürlüğe girmiştir. Bu Standartlar'ın 2002 değişiklikleri 10 Ocak 2002'de kabul edilerek 1 Mayıs 2003'de yürürlüğe girmiş, Standartlar'ın 2005 değişiklikleri, 7 Temmuz 2005'te kabul edilerek 1 Kasım 2006'da yürürlüğe girmiştir.
- 2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (Kanun No:6531, Kabul Tarihi: 08.04.2014, RG.16.04.2014, S.28974) The International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water & Sediments (The IMO Ballast Water Management Convention, Kabul Tarihi: 13 Şubat 2004) .

Türkiye tarafından onaylanması öngörülen; “*Bazı Tehlikeli Kimyasalların Ve Pestisitlerin Uluslararası Ticaretinde Ön Bildirimli Kabul Usulüne Dair Rotterdam Sözleşmesi*” (Rotterdam Convention On The Prior Informed Consent Procedure For Certain Hazardous Chemicals And Pesticides In International Trade), imzaya açıldığı 10 Eylül 1998'de Türkiye

tarafından imzalanmıştır. 24 Şubat 2004 tarihinde yürürlüğe giren bu Sözleşme, Türkiye tarafından henüz onaylanmamıştır²⁶.

Amacı, bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak olan Çevre Kanunu²⁷, boğazlarda çevrenin korunmasını²⁸ sağlayacak temel mevzuattır²⁹. Bu Kanuna göre, çevrenin korunması amacıyla; ülkenin deniz ve su ürünleri istihsal alanlarının korunarak kullanılmasının sağlanması ve kirlenmeye karşı korunması esastır (Çevre Kanunu, m.9 (h)).

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun da boğazlardaki çevrenin korunmasına katkı sağlayacak hükümler içermektedirler. Gemilerin denize ve yola elverişli olmalarını düzenleyen m.932, 6762 sayılı yürürlükten kalkan Türk Ticaret Kanunu'nda (m.817) da yer almış olan bir hükümdür. Buna göre; gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas

²⁶ 31 Aralık 2008 tarih ve 27097 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2008/14481 sayılı "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı ile Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Karar"ın 27'nci Çevre Faslı başlığı kapsamında "Rotterdam Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun"un 2011 sonuna kadar yayımlanması öngörülmüştür.

Öte yandan, Avrupa Birliği Çevre Faslı Açılış Kriterleri kapsamında, AB'nin taraf olduğu Çevresel Sözleşmelere de Ülkemizin üye olana kadar taraf olması gerektiği ve çalışmanın takvime bağlanması gerektiği belirtilmiştir. AB'de Rotterdam Sözleşme'nin Uygulama Mevzuatı olan 689/2008/EC Tüzüğüne uyum çalışmalarımızın planlanması kapsamında Sözleşme'ye 2012 yılına kadar taraf olmamız öngörülmüş olup, bu husus 21.12.2009 tarihinde açılan Çevre Faslına ilişkin hazırlanan Müzakere Pozisyon Belgesinde de beyan edilmiştir.

²⁷ Kanun No: 2872,09.08.1983 tarihinde kabul edilen 2872 sayılı Çevre Kanunu için bk. R.G.11.08.1983, Sayı:18132.

²⁸ Çevre Kanunu'na göre "Çevre korunması", çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribini, bozulmasını ve yok olmasını önlemeye, mevcut bozulmaları gidermeye, çevreyi iyileştirmeye ve geliştirmeye, çevre kirliliğini önlemeye yönelik çalışmaların bütünü," ifade eder (Çevre Kanunu, m.2).

²⁹ Uluğ, İ., Deniz Kirliliğinden Dolayı, Donatanın Sorumluluğu Hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1133-1134.

kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi “denize elverişli” sayılır. Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır. Boğazlarda çevre emniyeti bakımından gemilerin denize ve yola elverişli olmaları önemli olup, gemilerin denize ve yola elverişliliğinin denetimi etkin bir şekilde sürdürülmelidir.

6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun’un 37nci maddesinin (H) bendinde, “1992 Sözleşmeleri”³⁰ olarak anılan “Hukuki Sorumluluk” (CLC) ve Fon Sözleşmelerinin (Fund Convention) Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği 17.08.2002 tarihinden başlayarak uygulanması düzenlenmektedir. Bu maddede, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun “Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini” ne ilişkin m.1328-1349’uncu maddelerinin 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun’un yürürlüğe girdiği; 01 Temmuz 2012 tarihinden itibaren yürürlüğe gireceği belirtilmiş olmakla beraber (6103 sayılı Kanun, m.43), 1992 Sözleşmeleri’nin Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği 17 Ağustos 2002 tarihinden başlayarak uygulanmasının bundan müstesna olduğu ifade edilmektedir (6103 sayılı Kanun, m.37 (H)).

1992 Sözleşmelerine göre, üye devletlerin, bu Sözleşmelerdeki güvenceleri iç hukukları kapsamında temin etmeleri gerekmektedir. Türkiye Cumhuriyeti, hem Anayasa’daki düzenleme gereği hem de 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’ndaki ve 6013 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve

³⁰ “1992 Sözleşmeleri”, 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme’yi (CLC, 1992) ve 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme’yi (Fund Convention, 1992) kapsayan bir terim olarak kullanılmaktadır (6102 sayılı TTK m.1336 (3)).

Uygulama Şekli Hakkında Kanun'daki düzenlemeleriyle bu uluslararası yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır³¹.

Anayasa'nın 90ıncı maddesinin son fıkrasına göre; “*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz.*” Anayasa'nın bu hükmüyle bir yandan, uluslararası antlaşmaların kanun hükmünde oldukları belirlenmekte öte yandan uluslararası antlaşmalar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz, hükmüne yer verilerek uluslararası antlaşmaların, kanunlardan farklı bir özelliği vurgulanmaktadır³².

01 Temmuz 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu³³ ile “1992 Sözleşmeleri” hükümlerinin doğrudan uygulanabileceği bir alan yaratılmak suretiyle “1992 Sözleşmelerinin uygulanma alanı genişletilmiş bulunmaktadır. Nitekim, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun “Petrol kirliliği zararı hakkında özel hükümler”e ilişkin olarak kuralı belirleyen 1336ncı maddesinin, linci fıkrasında, 1992 tarihli, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme'nin linci maddesinin altıncı paragrafında tarif edilen “kirlenme zararı” hakkında “1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi” ile “1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme'nin, bu Sözleşmelerde belirlenmiş şartlarla doğrudan uygulanacağı açıklığa kavuşturulmaktadır³⁴.

³¹ Türk Ticaret Kanunu'nun bu uluslararası sözleşmeler de göz önünde tutularak düzenlenmesi önerisi hakkında bk. *Uluğ, İ.*, s.1137.

³² *İzgi, Ö./Gören, Z.*, Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu, Cilt: II, Madde 79-177, Ankara 2002, s.847-870.

³³ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddelerinin buradaki açıklamaları Madde Gereçlerinden alınmıştır.

³⁴ “MADDE 1336- (1) 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 1 inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan “kirlenme zararı” hakkında bu Sözleşme ve 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme hükümleri uygulanır. Bu sözleşmelerin

Petrol kirliliği zararı hakkında özel hükümler getiren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre, 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri'nde ele alınan tazminat talepleri hakkında, münhasıran Sözleşmelerin getirdiği düzen uygulanır; milletlerarası hukukun veya ulusal hukukun başka kurallarına başvurulamaz. Bu temel ilke, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin III üncü maddesinin dördüncü paragrafının birinci cümlesinde açıkça ifade edilmektedir. Ancak, Madde Gereğesinde, bu hususta Türk Hukuku bakımından tereddütlerin yaşanabileceği belirtilmektedir. 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. Öte yandan, Çevre Kanununun 3 üncü maddesinin (e) bendinin ikinci fıkrasında öngörülen kurtuluş kanıtı, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi'nde bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu tür masraflar, (diğer şartlar da oluşmuşsa) her olasılıkta Fon'dan tahsil edilir. Bunun yanı sıra, denizde meydana gelen petrol kirliliğine ilişkin olarak çeşitli kanunlarda ve başka mevzuatta düzenlemeler bulunmaktadır. Bu düzenlemelerin çoğu, 1992 tarihli Sözleşmelerde kabul edilmiş olan kurallara aykırı düşmektedir. Madde Gereğesi'ne göre önemle vurgulanmalıdır ki, iç hukuk düzenlemeleri ile 1992 tarihli Sözleşmelere aykırı hüküm ve uygulamaların kabul edilmesi, hem Türkiye'nin milletlerarası taahhüt ve yükümlülüklerini ihlal eder, hem de o Sözleşmelerde öngörülen (sigortacıya ve Fon'a) başvuru yollarının kapanması sonucunu doğurur. Türkiye'nin, Fon'a en çok katkı payı ödeyen on ülkeden biri olduğu dikkate alınırsa, Fon'a başvuru yolunu kapatacak

doğrudan veya bu Kanun uyarınca uygulandıkları hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulanmaz.”

uygulamalar içine girilmesinin sakıncaları büsbütün belirginleşir, çünkü böyle uygulamalar sebebiyle Fon ödeme yapmaktan kaçınabilecektir. Açıklanan bu gerekçelerle, birinci fıkranın ikinci cümlesi sevk edilmiş ve 1992 tarihli Sözleşmelerin düzenlediği hususlarda, mevzuatın diğer hükümlerinin kesinlikle uygulanmayacağı açıklanmıştır.

1992 tarihli Sözleşmelerde yapılacak değişiklikler de Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, Sözleşmeler kapsamında aynı etkiyi haiz olarak uygulanacaklardır (TTK m.1336 (2), (3)).

1. 1992 Sözleşmelerinin uygulanmasında “yabancılık unsuru”nun aranmaması

Türk Ticaret Kanunu'nun 1337'nci maddesinin Gereğesinde; bu maddede, 1992 tarihli Sözleşmelerin uygulanması için yabancılık unsurunun aranmadığı, yani Sözleşmelerin, tümüyle ulusal nitelikteki kirlenme hallerinde de uygulanacağını açıkladığı, bu ilkenin, Almanya'da da 1969 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi için kabul edildiği, yabancılık unsuru taşımayan uyuşmazlıklarda bu Sözleşmeler uygulanmazsa, Türk Bayraklı bir tankerin Türkiye'de yolaçtığı kirlenme zararında, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sigortacıya ve 1992 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca Uluslararası Tazminat Fonuna doğrudan başvuru haklarının, Türk vatandaşlarından esirgenmiş olacağı, üstelik 1997 yılında meydana gelen “TPAO” kazası gibi, hem Türk vatandaşlarının hem de yabancıların zarar gördüğü hallerde, iki farklı rejim (üstelik de Türk vatandaşlarının aleyhine) uygulanacağı, dolayısıyla her iki Sözleşmenin, “yabancılık unsuru” aranmaksızın, düzenledikleri bütün hallerde uygulanması gerekli olduğu, esasen, her iki Sözleşme'nin de zaten, böyle bir unsur aramadan, uygulama alanlarını tayin ettikleri (II nci ve 3 üncü maddeler), dolayısıyla, doğrudan Sözleşme metinlerine göre de “yabancılık unsuru”nun aranmadığı, bu nedenle, hükmün, Sözleşmelerin kabul ettiği ilkeyi tasrih ettiği. kaldı ki, 1992 tarihli Fon Sözleşmesi tahtında doğrudan Fon'a yöneltilecek talepler bakımından, “yabancılık unsuru”nun daima oluştuğu, çünkü Fon İdaresinin yerleşim yerinin Londra olduğu belirtilmektedir.

2. 1992 Sözleşmelerinin uygulama alanının genişletilmesi

Türk Ticaret Kanunu'nun 1338'inci maddesinin birinci fıkrasında kişi itibarıyla kıyasen uygulama hâli düzenlenmiştir. 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi, “kirlenme zararı” nedeniyle doğrudan ve münhasıran maliki sorumlu tutmuştur (I inci maddenin üçüncü paragrafı). Sözleşmenin III üncü maddesinin dördüncü paragrafı uyarınca, “kirlenme zararı” nedeniyle malike yöneltilecek bütün talepler, bu Sözleşmeye tâbi olacaktır.

Aynı fıkranın ikinci cümlesi uyarınca da, mezkûr taleplerin yöneltilemeyeceği kişilerin bir listesi verilmiştir. Bu kurallar bir arada ele alındığında, ortaya çıkan sonuç şu olmaktadır: 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin tarif ettiği anlamda “kirlenme zararı”ndan doğan taleplerin, geminin malikine yöneltilmesi zorunludur; bu talepler, Sözleşmenin III üncü maddesinin dördüncü paragrafının ikinci cümlesinde sayılan kişilere karşı ileri sürülemez. Ne var ki Sözleşmenin bu hükmü, bir deniz kazası nedeniyle sorumlu tutulması mümkün olabilecek bütün kişileri kapsamaz. Uygulamada karşılaşılan kazalar ve davalar çerçevesinde, gemiyi inşa eden tersanenin, klas kuruluşunun, liman ve terminal işleticisinin, çatmada kusuru bulunan ama tanker niteliğinde olmayan bir geminin malikinin de sorumluluğunun tartışma konusu edildiği görülmüştür. Bu kişiler, 1992 tarihli Sözleşmelerle getirilen sistemden yararlanamaz. Ancak talebin konusu, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi anlamında bir “kirlenme zararı” olduğundan, 1976 Sözleşmesinin de (3 üncü maddesinin (b) bendinde yer alan istisna hükmü nedeniyle) doğrudan uygulanması mümkün değildir. Dolayısıyla, bu kişiler bakımından da bir düzenleme yapılması zorunludur. Aksi halde alacaklılara, sorumluluğu sınırlı olmayan kişilere dava açarak, 1992 tarihli Sözleşmelerle kurulan sistemi dolanma olanağı sağlanır. Alman hukukunda, bu tür talepler için özel bir hüküm sevk edilmiştir. Alm. TK.'nın 486 ncı paragrafının üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinden doğan talepler, malikin dışında, 1976 Sözleşmesinin 1 inci maddesinde sayılan kişilere yöneltilirse, bu kişiler 1976 Sözleşmesini kıyasen uygulayarak sorumluluklarını sınırlayabilir. Oysa, 1976 Sözleşmesinin 1 inci maddesindeki liste, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin III üncü maddesinin dördüncü paragrafının ikinci

cümlesindeki liste ile karşılaştırıldığında, iki listenin geniş ölçüde örtüştüğü görülmektedir. Lâfzi bir yorumdan hareket edilirse, yalnızca şu kimseler 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi'nde dava açılmayacağı bildirilen kişilerin dışında kalmış sayılabilir: 1976 Sözleşmesinin 2 nci maddesinin birinci paragrafının (d) ve (e) bentlerinde sayılan “enkaz kaldıranlar” ve 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi III üncü maddesinin dördüncü fıkrasının (d) bendinde belirtilen “izin veya talimat olmadan hareket eden kurtarıcılar”. Dolayısıyla, Alm. TK.'daki hükmün korumak istediği kimseler, esasen 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi tahtında zaten korunmuştur. Çünkü onlara dava açılması yasaklanmıştır. Bu garip düzenin sebebini, hükmün yasama tarihçesinde bulmak mümkündür. Almanya, 1969 tarihli Sorumluluk Sözleşmesine taraf olurken, anılan hükmü kabul etmişti. 1969 tarihli Sözleşmede ise, yalnızca gemi adamları ve müstahdemler aleyhine dava yasağı öngörülmüştü. Dolayısıyla eski düzenlemede, Alman hükmünün bir anlamı vardı. Sözleşmede sayılmış olmayan çok sayıda başka kişi de korunmaktaydı. Oysa yeni sistemde, böyle bir himaye verilecekse, bambaşka kişilerin düşünülmesi gerekmektedir. İşte bu düşünceler çerçevesinde, Alman hukukundaki düzenlemenin yerine, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndaki hüküm getirilmiştir. Bu hüküm ile, bir yandan korunan kişilerin çerçevesi genişletilmiş, diğer yandan da 1976 tarihli Sözleşmede değil de, **1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinde öngörülen sınırlandırma fonunun kıyasen uygulaması kabul edilerek alacaklıların himayesi genişletilmiştir.** Sonuçta da, 1992 tarihli Sözleşmeler ile ihdas edilen sistemle tam bir uyum sağlanmıştır. Sözleşme uyarınca malike tanınan sorumluluk sınırı ile bu fıkra uyarınca tesis edilebilecek bir fon arasında eşitlik sağlamak gerekir. Bu nedenle, sınırın hesabında, sorumlu tutulan herkes bakımından, Sözleşmenin I inci maddesinin altıncı paragrafının (a) bendinde tarif edilen geminin esas alınması zorunludur. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1338'inci maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi, bu hususu düzenlemektedir.

“Ship” means any I. sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be

regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.

İkinci fıkrada 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanı, yer itibarıyla kıyasen genişletilmektedir. “Önleyici tedbirler” bakımından 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin uygulanması için, Sözleşmenin II nci maddesinin (b) bendine göre bir coğrafi sınırlama yoktur. Dolayısıyla, bir Türk mahkemesi, “önleyici tedbir” masraflarına ilişkin bir uyuşmazlıkta, her ihtimalde (yani kazanın veya zararın yeri, geminin bayrağı gibi unsurlara bakmadan) Sözleşmenin hükümlerini uygulamak zorundadır. Bu nedenle de, böyle hallerde kıyasen uygulamaya ilişkin bir ulusal hukuk kuralına ihtiyaç yoktur. Buna karşılık Sözleşmenin I inci maddesinin altıncı paragrafının (a) bendi kapsamındaki “kirlenme zararı” bakımından, II nci maddenin (a) bendi bir coğrafi sınır çizmiştir. Bu sınırın dışında meydana gelen kirlenme zararı hakkında Sözleşmenin uygulanması için ulusal hukukta düzenleme yapılması gerekir. Böyle bir düzenleme, başlıca, 1992 tarihli Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerine taraf olmayan bir ülkede meydana gelen kirlenme zararı için Türkiye’de dava açılması halinde önem kazanır. Dolayısıyla da Türk gemi sicillerine kayıtlı tankerlerin donatanlarına, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin bahsettiği olanağın en geniş biçimde sağlanması sonucuna götürür. 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. Alman hukukunda, bu haller için, 1976 tarihli Sözleşmenin kıyasen uygulanması kuralı kabul edilmiştir; ancak bu kural, aynı uyuşmazlıktan doğan taleplerin sırf coğrafi bir incelik nedeniyle farklı sınırlara tâbi olması sonucunu

doğuracağından sakıncalıdır. İngiliz hukukunda ise, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin fiilen uygulanmadığı “kirlenme zararı” için (diğer şartlar oluşmuşsa) doğrudan 1976 tarihli Sözleşme uygulanmaktadır. Ne var ki, bu uygulama da sakıncalıdır, çünkü bu Sözleşme uyarınca tesis edilen bir fonun, o Sözleşmenin açıkça dışında bırakılmış olan taleplere teşmil edilmesi, fonun “kirlenme zararı” alacaklıları tarafından tüketilmesi riskine yol açabilecektir. Bu nedenle Tasarıda, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin II nci maddesinin (a) bendinde sayılan yerlerin dışında meydana gelen “kirlenme zararı” hallerinde de maliki, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin hükümlerinden yararlandırabilmek için, Sözleşmenin böyle hallerde kıyasen uygulanması kabul edilmiştir. Dolayısıyla “malik”, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinde öngörülen sınırlar çerçevesinde bir fon tesis ederek, sorumluluğunu sınırlayabilir.

1338’inci maddenin üçüncü fıkrası sigorta itibarıyla kıyasen uygulamayı düzenlemektedir. Sözleşmenin kıyasen uygulama alanı bulunduğu hallerde, alacaklılar lehine dengenin sağlanması için, sigortacıya doğrudan başvuru hakkı da tanınmıştır. Ancak, bu hükmün işlemesi için, böyle bir sigortanın veya benzer güvencenin alınmış olması gerekir.

Türk Ticaret Kanunu’nun 1338’inci maddesinin dördüncü fıkrasında fonların bağımsızlığı ilkesine yer verilmiştir. Bu madde uyarınca tesis edilecek fon, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin doğrudan uygulandığı hallerde tesis edilecek fon değildir. 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 düzenlenmektedir.

03.03.2005 tarihinde kabul edilen 5321 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda

Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun"³⁵, kirlenmeye karşı acil durumlarda müdahalenin yanısıra oluşan zararlar dolayısıyla sorumluluk ve tazminat esaslarını da düzenlemeyi amaçlamaktadır³⁶.

Türkiye'nin uluslararası alandaki yoğun çabaları sonucu yürürlüğe konulan "*Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü*"³⁷ nün Türk Boğazları'ndaki çevre korunması yönünden bir dönüm noktası oluşturduğu kabul edilmelidir³⁸.

Türk Boğazları'nda da çevrenin korunmasına somut, olumlu katkılar sağlayacak mevzuat çalışmalarına yön vermek amacıyla yakın zamanda yürürlüğe konulan bir Yönetmelik dikkat çekmektedir. Nitekim 10 Temmuz 2014 tarihli ve 29056 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "*Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği*"³⁹ne göre, bu Yönetmelik kapsamındaki deniz kaza incelemesinin amacı; deniz kazalarının oluşmasına neden olan gerçek sebeplere ulaşmak suretiyle denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesini sağlamak, böylece benzer kazaların tekrarını önlemek ve kaza sonrasındaki olumsuz etki ve sonuçların azaltılmasını temin etmektir (Yönetmelik, m.8).

³⁵ Bk.R.G. tarih: 11.03.2005, Sayı:25752.

³⁶ Bu Kanun'un çok sayıda belirsiz hüküm içerdiği ve hukuki sorumluluk ve tazminata ilişkin çoğu hükmünün uluslararası hukukla uyumlu bulunmadığı, bu nedenlerle gözden geçirilerek Kanun'un kapsamının "acil durumlarda müdahale" ile sınırlı tutulması hakkındaki görüş için bk. *Demir, İ.*, s.314-315.

³⁷ "*Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü*", Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi: 08.10.1998, Karar No: 98/11860 için bk. RG. Tarih: 06.11.1998, Sayı: 23515 Mük. Bu Tüzük ile, 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük" yürürlükten kaldırılmıştır (m.52).

³⁸ Bir iç hukuk düzenlemesi olan Tüzüğün 1993 yılında IMO'ya sunulması hakkındaki farklı görüşler için bk. *İlgin, S.*, Türk Boğazları Konusunda Uluslar arası Denizcilik Örgütü'ndeki (IMO) Çalışmalar, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.702-706; ayrıca bk. *Oğuzülgen, S.*,s.916-922; *Ünan, S.*, s.1171..

³⁹ Bu Yönetmelik ile 31/12/2005 tarihli ve 26040 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır (m.20).

IV. TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİ (PSC) VE TUTULMA ORANLARI

Türkiye’de, Karadeniz’de bulunan limanlarda Karadeniz Mutabakat Zaptı (2000 yılında İstanbul’da imzalanan “*Black Sea MoU*”) kapsamında denetimler gerçekleştirilirken, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi’nde bulunan limanlarda ise Akdeniz Mutabakat Zaptı (1997’de Malta’da imzalanan “*Mediterranean Sea MoU*”) kapsamında denetimler gerçekleştirilmektedir⁴⁰. Aşağıdaki tablolar değerlendirildiğinde, Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda tutulma oranlarının yıllar geçtikçe azaldığı; “*kara liste*”den “*beyaz liste*”⁴¹’ye geçildiği görülmektedir⁴².

PARİS MoU⁴³ KAPSAMINDA YAPILAN DENETİMLERDE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN DENETİM ve TUTULMA ORANLARI

Yıl	Denetim	Tutulma	T. Oranı	Listedeki Durum
2003	749	131	17,5	KARA LİSTE
2004	776	67	8,6	KARA LİSTE
2005	586	45	7,7	KARA LİSTE
2006	595	42	7,1	GRİ LİSTE
2007	670	41	6,1	GRİ LİSTE

⁴⁰ Türkiye’de yapılan denetimlere ilişkin değerlendirme hakkında bk. *Okur, D.A.*, s.270-281.

⁴¹ “*Denizde can emniyetinin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesi için oluşturulan uluslararası sözleşme kurallarına ve standartlarına tam olarak uyan ve uluslararası sefer yapan gemilerin taşıdıkları Bayrak Devletleri Paris MOU’nun Beyaz Listesinde yer almaktadır. Beyaz Listede yer alan bayrak devletlerinin gemilerinde emniyet seviyesi ve bilinci daha yüksek olup, gemiler daha uzun aralıklarla ve daha az detaylı denetime tabi tutulmaktadır. Bu doğrultuda gemiler daha rahat ticaret yapma imkanına kavuşurlar. Türk Bayrağının Beyaz Listeye geçmesiyle birlikte, gemilerin limanda bekleme süresi azalmış, sigorta primleri düşmüş, yük bulma avantajı sağlanmıştır. En önemlisi gemilerimizin dünyanın tüm denizlerinde dalgalandığı Bayrağımızın itibarı yükselmiştir.*” <http://www.denizticaretgazetesi.org/gundem/ilk-6-ayda-sadece-6-gemi-tutuldu-h4261.html> (Erişim Tarihi: 11.07.2014)

⁴² Türk Bayraklı Gemilerin PSC Denetim Analizleri hakkında ayrıntılı bilgi için bk. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20140127_121941_66968_1_67502.pdf (Erişim Tarihi: 11.07.2014)

⁴³ Paris MoU hakkında bk. *Okur, D.A.*, s.232-240.

2008	774	40	5,2	BEYAZ	LİSTE
2009	738	34	4,6	BEYAZ	LİSTE
2010	782	34	4,3	BEYAZ	LİSTE
2011	586	28	4,8	BEYAZ	LİSTE
2012	561	26	4,6	BEYAZ	LİSTE
2013	502	15	2,99	BEYAZ	LİSTE

KARADENİZ MoU ⁴⁴ KAPSAMINDA 2013 YILINDA TUTULAN
TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI

<u>LİMAN DEVLETİ</u>	<u>TUTULMA SAYISI</u>
RUSYA FEDERASYONU	9
GÜRCİSTAN	2
ROMANYA	1
UKRAYNA	1
BULGARİSTAN	1
TOPLAM	14

AKDENİZ MoU KAPSAMINDA 2013 YILINDA TUTULAN TÜRK
BAYRAKLI GEMİLERİN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI

<u>LİMAN DEVLETİ</u>	<u>TUTULMA SAYISI</u>
MISIR	7
İSRAİL	1
TOPLAM	8

⁴⁴ Karadeniz MoU hakkında bk. *Okur, D.A.*, s.248-250.

V. TÜRK BOĞAZLARI GEMİ TRAFİK HİZMETLERİ (TBGTH) SİSTEMİ”

Sistemin amacı, Türk Boğazlarında, belirlenen servis alanı içinde, deniz trafik emniyetini ve deniz trafiğinden kaynaklanabilecek risk ve tehlikelere karşı çevre emniyetini arttırmak amacıyla, ulusal ve uluslararası kurallara uygun olarak çağdaş ve teknolojik imkânlarla “*Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi*” ni tesis etmek, işletmek ve sürdürmektir.

“*Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi*” 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren operasyonel olarak hizmet vermeye başlamıştır.

“*Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi*”nin işletme, bakım-onarım ve idamesi 02.08.2002 tarih ve 2002/4636 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile eski adı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, yeni adı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olan kuruluş tarafından yapılmaktadır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, “Gemi Trafik ve Kılavuzluk Hizmetleri Dairesi Başkanlığı”nın görev ve sorumlulukları şöyledir:

- Tesis bulunduğu deniz alanındaki deniz trafiğini her türlü çevre şartlarında, gece ve gündüz devamlı olarak yüksek bir hassasiyet ile izlemek, Servis ve sorumluluk alanındaki deniz trafiğinin emniyetini arttırmak,
- Gemi seyir emniyetini, gemi kaptanının sorumluluğunu esas alarak, etkin bir şekilde arttırmak,
- Sorumluluk sahasındaki deniz trafiğinin “trafik görüntüsünü” tesis ve idame etmek ve bu bilgileri gerekli durumlarda gemilere aktarmak, bu amaçla kullanılacak seyir bilgilerini hassasiyetle ölçmek ve kayıtları tutmak,
- Deniz trafiği ile ilgili tüm ses, veri ve görüntülerin kaydını yapmak, gerektiğinde yeniden göstermek,
- Tesis bulunduğu deniz alanındaki deniz trafiği ile ilgili olarak ulusal ve uluslararası mevzuatların uygulanmasını idare adına takip etmek,,

- Kaza vukuunda, etkin bir şekilde ve süratle müdahale edilmesini sağlamak, can ve mal güvenliği, deniz kirlenmesi ve diğer ekonomik kayıpları asgariye indirmek ve trafiğin en kısa zamanda emniyetle devamını sağlamak ve bu amaçla ilgili kuruluşlar ile gerekli koordinasyon ve bilgi hizmetini vermek,
- Adli ve idari soruşturma gerektiren vakalarda, resmi makamlarca istenebilecek her türlü görüntü ve ses kayıtları dâhil her türlü delili saklamak, resmi talep üzerine imkanlar dâhilinde karşılamak.
- Kaza riskini asgariye indirmek için, gemi kaptanlarının seyir ile ilgili kararlarına yardımcı olabilecek gerekli bilgileri zamanında temin etmek, acil durumlarda gerekli uyarı, tavsiye ve talimatları vermek,
- Komşu GTH merkezleri ile karşılıklı bilgi alış verişinde bulunarak, daha etkin bir trafik organizasyonu ve yönetiminin yapılabilmesini sağlamaktır⁴⁵.

VI. ÖZEL SİGORTALAR

Çevreye verilen zararlara karşı “*Kulüp Sigortası (P&I Clubs)*”⁴⁶ ile “*Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası*”⁴⁷ ve “*Çevre Kirliliği Mali Sorumluluk Sigortası*” gibi sigorta sözleşmeleriyle sigorta güvencesinden yararlanmak mümkündür. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1448inci maddesi uyarınca, sigortacı, sigorta ettirenin rizikonun gerçekleştiği veya gerçekleşme olasılığının yüksek olduğu durumlarda, zararın önlenmesi, azaltılması, artmasına engel olunması amacıyla yaptığı makul giderleri de, bunlar faydasız kalmış olsalar bile sigorta tazminatı olarak ödemekle yükümlüdür.

⁴⁵ <http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.aspx?pid=23> (Erişim tarihi: 11.07.2014).

⁴⁶ *Algantürk, S.D.*, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), İstanbul 2002.

⁴⁷ *Light, A. D.*, “Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Genel Şartları”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y.10, 2010, S.1-4, s. 49-70.

Deniz kirliliği, en önemli katastrofik risklerden olmasına rağmen CLC 1969, petrol kirliliğinden dolayı kirlenme zararları nedeniyle hukuki sorumluluk riskine karşı zorunlu sigorta kabul edilmiştir⁴⁸. Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin (CLC, 1992) VII'nci maddesine göre, bir Üye Devlette kayıtlı bir geminin maliki, yük olarak 2000 tondan fazla dökme petrol yükü taşıyorsa, bu Sözleşme'ye göre çevre kirlenmesi zararlarından dolayı hukuki sorumluluğunu Sözleşme'de belirlenen sınırlar içinde karşılamak üzere sigorta sözleşmesi yapmak veya banka teminat mektubu ya da bir uluslararası tazminat fonu tarafından verilen bir sertifika temin etmek zorundadır. Türk Gemi Sicillerinden veya diğer ülkelerin gemi sicillerinden birine kayıtlı bulunan ve petrol taşıyan gemiler için CLC- 92 sertifikasının düzenlenmesi ve denetimi ile ilgili usul ve esasların belirlenmesi amacıyla "1992 Petrol Kirliliğinden Doğan zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge" 19.12.2013 tarihinde onaylanmıştır. 27/1/2000 tarihli ve 4507 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan ve 26/4/2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanunla katıldığımız, "1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC- 92)" ve katılmış olduğumuz değişiklik hükümlerine dayanılarak hazırlanan Yönerge, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmede belirtilen petrol taşıyan gemilere, bu Sözleşmede belirlenen bölgeler içinde meydana getireceği kirlenme zararlarının tazmini için verilecek olan CLC- 92 sertifikasının düzenlenmesi, bulundurulması ve denetimi ile ilgili usul ve esasları kapsamaktadır. Sertifika; sicil limanlarınca Türk Bayrağı çekme hakkını haiz, dökme olarak 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan gemilere verilir. Hukuki Sorumluluk Sözleşmesine taraf olmayan bir devletin siciline tescil edilmiş olan dökme olarak 2000 tondan fazla petrol yükü taşıyan bir gemi ile ilgili olarak da talep edildiği takdirde sertifika verilebilir veya tasdik edilebilir.

⁴⁸ CLC 1969'da hukuki sorumluluğun sınırlandırılmasının başlıca nedeninin sigorta olduğu hakkında bk. *Uluğ, İ.*, s.1142.

VII. SONUÇ

Türk Boğazlarında çevrenin korunması amacıyla uygulanan hukuki rejimin uluslararası düzenlemelerle uyumlu olduğu ve hukuki gelişmelerin sürekli izlendiği anlaşılmaktadır. Yasal düzenlemelerdeki gelişmelerin uygulamaya yansınmasıyla birlikte çevrenin korunması yönünden olumlu sonuçların alındığı da bir gerçektir.

Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda tutulma oranlarının giderek azalarak, “kara liste”den “beyaz liste”ye geçilmesi, denizciliğin uluslararası hukuka ve standartlara uygun olarak gelişme gösterdiğinin somut kanıtıdır. Türk Bayraklı gemilerle ilgili olarak yaşanan bu memnuniyet verici gelişmenin Türk Boğazlarından geçen yabancı bayraklı gemiler yönünden de yaşanması, uluslararası düzenlemeler çerçevesinde gerekli gözetim ve denetimin etkin bir şekilde yapılmasına bağlıdır.

KAYNAKÇA

- AĞSAKAL, İ.,** Donatanın Deniz Kirliliğinden Hukuki Sorumluluğuna Uygulanabilecek Hükümlerin Tespiti, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.227-245.
- AKTEN, N.,** Türk Boğazları ve Geleceği, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.246-253.
- ALGANTÜRK, S.D.,** Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), İstanbul 2002.
- DEMİRKIRAN, H.M.,** Türk Boğazları’nda Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi İle İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 21.11.2001 Gün E.2001/4-955, K.2001/1073 Sayılı Kararı, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.446-467.
- ECE, J. N.,** Boğazlarda Çevre Güvenliği ve Alternatif Yollar http://www.cozumvar.com.tr/tr/Yayinlarimiz/Denizcilik_Sektor

u/Bogazlarda_Cevre_Guvenligi_ve_Alternatif_Yollar.asp
(Erişim tarihi: 01.04.2014)

- GÜRSES, Ö.,** Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, İstanbul 2005.
- ILGIN, C.,** Bunker Konvansiyonu, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.670-685.
- ILGIN, S.,** Türk Boğazları Konusunda Uluslar arası Denizcilik Örgütü'ndeki (IMO) Çalışmalar, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.686-706.
- İZGİ, Ö./GÖREN, Z.,** Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu, Cilt: I, Madde 1-78, Ankara 2002.
- İZGİ, Ö./GÖREN, Z.,** Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Yorumu, Cilt: II, Madde 79-177, Ankara 2002.
- KARLIKLI, Y.,** Montrö Boğazlar Sözleşmesi Ekseninde Karadeniz'in Değişen Stratejik Görünümü, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.804-806.
- KURAN, S.,** Uluslararası Deniz Hukuku, İstanbul 2006.
- LIGHT, A. D.,** "Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Genel Şartları", Deniz Hukuku Dergisi, Y.10.S.1-4, s. 49-70.
- OĞUZÜLGEN, S.,** Türk Boğazları ve Deniz Trafığı İle İlgili Uluslararası Tarihi Gelişmeler ve Terminolojik İlkeler, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.910-922.
- OKUR, D.A.,** Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi, Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devletinin Artan Önemi, İstanbul 2009.

- TOLUNER, S.,** Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri, Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, Prof.Mahmut BELİK ve Prof.Dr.Tahir ÇAĞA'ya Saygı Semineri, İstanbul 1994, s.10-20.
- TOLUNER, S.,** Montreux Konvansiyonu'nun Feshi ve Değiştirme Usulüne İlişkin Bazı Sorunlar Üzerinde Düşünceler, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1071-1086.
- TÜTÜNCÜ, A.N.,** Deniz Kirlenmesinin Azaltılması ve Önlenmesine Yönelik Boğazlardan Geçiş Düzeni, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1122-1128.
- ULUĞ, İ.,** Deniz Kirliliğinden Dolayı, Donatanın Sorumluluğu Hakkındaki Düzenlemenin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Açısından Değerlendirilmesi, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1129-1143.
- ÜNAN, S.,** Türk Boğazları'na İlişkin Montreux Sözleşmesi'nin Ticaret gemileri Hakkındaki Düzenlemesi ve Bu Boğazlarda Karşılaşılan Bazı Sorunlar Hakkında Kısa Değerlendirme, Prof.Dr.Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof.Dr.Rayegan KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1168-1171.
- YÜCEER, B. S.,** Uluslar arası Boğazlar ve Kılavuzluk, İzmir 2001.
- DEMİR, İ.,** Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt:2 Sayı:1 Yıl: 2011, (http://cms.inonu.edu.tr/panel/uploads/21/255/demir_tam_2_-_1.pdf Erişim tarihi: 09.07.2014)