

İZMİR EKONOMİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TİCARET GEMİLERİNDEN KAYNAKLANAN
PETROL KİRLİLİĞİNİN HUKUKİ SONUÇLARI

BİRCE KAHRAMAN

AĞUSTOS 2018

Enstitü Onayı

Doç. Dr. Mehmet Efe BİRESSELİOĞLU

Bu tezin Yüksek Lisans için gerekli şartları sağladığımı onaylarım.

Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

H. Kubılay

Tez tarafımızdan okunmuş Yüksek Lisans derecesi için kapsam ve kalite yönünden uygun olduğu kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

(Tez Danışmanı)

H. Kubılay

Yüksek Lisans Sınavı Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

H. Kubılay

Prof. Dr. Ahmet TÜRK

A. Türk

Dr. Öğr. Ü. Cem ÖZCAN

Cem Özcan

LEGAL RESULTS OF THE OIL SPILL POLLUTION GENERATED BY MERCHANT VESSELS

Kahraman, Birce

Private Law

Dissertation Director: Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

May 2018

The most irreplaceable parts of trade are air route, motorways and sea route, yet sea route is preferred more than the two since it is more comfortable and cheaper than the other options. One of the reasons that makes sea routes outstanding is transporting goods in large masses at once safely.

Trade traffic, which emerges with the growth of the industrialization, affects the environment in a negative way. The importance of protecting the seas in terms of tourism, transportation, nutrition, iodine magnesium and oxygen production should not be ignored. In addition, pollution in seas, especially oil spill pollution, disrupts the balance in the ecosystem. If no measures are taken, the loss of one ring in the food chain may result in the harm of all living things.

Marine pollution, a subcategory of environmental pollution, comes out in a number of legal consequences in addition to aforementioned vital effects. Therefore, the issues emerge as whether the vessels causing the oil spill pollution are legally responsible and thus if the responsibilities depend on who owns this responsibility, are they subject to a sanction, and what kind of sanctions will they be exposed to? In our work, we have tried to find answers to these questions and show some results both nationally and internationally.

Keywords: Marine Pollution, Environmental Pollution, Oil Spill Pollution Due To Ships, Conclusion Of Law Of Oil Pollution From Ship.

TİCARET GEMİLERİNDEN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİNİN HUKUKİ SONUÇLARI

Kahraman, Birce

Özel Hukuk

Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

Mayıs 2018

Ticaret hayatının vazgeçilmez unsurları kara yolu, hava yolu ve deniz yolu taşımacılığı olup, deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma metotlarına nazaran daha ucuz ve konforlu olmasından dolayı tercih edilmektedir. Tek seferde büyük kütlelerde ki araçların güvenli bir şekilde taşınması deniz yolu taşımacılığını ön plana çıkaran sebeplerden biri olmuştur.

Sanayileşmenin büyümesiyle ortaya çıkan ticaret trafiği çevreyi olumsuz yönde etkilemektedir. Turizm, ulaşım, beslenme, iyot, magnezyum ve oksijen üretimi gibi daha birçok konuda denizlerin temiz bir şekilde korunmasının önemi göz ardı edilmemelidir. Ayrıca, denizlerde oluşan kirlilik, özellikle petrol kirliliği, ekosistemde ki dengeleri bozmaktadır. Eğer önlem alınmazsa, besin zincirinde ki bir halkanın eksilmesi tüm canlı varlıkların zararına sonuçlar doğurabilecektir.

Çevre kirliliğinin bir alt türü olan deniz kirliliğinin ortaya çıkardığı bu hayati önemdeki etkileriyle birlikte ortaya bir takım hukuki sonuçlarda çıkmaktadır. Öyle ki, petrol kirliliğine sebep olan ticaret gemilerinin hukuki olarak sorumlu olup olmadıkları, eğer sorumlu iseler bu sorumluluğun kime ait olduğu, her hangi bir yaptırıma maruz kalıp kalamayacakları gibi sorunlar gündeme gelmektedir. Çalışmamızda, bu sorunlara çözüm aranmaya çalışılmış olup gerek ulusal gerekse uluslararası anlamda sonuçlar elde edilmek istenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Kirliliği, Çevre Kirliliği, Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Hukuki Sonuçları

TEŞEKKÜR

Tezimi yazarken değerli vaktini ve fikirlerini benden esirgemeyen Sayın Prof. Dr. Huriye Kubilay hocama, sonsuz teőekkürlerimi bir borç bilirim.



İÇİNDEKİLER TABLOSU

ABSTRACT	iii
ÖZET	iv
TEŞEKKÜR	v
İÇİNDEKİLER TABLOSU	vi
KISALTMALAR	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
BÖLÜM 1: GİRİŞ	1
BÖLÜM 2: DENİZ KİRLİLİĞİNE İLİŞKİN TEMEL KAVRAMLAR VE KURUMLAR	2
2.1. TİCARET GEMİSİ KAVRAMI.	2
2.1.1. Mevzuatta ve Öğretide Ticaret Gemisi	2
2.1.2. Yargıtay Kararları Işığında Ticaret Gemisi Kavramı	5
2.2. ÇEVRE KİRLİLİĞİ VE ÇEVRE HUKUKU	8
2.3. DENİZ KİRLİLİĞİ VE DENİZ HUKUKU.	9
2.4. PETROL KİRLİLİĞİ KAVRAMI VE PETROL KİRLİLİĞİNE YOL AÇAN HALLER.	11
2.4.1. Geminin Faaliyeti.	11
2.4.2. Önemli Deniz Kazaları	14
2.4.2.1. Torrey Canyon Kazası.	14
2.4.2.2. Amoco Cadiz Kazası.	15
2.4.2.3. Independenta Kazası.	16
2.4.2.4. Exxon Valdez Kazası.	16
2.4.2.5. Nassia Kazası.	18
2.4.2.6. North Cape Kazası	18

2.4.2.7. Nakhodka Kazası . . . . .	.18
2.4.2.8. Erika Kazası . . . . .	.19
2.4.2.9. Prestige Kazası. . . . .	.19
2.5. İLGİLİ KURULUŞLAR.	21
2.5.1.Ulusal Kuruluşlar . . . . .	.22
2.5.1.1. TURMEPA (Deniz Temiz Derneği). . . . .	.22
2.5.1.2. Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) . . . . .	.23
2.5.1.3. Türkiye Tabiatını Koruma Derneği . . . . .	.23
2.5.1.4. Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV). . . . .	.24
2.5.2. Uluslararası Kuruluşlar. . . . .	.24
2.5.2.1. International Maritime Organization (IMO). . . . .	.24
2.5.2.2. International Maritime Bureau (IMB) . . . . .	.25
2.5.2.3. The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF). . . . .	.25
2.5.2.4. Greenpeace . . . . .	.25
2.5.2.5. World Wildlife Found (WWF) . . . . .	.27

BÖLÜM 3: DENİZ VE PETROL KİRLİLİĞİNE İLİŞKİN HUKUKİ DÜZENLEMELER.

3.1. ULUSAL MEVZUAT	28
3.1.1. Anayasa.	28
3.1.2. Türk Ticaret Kanunu- Türk Borçlar Kanunu. . . . .	.30
3.1.3. Çevre Kanunu . . . . .	.31
3.1.4. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun . . . . .	.32
3.1.5. Limanlar Kanunu . . . . .	.35
3.1.6. 1998 Tarihli Türk Boğazları Tüzüğü . . . . .	.35
3.1.7. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği . . . . .	.37
3.1.8. Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği . . . . .	.37

3.2. ULUSLARARASI MEVZUAT. . . . .	.38
3.2.1. Uluslar Arası Sözleşmeler.	38
3.2.1.1. TOVALOP ve CRISTAL Sözleşmeleri.	38
3.2.1.2. 1969 Tarihli Hidrokarbürler Nedeni ile Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Hukuki Sorumluluğa İlişkin Brüksel Konvansiyonu . . . . .	.39
3.2.1.3. 1971 Tarihli Brüksel Hidrokarbürlerle Denizlerin Kirlenmesi Zararları İçin Uluslararası Bir Fon Tesisi Konvansiyonu.	39
3.2.1.4. Denizin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (OILPOL)	40
3.2.1.4.1. 1954 OILPOL Sözleşmesi'nde 1962 Yılında Yapılan Yeni Düzenlemeler.	42
3.2.1.4.2. 1954 OILPOL Sözleşmesi'nde 1969 ve 1971 Yılında Yapılan Yeni Düzenlemeler	43
3.2.1.5. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL).	43
3.2.1.6. Denizde Can Güvenliğine Dair Uluslararası Sözleşme (SOLAS 1974).	46
3.2.1.7. 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme	48
3.2.1.8. 1976 Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barcelona Sözleşmesi)	48
3.2.1.9. Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi).	49
3.2.1.10. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi.	50
3.2.1.11. 1989 Kurtarma Konvansiyonu	51
3.2.1.12. 1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme . . . . .	.52
3.2.1.13. 1992 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme . . . . .	.54

3.2.1.14. 1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata İlişkin Milletlerarası Sözleşme	55
3.2.1.15. 2003 Tarihli Tamamlayıcı Fon Sözleşmesi.	55
3.2.1.16. 2001 Tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER).	56
3.2.1.17. 2007 Tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi	56
3.2.2. Liman Devleti Denetimi.	57
3.2.2.1. Paris Mutabakat Zaptı (Paris MoU)	57
3.2.2.2. Akdeniz Mutabakat Zaptı (Akdeniz MoU)	59
3.2.2.3. Karadeniz Mutabakat Zaptı (Karadeniz MoU)	60
BÖLÜM 4: HUKUKİ SORUMLULUK, TAZMİN USULÜ, İDARİ YAPTIRIMLAR VE SİGORTA.	62
4.1. HUKUKİ SORUMLULUK.	62
4.1.1. Sorumluluğun Niteliği.	67
4.1.2. Sorumluluğun Unsurları	70
4.1.2.1. Fiil	70
4.1.2.2. Zarar	72
4.1.2.3. İlliyet Bağı	72
4.1.2.4. Kusur	73
4.1.3. Zararın Tespit Edilmesi.	74
4.1.3.1. Dava Ehliyeti.	77
4.1.3.2. Mahkemelerin Görev ve Yetkisi.	81
4.1.3.3. Zamanaşımı.	81
4.2. SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI.	82
4.3. İDARİ YAPTIRIMLAR.	83
4.4. P&I SİGORTALARI	84

4.4.1. Uluslararası Alanda P&I Sigortaları . . . . .	.84
4.4.2. Türkiye’de P&I Sigortacılığı . . . . .	.89
BÖLÜM 5: SONUÇ	92
KAYNAKÇA	94



KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Ar-Ge	: Araştırma Geliştirme
BK	: Borçlar Kanunu
Bkz	: Bakınız
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMS	: Birleşmiş Milletler Sözleşmesi
C	: Cilt
CD	: Ceza Dairesi
ÇK	: Çevre Kanunu
CLC	: International Convention On Civil Liability for Oil Pollution Damag (Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme)
E	: Esas
GRT/GT	: Groston
GESAMP	: Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (Birleşmiş Milletler Deniz Kirliliğinin Bilimsel Yönlerini Araştırma Grubu)
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HSS	: Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi
HMK	: Hukuk Usulu Muhakemeleri Kanunu
IMDG	: International Maritime Dangerous Goods Code (Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yük Kodu)
ISM	: International Safety Management (Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu)
İBGK	: İçtihadı Bişleştirme Kurulu Kararı
İDDGK	: İdari Dava Daireleri Genel Kurulu
IMO	: International Maritime Organization (Uluslar Arası Denizcilik Örgütü)

IOPC	: The International Oil Pollution Compensation Funds (Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu)
KS	: Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi
K	: Karar
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
MARPOL	: The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Gemilerden Kaynaklanan Kirlenmeyi Önleme Uluslararası Konvansiyonu)
MD	: Madde
MK	: Medeni Kanunu
OILPOL	: Oil Pollution Prevention of the Sea Convention (Petrol Kirliliğinin Önlenmesine ilişkin Sözleşme)
OPA	: Oil Pollution Act (Petrol Kirliliği Kanunu)
OPRC	: International Convention on Oil Preparedness, Response and Co-operate (Petrol Kirliliği Hazırlığı, Mücadele ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi)
p.	: Paragraf
ppm	: Parts per million (Milyonda bir)
RG	: Resmi Gazete
Say.	: Sayı
S.	: Sayfa
SAR	: International Convention on Maritime Search and Rescue (Uluslararası Arama Kurtarma Konvansiyonu)
SDR	: Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakkı)
STOPIA	: Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (Küçük Tanker Kaynaklı Petrol kirliliğinin Tazmini Sözleşmesi)
T.	: Tarih
TFS	: Tamamlayıcı Fon Sözleşmesi
TOPIA	: Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (Tanker Kaynaklı Petrol Kirliliğinin Tazmini Sözleşmesi)

TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TÜDAV	: Türkiye Deniz Araştımları Vakfı
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve devamı
vs.	: Vesaire
Yarg.	: Yargıtay
YCGK	: Yargıtay Ceza Genel Kurulu



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1:Gemi Çeşitleri.5

Şekil 2: Önemli Deniz Kazalarında Denizlere Yayılan Petrol Oranları. . .20



BÖLÜM 1: GİRİŞ

Bilindiği üzere dünyamızın ¾'ü sularla kaplıdır. Yeryüzünde bu kadar büyük bir hacme sahip olan denizlerin ulaşım amacıyla kullanılmasının, ekonomik açıdan avantajlı olması sebebiyle sıklıkla tercih edildiği gözlemlenmektedir. Ancak, bu kullanım şekli bir takım olumsuzlukları da beraberinde getirmekte ve söz konusu olumsuzluklar neticesinde ortaya bazı hukuki uyuşmazlıklar çıkmaktadır. Konunun uluslararası alanda farklı düzenlemelere sahip olması ve gemilerin tabiiyetlerinin çeşitliliği gibi faktörler sorunların çözümünü zorlaştırmaktadır.

Tezimizde petrol nedeniyle kirlenen denizlerde ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıklar ve uyuşmazlıkların ne şekilde giderilebileceği ele alınmıştır. Ele alınan bu süreç gerek uluslararası gerekse iç hukuk alanında incelenmeye çalışılmış olup hukuki bir sonuç ortaya konmak istenmiştir.

Tezimizin ilk bölümünde, petrol kirliliğinin literatürde hukukun hangi alt dallarında incelendiği ve ne gibi tanımlamalarla açıklandığı, ticaret gemisinin diğer gemilerden farklılıkları ve hangi kurumların petrol kirliliğiyle mücadelede ne gibi rol oynadıkları ortaya konulmuştur. İkinci bölümde uluslararası ve ulusal düzenlemelere yer verilerek kirlilik oluşmadan önceki tedbirler ve sonraki yaptırımlar hukuki boyutta ele alınmaya çalışılmıştır. Son olarak ise petrol kirliliğinin sonucu olarak ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıkların kirleten öder ilkesi göz önüne alınarak, kusursuz sorumluluk kapsamında ele alınıp alınamayacağı incelenmiştir.

BÖLÜM 2: DENİZ KİRLİLİĞİNE İLİŞKİN TEMEL KAVRAMLAR VE KURUMLAR

2.1. TİCARET GEMİSİ KAVRAMI

2.1.1. Mevzuatta ve Öğretide Ticaret Gemisi Kavramı

Gemiler, deniz ulaşımını sağlamak amacıyla kullanılan yüzen araçların en önemlileridir.¹ Uygulanmakta olan uluslararası hukukta tek bir “gemi” tanımı mevcut değildir. Bu nedenle devletler gemi kavramından ne anladıklarını kendileri belirleyip bu doğrultuda bir tanım yapma yoluna gitmektedirler.²

Türk hukuku açısından “gemi” kavramı 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 931.maddesinin 1. fıkrasında açıklanmıştır. Maddeye göre: “Tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu kanun bakımından ‘gemi’ sayılır.” şeklinde bir tanım yapılmıştır.³

854 Sayılı Deniz İş Kanunu’nun 1.Maddesinin 3.fıkrasına göre ise “Bu kanunun uygulanmasında, sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da gemi sayılır” denilerek gemi tanımı yapıldığı görülmektedir.⁴

Ayrıca 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’un 1.maddesinin 5790 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile değiştirilmiş şekli ile B bendine göre de “Gemi; Adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracı” ifade etmektedir.⁵

Gemi türlerini çeşitli şekillerde sınıflandırabilmek mümkündür. Gemiler;

¹Hüseyin PAZARCI, Uluslararası Hukuk, Turhan Yay., Ankara, 2006, S: 246

²Selami KURAN, Uluslararası Deniz Hukuku, Beta Yay., İstanbul, 2014, S: 13, Pazarıcı S.167. Bazı devletlerin yüzer havuzları da gemi kavramı içine dahil ederek gemi kavramını geniş anlamda ele aldıkları, bazı devletlerin ise gemi kavramını daha dar ifade ettikleri bilinmektedir. (Kuran’a göre karşılaşılabilecek hukuki sorunlar açısından gemilerin, suda hareket edebilme özelliğine sahip olup olmamasına göre ve kendi başlarına yönlendirilebilen bir araç olmaları durumunda, aracın gemi vasfına haiz olarak sözleşmelerde ki haklardan yararlandırılması gerekliliği bulunmaktadır. BKZ: Kuran, S. 15-16)

³Resmi Gazete 14.02.2011 Sayı 27846.

⁴R.G 29.04.1956, Sayı 12586, Pazarıcı S.168.

⁵R.G 29.07.2008 Sayı 26951, Pazarıcı S.167-168.

1-Gemiyi hareket ettiren kuvvet bakımından gemi çeşitleri,

2-İnsan veya eşya taşımalarına göre gemi çeşitleri,

3- Hukuki yönden gemi çeşitleri,

olarak üç ana gruba ayrılırlar. Hukuki yönden gemi çeşitleri ise deniz gemileri ve iç su gemileri olarak ikiye ayrılmaktadır. Deniz gemileri ise tahsis olunduıkları amaç bakımından iki gruba ayrılarak incelenmektedir.⁶ Tahsis olunduıkları amaç bakımından gemiler ise ticaret gemileri ve ticari olmayan gemiler olarak ikiye ayrılmaktadır.⁷ Aşağıda ki şekilde de görüleceği üzere ticaret gemileri de ‘Yük Gemileri’ ve ‘Yolcu Gemileri’ olarak 2 ana kategoride ele alınırlar.⁸ Ticaret gemilerinin amacı ekonomik menfaat sağlamaktır. Ticaret gemisi henüz gelir sağlamaya başlamamış olsa bile malikin amacı bu gemiden kazanç sağlamaksa gemi yine de ticaret gemisi sayılacaktır.⁹

Ticaret gemisinin bir türü olan “Yük Gemileri” de kendi içinde ‘Değişik Yük Taşıyabilen Yük Gemileri’ (General Cargo Ships) ve ‘Özel Yük Taşıyan Gemiler’ olarak ikiye ayrılır. Özel Yük Taşıyan Gemiler ise; ‘Konteyner Gemileri’, ‘Ro-Ro (Roll on Roll Off) Gemileri’, ‘LASH SEABEE Gemileri’, ‘Kuru Dökme Yük Taşıyıcı Gemiler’ ve ‘OBO’lar, ‘Tankerler’, ‘LNG’ ve ‘LPG Tankerleri’, ‘Balıkçı Gemileri’, ‘Feribotlar’ olarak gruplandırılabilirler.¹⁰

Bir geminin ticaret gemisi olup olmasının ayırt edilmesi hukuk düzeni üzerinde doğuracağı etkiler bakımından önemlidir. Örneğin; bütün ticaret gemilerinin karasularından ‘zararsız geçiş hakkı’ bulunmaktadır.¹¹ Kıyı devleti kural olarak karasularından zararsız geçiş halinde olmayan her yabancı gemi için kendi hukuk rejimini uygulama yetkisine haizdir.¹² Bir geminin ticaret gemisi olup olmadığının diğer bir önemi ise, 6102 sayılı TTK’nın deniz ticaretiyle ilgili

⁶Tahir ÇAĞA, Rayegân KENDER, Deniz Ticareti Hukuku I, Beta Basım, İstanbul, 2000. S. 45-46

⁷Rayegân KENDER, Emine YAZICIOĞLU, Ergon ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1, On iki Levha Yay., İstanbul, 2012, S. 35-36

⁸Ümit ÜLGEN, Sevilay CAN. Gemi İnşaat-I, İTÜ Denizcilik Fakültesi, İstanbul, 2003. S.2-15

⁹KENDER/YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL S.35-36

¹⁰ÜLGEN/CAN. S.2-15

¹¹KURAN, S.26.

¹²Fevzi TOPSOY, Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu, İÜHF C. LXXIV S.1 2016 S. 404. www.journals.istanbul.edu.tr

hükümlerinin “ticaret gemileri” hakkında uygulanacağından ileri gelmektedir. TTK’nın 935.maddesi; “Aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır.” ifadesine yer vermektedir.¹³

Uygulanmakta olan uluslararası hukuk bakımından gemiler ise ‘ticaret gemileri’ ve ‘devlet gemileri’ olarak iki temel gruba ayrılmıştır. Ancak devlete ait gemilerin de ticari amaçla kullanılması söz konusu olduğundan ve bu durumla sıklıkla karşı karşıya gelindiğinden, ticaret amacına haiz devlet gemilerinin de ticaret gemileriyle aynı hukuki rejime tabi olduğu görülmektedir. Böylelikle, ‘savaş gemileri’ ve ‘devlet gemileri’ bazı durumlarda belirli bir hukuki rejimden yararlanmakta iken, ticaret gemileri ile ticaret amaçlı faaliyet gösteren devlet gemilerinin ayrı bir hukuksal rejime tabi olduğu görülmektedir.¹⁴

Ticaret gemisi olmayan gemiler ise;

“a)Yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler,

b)Münhasıran kamu hizmetlerine tahsis edilmiş devlet veya diğer bir kamu tüzel kişisine ait gemiler ile,

c)Donanmaya ait savaş gemileri ile yabancı gemilerdir.” şeklinde kategorize edilmektedir.¹⁵

6102 Sayılı TTK’nın 931.maddesinin 2.fıkrasında ise ‘Ticaret Gemisi’nin tanımı yapılmıştır. Bu tanıma göre; ‘Suda menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır.’ hükmü yer almıştır.¹⁶

Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na göre ise geminin tanımı “Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi

¹³KENDER/YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL S. 36

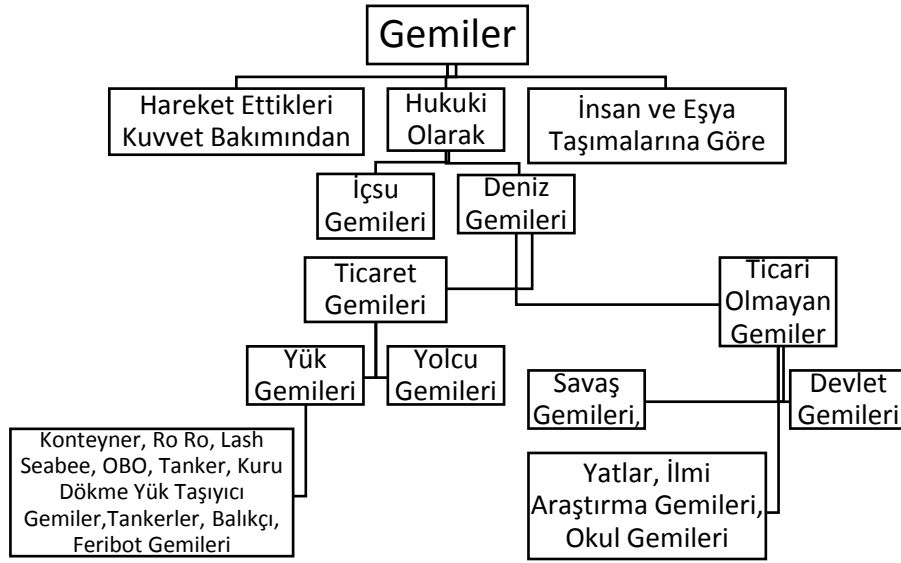
¹⁴PAZARCI, S. 247

¹⁵KENDER/YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL S.36

¹⁶R.G 14.02.2011 Sayı 27846.

imkanına bağılı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne ‘Gemi’ sayılır.” şeklinde yapılmıştır.

Aynı kanuna göre ‘ticaret gemisi’ ise, “Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, ‘Ticaret gemisi’ sayılır.” şeklinde ifade edilmekteydi.¹⁷ Sonuç olarak bu tanımın 6102 sayılı TTK’da ki “Ticaret Gemisi” tanımından farklı bir tanım olmadığı göze çarpmaktadır.¹⁸



Şekil 1: Gemi Çeşitleri (Çağa/Kender ve Ülgen/Can ve Kender/Yazıcıoğlu/Çetingil açıklamaları birleştirilerek çizilmiştir.)

2.1.2 Yargıtay Kararları Işığında Ticaret Gemisi Kavramı

Yargıtay Ceza Genel Kurulu, Mülga Türk Ticaret Kanunu yürürlükteyken verdiği 2000/7-247 E., 2000/257 K., 19.12.2000 tarihli kararında, ticaret gemisinin tanımını 15.04.1948 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük’te yer alan şekliyle kabul

¹⁷R.G 09.07.1956 Sayı 9353. (Mülga Türk Ticaret Kanunu Madde:816)

¹⁸KENDER/YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL S.36 (Ancak Kuran, 6102 sayılı TTK’ da yapılan düzenleme ile ticaret gemisi kavramının geniş anlamda el alındığını, eski kanununda salt malvarlığındaki aktif artışın ifade edildiğini, pasif kazancın kabul edilmediğini, yeni kanundaki ekonomik menfaat sağlama teriminden aktif ve pasif kazancın birlikte kabul edildiğini, hal böyle iken donatanın yalnızca kendi yüklerini taşımak için kullandığı gemilerinde ticaret gemisi olarak kabul edileceğinin kabul edilmesi gerektiğini savunmuştur. Bu görüş için BKZ: Selami Kuran, Uluslar Arası Deniz Hukuku, Beta Yay. 2014. S.27)

etmiştir. Bu tüzüğe göre gemi ve ticaret gemisinin tanımı; “Denizde Kürekten başka her aletle yola çıkabilecek her araca, adı, tanımı, kullanma amacı, ne olursa olsun ‘gemi’, menfaat sağlamak kastiyle denizde bulunan her gemiye ‘Ticaret Gemisi’ denilir.” şeklinde yapılmıştır.¹⁹ Yargıtay çeşitli kararlarında da ticaret gemisinin tanımını ‘menfaat sağlamak kastiyle denizde bulunan her gemiye ticaret gemisi denir’ şeklinde belirterek bir sonuca varmaktadır.²⁰

Yargıtay’ın, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun bazı hükümlerinin sadece ticaret gemilerine uygulanacağı yönündeki kararları mevcuttur.²¹

Ticaret gemisi kavramının mahkemelerin görev uyuşmazlıkları sırasında önem arz ettiği Yargıtay kararlarından da anlaşılmaktadır.²² Bir mahkemenin uyuşmazlığa konu davada görevli olup olmadığı hususunu, Yargıtay çeşitli kriterlerle açıklamaktadır. Bu kriterler, geminin ticaret gemisi olup olmadığı, yapılan işin ticari iş olarak mı değerlendirileceği, açılmış olan davanın ticari davaya vücut verip vermediği şeklinde olup, Yargıtay tarafından verilecek olan kararlar bu kıstaslara dayanarak oluşturulmaktadır.²³

Gemi adamlarının işçilik alacaklarının tahsili için açtıkları davalarla ilgili olarak, Yargıtay 20.Hukuk Dairesi ile Yargıtay 9.Hukuk Dairesi arasında, yine ticaret gemisi kavramının baz alındığı görülmektedir. Ancak iki dairenin benzer davalarla ilgili kararları arasında farklı sonuçlara vardıkları göze çarpmaktadır.

¹⁹www.sinerjimevzuat.com.tr (Son Erişim T:12.08.2017) YCGK.’nin 2000/7-247 E, 2000/257 K., 19.12.2000 T.

²⁰www.sinerjimevzuat.com.tr (Son Erişim T:12.08.2017)Yargıtay 7.CD 2002/8850 E. 2002/8535 K. 06.06.2002 T., YCGK.’nin 2000/7-247 E, 2000/257 K., 19.12.2000 Tarihli kararı.

²¹ 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun. Bkz 20. madde. Yargıtay 7.CD. 2002/8850 E. 2002/8535 K. 06.06.2002 tarihli kararında, “...menfaat sağlamak kastiyle denizde kullanılan her gemiye “Ticaret Gemisi”... denileceğini, “...balıkçı teknesinin sahibi olan sanık İsa Y’a anılan Kanunun 20.maddesi gereğince ayrıca para cezası verilmesi gerektiğinin düşünülmemesi, bozmayı gerektirmiş olup...” ifadelerine yer vererek “ticaret gemisi” kavramının önemini vurgulayan bir karar vermiştir. www.sinerjimevzuat.com

²²Yargıtay 9.HD 2012/11384 E., 2012/33331 K. sayılı kararında geminin ticaret gemisi ise ticaret kanunu hükümlerine tabi olması gerekliliğinden bahsederek davanın Özel ihtisas mahkemelerinde çözümlenmesi gerektiğine yer vermiştir.

²³www.kazancihukuk.com (Son Erişim T: 15.09.2017) Yargıtay 9. HD.’nin 2015/15179 E., 2015/22901 K., 24.06.2015 tarihli ve 2012/2296 E., 2014/8618 K., 17.03.2014 sayılı kararı, www.sinerjimevzuat.com (Son Erişim T:12.08.2017)Yargıtay 20.HD’nin 2016/9977 E., 2016/9950 K. 03.11.2016 tarihli kararı, Yargıtay 9.HD.’nin 2015/34386 E. 2016/459 K. ve 12.01.2016 tarihli kararı.

Yargıtay 9. Dairesi verdiği kararlarda²⁴, “İş ilişkisine dayalı bir uyuşmazlıkta işçi deniz taşıma işinde çalışır, ancak çalıştığı gemi İş Kanunu kapsamında kalmaz ise uyuşmazlığın Borçlar Kanunu hükümlerine göre genel mahkemede çözümleneceği açıktır. Ancak gemi ticaret gemisi ise deniz ticareti hükümlerine tabi olması nedeni ile özel ihtisas mahkemesi görevli olabilir. Nitekim 5136 sayılı Kanun ile 6792 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 4. maddesine eklenen fıkra uyarınca 19.7.2004 tarihli olurla...’da kurulan... İhtisas Mahkemesi...’nun 20.7.2004 gün ve 370 sayılı kararı ile faaliyete geçirildiğinden, uyuşmazlığın bu mahkemeye gönderilmesi gerekir.” ifadelerine yer vermiş ve gemi adamlarının işçilik alacaklarıyla ilgili açtıkları davaların Denizcilik İhtisas Mahkemelerinde çözümlenmesi gerektiğini savunmuştur.

Ancak Yargıtay 20. Hukuk Dairesi aynı tip davalarla ilgili görevli yargı yerinin Asliye Hukuk mahkemeleri olduğunu kabul edip, davaların Asliye Hukuk mahkemelerinde çözümlenmesi gerektiğini ifade etmektedir.²⁵

Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2014/19311 E. 2015/655 K. 20.01.2015 tarihli kararında, bir ticaret gemisine yükleme yapıldığı esnada meydana gelen ölüm olayıyla ilgili tazminat davasında, şu ifadelere yer vermiştir: “Asliye hukuk mahkemesince, uyuşmazlığın deniz ticaretinden kaynaklandığı gerekçesiyle görevsizlik kararı verilmiştir. Asliye ticaret (Denizcilik İhtisas) mahkemesi ise uyuşmazlığın deniz ticaret sözleşmeleri veya deniz sigorta sözleşmelerinden kaynaklanmadığı ve ticari dava olmadığı gerekçesiyle görevsizlik yönünde hüküm kurmuştur.” ifadelerini kullanmış ve kararının devamında ise asliye ticaret mahkemesi ile Asliye Hukuk Mahkemesi arasındaki ilişkinin iş bölümü ilişkisi olduğunu, iş bölümü itirazının ancak ilk itiraz halinde geçerli olması

²⁴www.kazancihukuk.com(Son Erişim T:15.09.2018)Yargıtay 9.HD. 2012/11384 E., 2012/3331 K., 08.10.2012 T. ve 2011/17974 E., 2013/12661 K., 29.04.2013 tarihli kararı ve www.sinerjimevzuat.com(Son Erişim T:12.08.2017)Yargıtay 9.HD.’nin 2015/34386 E., 2016/459 K., 12.01.2016 tarihli kararı.

²⁵Yargıtay 20.HD’nin gemi adamlarının işçilik alacaklarıyla ilgili açtıkları davaların BK. hükümlerine göre çözülmesi gerektiği vurgusu yaptığı kararları için bkz:2016/6824 E., 2016/8178 K., 03.10.016 T. ve 2016/2518 E., 2016/5229 K. 09.05.2016 ve 2016/5453 E., 2016/7231 K., 20.06.2016.T ve 2016/8965 E., 2016/9314 K., ve 2016/9977 E., 2016/9950 K. 03.11.2016 T., ve 2016/10204 E., 2016/10008 K.

gerektiğini ve bu nedenle davanın ilk açıldığı mahkeme olan Asliye Hukuk Mahkemesi'nde görülmesi gerektiği hükmünü kurmuştur.²⁶

2.2. ÇEVRE KİRLİLİĞİ VE ÇEVRE HUKUKU

Toplumsal yaşamın en önemli problemlerinden biri çevre kirliliğidir. Teknolojik gelişmeler, sanayi alanlarının artması, ulaşım araçlarının çeşitliliği, kentleşme gibi faktörler çevrenin kirlenmesine sebep olarak, insanların tabii yaşam alanlarını tehdit etmeye başlamıştır. Bu nedenle gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler kendi ekonomik gelişmelerini kısıtlayacağı ihtimalini ön görmelerine rağmen çevre kirliliğiyle mücadele anlamında bir takım hukuki, teknik ve mali önlemler alma çabası içine girmişlerdir.²⁷

Dengeli, uyumlu ve korunmuş bir çevre insan haklarının vazgeçilmez kavramları haline gelmiştir. Bilimsel ve teknik ilerlemelerin ortaya çıkmasıyla insanların varlıklarını sürdürebilme sorunu için çözüm arayışları aranmaya başlanmıştır.²⁸

İnsan haklarının temelinde insanın yaşama hakkı bulunmaktadır. Sağlıklı bir yaşam için, sağlığa elverişli temiz bir çevre ve doğa bulunmalıdır. Ancak teknolojinin gelişmesiyle birlikte yoğunlaşan deniz taşımacılığı denizlerin ve doğa alanlarının sürekli kirlenmesine yol açmaktadır. Özellikle denize dökülen zehirli, zararlı ve tehlikeli maddeler o ülkede yaşayan insanların sağlığını tehdit eder hale gelmiştir. Bu nedenle deniz ve çevresinin temizliği insanlar için yaşamsal bir önem taşımaktadır.²⁹

20.yüzyılın ortalarından itibaren çevrenin korunması konusu büyük gelişim göstermiştir. Bu gelişmelerin sonucu olarak, idare, ceza, sorumluluk ve sigorta hukukunu da bünyesinde barındıran yepyeni bir hukuk dalı olarak çevre hukukunun doğuşu gözlemlenmiştir.³⁰ Uluslararası çevre politikası oluşturulmasında ki en önemli süreç *Stockholm Konferansı*'dir. Bu konferans

²⁶www.kazancihukuk.com (Son Erişim T:15.09.2017)

²⁷Lale SİRMEN. Çevre Kanununa Göre Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk. Ankara Barosu Dergisi. Sayı:1 Yıl:1990 S. 22

²⁸İbrahim. Ö. KABOĞLU, Anayasa Hukuku Dersleri, Legal: İstanbul, 2016. S. 229

²⁹KURAN, S. 7

³⁰R. Serdar ACAR, Kulüp Sigortası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008. S. 156

çevreyi korumak için uluslararası anlamda yapılmış olan işbirliği için atılan ilk adımdır.³¹

Çevre kirliliğinin tanımı Çevre Kanunu'nun 2. maddesinde 'Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki' şeklinde yer almaktadır.³²

Kanunda yer alan bu tanım çerçevesinde öncelikle çevre kavramının anlamı açığa kavuşturulmalıdır. Doktrinsel olarak çevre geniş ve dar anlamda tanımlanmaktadır. Geniş anlamda çevre tanımı, 'canlı veya cansız nitelikteki fiziksel çevrenin yanı sıra insanlarda dâhil olmak üzere tüm beşeri, sosyal, kültürel, ekonomik ve siyasi yapıları da çevrenin kapsamına' almaktadır.³³ Ancak her şeyi içine alan bu tanım hukukun belirlilik ve bilinebilir olma özellikleriyle ters düşmesi bakımından eleştirilmektedir.³⁴ Ayrıca çevreye yapılabilecek saldırıların çeşitli olması, çevrenin bazı öğelerini yok edebileceği gibi, somut varlıklara da vereceği bir takım zararların yanı sıra, doğal dengeyi değiştirici niteliklerde de olabilmektedir.³⁵ Doğal çevre olarak ifade edilen, içine hava, toprak, flora, su gibi öğeleri, bunların birbirleri ve insanlarla olan ilişkilerini ele alan çevre tanımı ise dar anlamda çevre olarak ifade edilmektedir.³⁶

2.3. DENİZ KİRLİLİĞİ VE DENİZ HUKUKU

Denizleri kullanmadan insanların yaşamlarını sürdürebilmesi imkânsızdır. Denizlerle insanlar arasında sürekli bir etkileşim bulunmaktadır.³⁷

Teknolojinin gelişmesine paralel olarak deniz ticareti, diğer taşıma yöntemlerine göre daha ekonomik ve güvenli olması sebebiyle büyük bir gelişme göstermiştir. Tek seferde daha fazla yük taşınabilmesi, diğer taşıma

³¹Ayşegül KAPLAN, Küresel Çevre Sorunları ve Politikaları, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları No:18 Gündoğan: Ankara. 1997. S.8-9

³²R.G.11.08.1983 Sayı:18132

³³Ahmet M. GÜNEŞ, Çevre Hukuku, On iki Levha yayıncılık: İstanbul. 2015. S.3

³⁴Nükhet Yılmaz TURGUT, Çevre Politikası ve Hukuku, İmaj Yayınevi: Ankara, 2009. S.47

³⁵Bir manzaranın estetik özelliklerinin bozulması, bitkisel ya da hayvansal bir türün yok edilmesi, suların kimyasal ya da biyolojik özelliklerinin yok edilmesi vb... İlhan HELVACI, Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk, 1989, İstanbul Üniversitesi, YL. Tezi, S.22

³⁶GÜNEŞ, S.4

³⁷Jur. Bülent SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku Cilt I, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013. S.196

türlerine göre daha ucuz olması, çevreyi daha az kirletmesi taşınan yükün birim miktarına oranla daha az enerji gerektirmesi deniz ticaretinin tercih edilmesine neden olmuş, ancak bunun sonucu olarak da denizlerin kirlenmesi hızlanmıştır. Ülkemizin jeopolitik konumu ve artan deniz trafiği dolayısıyla, deniz kirliliğinin en önemli nedenini gemilerden atılan sıvı ve katı atıklar oluşturmaktadır.³⁸

Yeryüzünün dörtte üçünün deniz alanlarıyla kaplı olması bu alanların hukuki rejiminin tespit edilmesi ve bu alanlarda ki faaliyetleri düzenleyen kuralların var olması gereğini açığa çıkarmıştır. Denizcilikle ilgili faaliyetlerin ve konuların iç içe olma durumu göz önüne alındığında Deniz Hukuku terimi, deniz alanlarının hukuki nitelikleri ile rejimlerini belirleyen ve bu alanlar üzerinde gerçekleştirilen faaliyetlerin, özellikle Uluslararası hukuk kapsamına giren yönlerini, denizdeki gemilerin seyrüseferini düzenleyen kurallar bütününe ifade etmek üzere kullanılır.³⁹

Deniz hukuku, deniz alanlarının özellikleri ve rejimleri konusunda ilgili olup, bu konunun devletlerle bağlantısı olduğu hukuk camiası tarafından kabul edilmektedir. Bu nedenle deniz hukuku kamu hukuku çatısı altında incelenmektedir. Deniz ticareti hukuku ise faaliyetlerle ilgili olup bu faaliyetlerin büyük bir kısmı taşımacılıkla ilgili olduğundan özel hukuk kapsamında değerlendirilmektedir.⁴⁰ Aynı zamanda, deniz ticareti hukuku ise daha çok denizde ki gemilerin seyrüseferi ile de alakalı olup meydana gelen risk ve sorunlardan kaynaklanan bir hukuk dalıdır.⁴¹ Bu konuda ki sorunların çoğu denizlerdeki ticari taşımacılıkla ilgili olduğu için deniz ticareti hukukunun konusunu oluşturmaktadır.⁴² Deniz seyrüseferinin özel hukuk dallarını ilgilendirdiği kadar kamu hukuku dallarını da ilgilendirmesi onun kompleks bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.⁴³

³⁸Yusuf Koray KÜÇÜK, Akasya TOPÇU, Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Kirlilik, Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi, Cilt:4, Sayı:2, Yıl:2012, S.75

³⁹Aydoğan ÖZMAN, Deniz Hukuku I, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006. S. 1vd. KURAN. S. 2.

⁴⁰ÖZMAN, S. 2

⁴¹Fahiman TEKİL, Deniz Hukuku, Alkım: İstanbul. 2006. S. 1-3

⁴²ÖZMAN S.2, TEKİL S.2-3

⁴³TEKİL, S.1-3, Bozkurt-Lotus davasında Fransız ve Türk gemisinin karıştığı çatma olayıyla ilgili davanın hangi ülkenin mahkemesinde çözümleneceği sorunu 'Çatma' gibi deniz ticaretinde düzenlenmiş bir konunun hem ceza, hem devletler, hem de usul hukukuyla yakından ilgili olduğunu göstermektedir. Bkz: TEKİL, S.2-3

2.4. PETROL KİRLİLİĞİ KAVRAMI VE PETROL KİRLİLİĞİNE YOL AÇAN HALLER

2.4.1. Geminin Faaliyeti

Mekansal anlamda deniz kirlenmesinin, kirlilik sorunları içerisinde en önemlisi olduğu görülmektedir.⁴⁴ GESAMP'ın 1990 yılında ki çalışma raporuna göre denizlerde ki petrol kirliliğinin %46'sı gemilerden kaynaklanmaktadır. Bu kirliliğin en önemli kısmı taşımacılık esnasında oluşmaktadır.⁴⁵

Deniz kirliliğine sebep olan durumlar doktrinde temel olarak;

- 1- 'Kara kaynaklı ve atmosfer kaynaklı kirlilik',
- 2- 'Deniz yatağı faaliyetlerinden kaynaklı kirlilik',
- 3- 'Suya batırma kaynaklı kirlilik',
- 4- 'Gemi kaynaklı kirlilik' olarak dört ana başlık altında ele alınmaktadır.⁴⁶

Çalışmamızda gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği ele alınacak olup, üst paragrafta bahsi geçen diğer ilk üç kaynaklı deniz kirliliğinden bahsedilmeyecektir.

Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliği ise 'gemilerin işletilmesinden kaynaklanan petrol kirliliği' ve 'deniz kazalarından kaynaklanan petrol kirliliği' olarak karşımıza çıkmaktadır.⁴⁷

Çok büyük kütlelerce taşınmakta olan petrolün meydana getireceği kirliliğin, gerek kıyı devletler gerek uluslararası denize kıyısı olan devletler açısından önemli sorunlara yol açacağı aşikardır. İnsanlığın ve çevrenin

⁴⁴PAZARCI, S. 311

⁴⁵Cavid ABDULLAYEV, Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği. Ankara: Yetkin Yay, 2005. S. 35

⁴⁶Derya AYDIN OKUR. Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi. On iki Levha Yay: İstanbul, 2009. S.72

⁴⁷ABDULLAYEV, S.37-39

menfaatinin korunması hususu yalnızca ulusal anlamda değil uluslararası anlamda da konunun öneminin kavranması gerekliliğini teşkil etmektedir.⁴⁸

Gemilerin işletilmesinden kaynaklanan petrol kirliliğinin büyük bir kısmını tankerlerin balast (safra suyunun) boşaltılması esnasında ortaya çıkardıkları petrol kirliliği, diğerini ise yük tanklarının ve kimi zaman da yakıt tanklarının yıkanması esnasında ortaya çıkardıkları petrol kirliliği oluşturmaktadır.⁴⁹

Bir tankerin, yük tankının 3'te 1'inin deniz suyu ile doldurulmadan pervanesinin suya batması ve yol alması mümkün değildir. Petrol ve petrol türevi taşıyan bir tanker yükünü boşalttıktan sonra içerisinde yaklaşık yüzde bir ile yüzde 0.1'lik kullanılmış petrol kalmaktadır. Yük tankının temizlenmesi için alınan temiz deniz suyunun tankın içerisinde kalan petrol artıkları ile karışarak denize boşaltılması ile önemli miktarda petrol kirliliği oluşmaktadır. Klasik yük tankı yıkama prosedürü ile 1960'lı yıllara kadar hiçbir önlem alınmamış ve taşınan petrolün yüzde 0.5'i temiz deniz sularına karışmıştır. Petrol kirliliğine neden olmayan güncel yöntemler arasında, limanlarda petrol alım tesisleri kurulması, geminin petrol boşaltılmasından sonra yıkama yapılmayıp üstüne yükleme yapılması (load-on top lot) , ham petrol ile yıkama (crude oil washing-cow), ayrılmış balast tankları bulunması (segregated ballast tanks-sbt) gibi yöntemler kullanılmaktadır.⁵⁰

Uluslararası literatürde deniz kirliliği sınırı 13 µg/L, deniz sedimentinde⁵¹ ki sınır 10 µg/L'dir. Ancak, güncel verilere göre, Karedeniz'de, Sivastapol'da tespit edilen deniz kirliliği oranı 540 µg/L, Marmara Denizinde 148 µg/L, Çanakkale Boğazında 592 µg/L, İstanbul Boğazında 1100 µg/L, Hazar Denizi'nde ise 230 µg/L olarak ölçülmüştür.⁵²

⁴⁸İsmail DEMİR. 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 S. 247

⁴⁹ABDULLAYEV, S.38

⁵⁰Ibid, S.38-39

⁵¹Dip çamuru.

⁵²2017 Yılı Türkiye Denizleri Raporu, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı S.23 http://panel.stgm.org.tr/vera/app/var/files/t/u/tudav_2017_denizler_raporu_s.pdf (Son Erişim T:23.03.2018)

Kirlenme olarak gösterilecek tek sebep petrol değildir ancak en etkili kirlenme petrol nedeniyle gerçekleşir.⁵³ İşletimsel boşaltmalara nazaran çatma, karaya oturma ya da yangın gibi sebeplerle deniz kazalarının meydana gelmesi hem daha fazla zarara neden olmakta hem de kamuoyunda yarattığı etkinin büyüklüğü nedeniyle de yeni milletlerarası anlaşmalar yapılmasına sebebiyet vermektedir.⁵⁴

Ülkemiz karasularında en çok kazaya sebebiyet veren gemi tipi yük gemileridir. Yük gemilerinden kaynaklanan ve en fazla meydana gelen kaza şekli %36 gibi yüksek bir oranla çarpışma ve temas şeklinde gerçekleşmektedir.⁵⁵ Gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğinin yaklaşık yüzde 5'i tanker dışında ki gemilerin kaza yapması sonucu yakıt tankındaki petrolün denize karışması ile ortaya çıkmaktadır.⁵⁶

Deniz kazası; “gemide olan bir olaydan kaynaklanan ve/veya bir gemi ile ilişkili olarak; beklenmeyen ve irade dışı oluşan ölüm veya tam/kısmi uzuv kaybı ile sonuçlanan yaralanmalar; insan kaybı; geminin batması veya kayıp sayılması; gemide ağır maddi hasar meydana gelmesi; geminin çatışmaya uğraması, geminin karaya oturması; gemi veya gemilerden kaynaklı çevresel zarar oluşması gibi sonuçların bir veya birden fazlasını meydana getiren olay olarak” tanımlanmaktadır.⁵⁷ Deniz kazalarından dolayı oluşan petrol kirliliği ise; seyrüsefer hatalarından, gemi yönetimindeki kişilerin kusurlarından ya da mücbir sebeplerden kaynaklanabilir.⁵⁸

⁵³Ümit ÇEVİK, Milletlerarası Denizcilik Sözleşmeleri. Birsen: İstanbul. 2010. S. 7.2

⁵⁴OKUR, S.75-76

⁵⁵Hakan AKYILDIZ, Ayhan MENTEŞ, Murat YETKİN, Nagihan TÜRKOĞLU, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Teknik Rapor, Denizcilik Sektöründe Risk Analizi İçin Karar Verme Yöntemleri, 2015, S. 55.

⁵⁶ABDULLAYEV, S.39

⁵⁷Nur Jale ECE, Tarihe Geçen Deniz Kazaları ve Önlemler. 2008.

<http://www.denizhaber.com/tarihe-gecen-deniz-kazalari-ve-onlemler-makale,100278.html>

(Son Erişim T: 13.02.2018)

⁵⁸ABDULLAYEV, S.39

2.4.2. Önemli Deniz Kazaları

2.4.2.1. Torrey Canyon Kazası

18 Mart 1967 tarihinde, 117 bin ton ham petrolü taşımakta olan Torrey Canyon isimli Liberya bandıralı gemi, İngiltere'nin Cornwall kıyılarında ki Seven Stones bölgesinde büyük bir oranda ki petrolün deniz sularına boşalmasıyla İngiltere ve Fransa kıyılarında önemli bir kirliliğin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Kazanın meydana gelmesinden sonraki iki gün içerisinde 30 bin ton ham petrol deniz sularına karışmıştır. Kalan petrolün denize karışmasının önlenmesi amacıyla gemi sahibi gemiyi kayalık alanın dışına çıkarmak için bir yardım ve kurtarma şirketiyle anlaşsa da, gemi 3 parçaya ayrılarak 30 bin ton ham petrol daha deniz sularına yayılmıştır. İngiltere hükümeti geminin hava kuvvetleri tarafından bombalanarak kalan petrolün yanarak yok olmasını sağlamıştır.⁵⁹

Açık denizlerde bir devletin münhasır egemenlik yetkisi bulunmamaktadır.⁶⁰ İngiltere hükümetinin açık denizlerde yaptığı bu müdahale sonucunda 1969 da Brüksel de imzalanan iki konvansiyondan biri Açık Denizde Müdahale Konvansiyonu olmuştur. Bu konvansiyona göre; açık denizde petrol sebebiyle meydana gelmiş bir kirlilik kıyı devletinin deniz sahasında gerçekleşmesine kesin gözle bakılan vahim bir tehlike arz etmekteyse, kıyı devletinin bu tehlikeyi önlemek, uzaklaştırmak ve hafifletmek için önlem alma yetkisi vardır. Ancak geminin savaş gemisi veya devlete ait bir gemi olmaması gerekmektedir.⁶¹

Torrey Canyon kazası sonrası, büyük miktarda gaz ve petrol tüketimi yapan Amerika Birleşik Devletleri, tükettiği bu gaz ve petrolerin büyük bir kısmını tankerler ve mavralar aracılığıyla temin ettiği için alarma geçmiştir. O zamana kadar ki en büyük deniz kirliliğine neden olan Torrey Canyon kazası ile MARPOL'un kabul edilmesine giden süreç başlamıştır. 1954 tarihli OILPOL

⁵⁹Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, Beta: İstanbul. 2004. S.137-138

⁶⁰ÖZMAN, S.213

⁶¹TEKİL, S.182

sözleşmesinde bazı değişiklikler yapılarak kaza anında gemi de bulunan tüm petrolün denize boşalmaması için bir takım sınırlamalar kabul edilmiştir.⁶²

Kazadan sonra Amerika, denizlerinin petrolle kirlenmemesi için gereken yasal adımları atmaya başlamış ve on yıldan fazla bir süre bu konuyu görüşerek 1990 yılında Petrol Kirliliği Sözleşmesi'ni yürürlüğe sokmuştur.⁶³

2.4.2.2. Amoco Cadiz Kazası

223 bin ton ham petrol taşıyan Amoco Cadiz isimli gemi Manş denizine girdiği sırada bir dümen arızası oluşmuş ve 16 Mart 1978 tarihinde Fransa açıklarında karaya oturmuş ve Torrey Canyon kazasının iki katı büyüklüğünde bir kirliliğe sebep olmuştur. Olay sonucu gemide ki tüm petrol denize dökülmüş ve tarihin en büyük deniz kasesi olaylarından biri meydana gelmiştir.⁶⁴

Bu kaza sonucu 18 mil genişlikte ve 80 mil uzunlukta bir yağ tabakası oluşmuş ve Fransa kıyılarınının 130 millik bir alanı kirlenerek 130'dan fazla kumsal petrolle kaplanmıştır. Bazı yerlerde petrol kalınlığı 30 santimetreye varmıştır. Amoco Cadiz Kazasının sebep olduğu hasarın büyük kısmı 3 yılda onarılmış olsa da kazanın tüm izlerinin yok edilmesi 12 seneyi bulmuştur. Kaza sonucu birçok deniz kuşu zarar görmüş, Fransa'nın deniz mahsulü üretimi %30' u zayi olmuştur. Kaza sonucu liman devleti denetimine ilişkin bölgesel bir düzenleme olan Paris Mutabakat Zaptı imzalanmıştır.⁶⁵

Amoco Cadiz kazası sonrası Fransa Hükümeti, Fransız yönetim yetkilileri, birçok belediye, vatandaşlar, ticari işletmeler ve şirketler tarafından kirlilik zararının temini ve temizlik masrafları için Amoco şirketlerine karşı ABD'de dava açılmıştır. Bu davaların çok önemli iki sonucu bulunmaktadır. Bu sonuçlardan ilki mahkemenin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi hükümlerinden yararlanmış olması, bir diğer önemli sonucu ise kusurun ispatlanması halinde mahkemenin, sorumluların HSS'de bulunan sorumluluk sınırının da üzerinde sorumlu olabileceklerine hükmetmiş olmasıdır. Ayrıca bu dava, HSS'ye taraf

⁶²www.imo.org (Son Erişim T: 23.01.1027)

⁶³Elizabeth. R. Millard, Anatomy of An Oil Spill: The Exxon Valdez and the Oil Pollution Act of 1990.Seton Hall Legislative Journal Vol:18:331 1993.1994. s.332

⁶⁴OKUR, S.77-78

⁶⁵Ibid, S.77-78

olan bir ülkede meydana gelen kirlilik sonucu için, HSS'ye taraf olmayan Amerika gibi bir ülkede dava açılabilmesi ve dava açılan ülkenin kendi yargı sistemini uygulamada yeterli dayanağı olması halinde HSS hükümlerini uygulamayabileceği sonucunu da ortaya koymuştur.⁶⁶

2.4.2.3. Independenta Kazası

İstanbul boğazı seyir güvenliği açısından dünyada ki en tehlikeli geçiş noktalarından birisidir. Günümüze kadar bu sularda irili ufaklı birçok kaza meydana gelmiştir. M/V Evriali isimli Yunan Bandıralı gemi ile Romen bandıralı Independenta isimli tanker Haydarpaşa açıkları civarında çarpışarak büyük bir kazaya sebebiyet vermiştir. Bu kaza dünyada ki en büyük 10 tanker kazasından biri olarak nitelendirilmektedir. Gemide meydana gelen patlamalar sonucu bir çok ev ve dükkan zarara uğramıştır. 15 Kasım 1979 tarihli bu kazada, Independenta gemisinin mürettebatından 43 kişinin yaşamını yitirdiği gemi 14 Aralıkta kadar yanmaya devam etmiştir. 30 bin ton petrol yanmış 64 bin ton petrol denize dökülmüştür. İstanbul boğazı uzun bir süre ulaşıma kapatılmış denizin temizlenmesi ise aylar almıştır.⁶⁷

Kirlilik dolayısıyla yaklaşık 1 milyar dolarlık tazminat davaları açılmıştır. Her iki gemide tam olarak zayı oldukları için zarar görenlerin cebri icra yoluna başvurma olanakları kalmamıştır. Bu sebeple donatanların o zaman yürürlükte olan mülga BK.55 hükmüne göre sorumlu olup olmayacakları tartışmaları gündeme gelmiştir.⁶⁸

2.4.2.4. Exxon Valdez Kazası

Hakkında en çok çevresel analiz ve araştırma yapılan bu kazanın ekonomik zararlarının yanı sıra çevreye verdiği zararlar dünya gündeminde geniş yankı uyandırmıştır.⁶⁹

⁶⁶Hacı KARA, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Yamaner Yay. İstanbul, 2005, S.208-210

⁶⁷OKUR, S.78

⁶⁸Kerim ATAMER, Deniz Ticareti Hukuku I, On iki levha: İstanbul, 2017. S. 283

⁶⁹Melik Çağrı KÜÇÜKYILDIZ, Petrol Tankeri Kazalarının Denizcilik Sistemine Etkileri ve Tazmin Sistemi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Uzmanlık Tezi, 2014. S. 26

Alaska'dan gemiye yüklenen petrolü taşıyan gemi 24 Mart 1989 tarihinde, kanal işaretinin yanlış tarafına geçmesi sonucu sürüklenmeye başlayarak karaya oturmuş ve gemiden 257 bin fiç (11 milyon galon) ham petrol deniz sularına karışmıştır. ABD'de yaşanan en büyük deniz kazası olarak kayıtlara geçen bu kazada 250.000 deniz kuşu, birçok fok balığı ve balina yaşamını yitirmiştir. Kazaya gerekli müdahale yapılana kadar 42 milyon litre petrol denize sızmış kumsalların temizlenmesi için 10 bin kişi görev almıştır. Tüm bu mücadeleye rağmen ilk yılın sonunda kumsalların yalnızca %3'ü temizlenebilmiştir.⁷⁰

Exxon Valdez Kazası'nın sosyolojik sonuçları da ağır olmuştur. Çevre Aktivisti Dune Lankard'ın yaptığı bir röportajda, geçim kaynağı balıkçılık olan Alaska yerlilerinin birçoğunun göç etmek durumunda kaldığı, şehirde birçok aile arasında boşanma olaylarının gerçekleştiği, çevre halkında ilaç ve alkol bağımlılığı gibi olumsuz davranışların baş gösterdiği ve birçok intihar vakasının yaşandığı belirtmiştir.⁷¹

Resmi makamlar 1992 yılında temizliğin bittiğini duyurmuşlardır. Ancak 2001 yılında Prince William Sound'da yapılan bir bilimsel çalışma bu kirliliğin halen devam ettiğini ve civardaki yabani hayat için tehlike arz ettiği sonucunu ortaya koymuştur.⁷² Exxon Valdez kazası Londra Konferansı için hazırlıklar yapıldığı esnada meydana gelmiş ve herkesin üstünde müspet ve kabul edilebilir bir çalışma yapma baskısı oluşturmuştur.⁷³ Bu kaza sonucunda kamuoyunda oluşan endişeleri gidermek amacıyla Petrol Kirliliği Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanun sonucu bir milyar dolarlık bir fon kurulması öngörülmüştür. Ayrıca, ABD limanlarına giriş yapacak gemilerin çift cidarlı olması hususunda şart getirilmiş, ve bu kaza sonucunda 1992 yılında MARPOL sözleşmesinde çift cidarla ilgili değişiklik yapılmıştır.⁷⁴

⁷⁰OKUR, S.79-80

⁷¹Dune LANKARD, <http://www.wbur.org/hereandnow/2014/03/24/exxon-spill-anniversary> son erişim (Son Erişim T:14.02.2018)

⁷²OKUR, S.79-80

⁷³ATAMER, S.195

⁷⁴OKUR, S.79-80

2.4.2.5 Nassia Kazası

13 Mart 1994 tarihli Kıbrıs Rum Bandıralı Nassia tankeri ile yine Kıbrıs Rum bandıralı Shipbroker tankeri Büyükliman açıklarında çarpışmış ve 29 kişi hayatını kaybetmiştir. 20 000 ton petrol deniz sularına karışmıştır. Olay neticesinde deniz üstünde biriken petrol yanarak deniz içindeki ortamın oksijensiz kalmasına neden olmuştur. Bu da birçok canlının ölümüne sebebiyet vermiştir. Kaza sonrası Türkiye’de 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğü yürürlüğe girmiştir.⁷⁵ Bu kazada 4 değişik türden 150 deniz kuşu ölmüştür. Kuşların endokrin torbalarına aldıkları petrol nedeniyle uzun vadede kısırlaşma problemleri ortaya çıkabilmektedir. Ayrıca, Nassia-Shipbroker kazası sonrası 2 değişik türdeki toplam 10 adet yunus deniz çevresine yayılan petrol kirliliği nedeniyle ölmüştür.⁷⁶

2.4.2.6. North Cape Kazası

Scandia isimli gemi Rhode adalarının Providence şehrinden New Jersey’in Bayonne şehrine giderken 1996 yılında North Cape’de karaya oturdu. Hava koşulları hızla kötüye gitmekte iken gemide bir yangın çıktı ve yangın söndürülemedi sonuç olarak da gemiyi terk etme emri verildi. Her ne kadar gemiyi ve çevreyi olası zararlardan korumak amacıyla gemideki iki mürettebat demir atmayı denedilersede gemiyi sürüklenmekten kurtaramadılar. 828.000 galon petrol denizlere karıştı. Kazadan sonra A.B.D’ de ulusal ve uluslararası birçok yasal düzenlemeler yapıldı.⁷⁷

2.4.2.7. Nakhodka Kazası

1997 yılının Ocak ayında 19.000 ton petrol taşıyan Ruslara ait Nakhodka gemisi ikiye ayrıldı ve Japonya kıyılarına zarar verdi. Japon yetkililer bunu çevresel bir tehlike olarak gördüler.⁷⁸ 2000 yılında IOPC bu kazaya tepki

⁷⁵Kudret ÖZERSAY, Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi. Mülkiyeliler Vakfı Yayınları: Ankara, Yüksek Lisans Tezi S.114

⁷⁶ÖZERSAY, S.116-117

⁷⁷James J. WOODRUFF, Does International Trade Really Trump Environmental? A maritime perspective Law Current: International Trade Law, Journal Volume:9, 2000, S:18

⁷⁸Arturo Y. CAPADA, Ocean Law and Policy Series, Julito Casillan, Issues and Challenges of Oil Spill Response Structurein the Philippines: Philippine Navy Perspective Vol:1 No:1 1997 S.57

göstererek 2010 da yaşanacak olan Deepwater Horizon felaketinden önce protokollerindeki son değişiklikleri hayata geçirdiler.⁷⁹

2.4.2.8. Erika Kazası

Malta bayrağı taşıyan ve 16.999 groston büyüklüğündeki Erika isimli tanker, 12 Aralık 1999 tarihinde 31 bin ton ağırlığında petrolü taşıırken Fransa'nın Biskay Körfezi açıklarında ikiye ayrılmıştır. Olay sonucu yaklaşık 19.800 ton petrol deniz sularına karışmıştır. Geminin baş kısmı batmadan önce yaklaşık 100 metre boyunca yatar vaziyette suda yüzmüştür. Geminin arka bölümüne bir römorkör şirketi tarafından halat bağlanarak kıyıya çekilmek istenmiş ancak, geminin kırılan diğer parçasından yaklaşık 10 mil uzaklıkta denizin 130 metre derinliğine batmıştır. Olaydan 11 sene sonra 1992 fonu tarafından 130.000.000 Euro'ya yakın bir ödeme yapılmıştır. Başta ödemelerin miktarı maruz kalınan fiili zararın %50'si olarak ayarlanmış ise de daha sonra kamuoyu ve basın yoluyla yapılan eleştiriler üzerine, zararın %60 'ı, bir müddet sonra, %80'i ve en son da %100'ü tazmin edilmesi şekliyle ödemeler devam ettirilmiştir.⁸⁰ Kaza sonrası 2003 senesinde IMO'nun önderliğinde toplanan konferansta 1992 HSS ve 1992 FS' ye ilave olarak "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü" imzalanmıştır.⁸¹

2.4.2.9. Prestige Kazası

77 bin ton petrol taşıyan Liberya bandıralı Prestige isimli tanker, 13 Kasım 2002 tarihinde İspanya'nın 30 mil açığında fırtına sebebiyle hasar almıştır. 19 Kasım gününe kadar sürüklenen gemi batarak taşıdığı petrolün bir kısmı denizlere dökülmüş, 53 bin ton kadarlık kısmı ise gemide kalmıştır. Bu kaza sonucu İspanya'nın batı kıyılarında önemli bir kirlilik meydana gelmiştir öyle ki, bazı yerlerde petrol kalınlığı 1 metreye varmıştır. Temizlik çalışmaları

⁷⁹Marissa SMITH, Emory International Law Review, The Deepwater Horizon Diasater an Exemination of the Spill's Impact on the Gap in International Regulation Of Oil Pollution FromFixed Platforms Vol:25 S.1490

⁸⁰İsmail DEMİR, 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler. İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:3 Sayı:1 Yıl:2012, S.221

⁸¹Ibid, S.220

için milyarlarca dolar harcanmış, geçimini balıkçılıkla sağlayan Galicia kıyılarında 6 ay balıkçılık yapılması yasaklanmıştır. Bu kaza sonucu MARPOL Ek 1’de bazı değişiklikler yapılmıştır.⁸²

Prestige kazasından sonra IMO’nun 23. meclis kararında (Kasım/Aralık 2003) sığınma alanlarını ilgilendiren iki kararı kabul edilmiştir. Bu kararlar; ‘Yardıma İhtiyaç Duyan Gemiler İçin Sığınma Alanları Konusunda Rehber Bilgiler’ ve ‘Deniz Yardım Hizmetleri’ (MAS)’dir. IMO’nun sığınma alanları hakkında ki A.949 sayılı kararına göre, yardıma ihtiyacı olan, fakat personelin henüz tehlikeye maruz kalmadığı gemiler hakkında geçerlidir. Geminin batması gibi, bir insanın hayati bütünlüğünün tehdit altında olduğu durumlarda SAR konvansiyonu uygulanacağı öngörülmüştür.⁸³

Şekil 2: Önemli Deniz Kazalarında Denizlere Yayılan Petrol Oranları: (KÜÇÜK/TOPÇU, S.76)

YIL	KAZA	YAYILAN PETROL(ton)
1967	Torrey Canyon	66.000
1978	Amoco Cadiz	56.000
1979	Independenta	90.000
1994	Nassıa	20.000
1999	Volfganefit	1.000
1999	Erika	10-12.000
2002	Prestige	30-40.000

⁸²OKUR, S.80-81

⁸³Nur Jale ECE, Tarihe Geçen Deniz Kazaları ve Önlemler. 2008.

<http://www.denizhaber.com/tarihe-gecen-deniz-kazalari-ve-onlemler-makale.100278.html>

(Son Erişim Tarihi: 13.02.2018)

2.5. İLGİLİ KURULUŞLAR

Küreselleşmenin sonucu olarak dünya üzerinde teknolojik, hukuki, psikolojik ve kültürel bakımdan insanlar arasında ki bağlantılar artmaktadır.⁸⁴ Günümüzde sivil toplum kuruluşlarının faaliyet alanı sadece yerel ya da bölgesel olmakla kalmamıştır.⁸⁵ Bu nedenle sivil toplum örgütleri, devletin ve siyasi iktidarın baskısı olmaksızın oluşan belli bir topluluktan oluşan ve kendi hedeflerini gerçekleştirme amaçları olan örgütler olarak tanımlanmaktadır.⁸⁶

Çevrenin korunmasıyla ilgili uluslararası gönüllü kuruluşların bazı durumlarda devletlerden dahi etkili bir biçimde uluslararası hukuk kurallarının oluşumuna katkı sağlayabildikleri görülmektedir.⁸⁷ İdari yargılama usulü kanununun 2.maddesine göre “çevre, tarihi ve kültürel değerlerin korunması, imar uygulamaları gibi, kamu yararını yakından ilgilendiren” ifadeleri yer almakta olup, bu maddeden, ‘herkes’in dava açma hakkı olduğu sonucu çıkarılmaktadır. Normalde dava açabilmek için menfaat ihlali ya da kişisel hak ihlali bulunması gerekliliği bu çeşit davalarda gerekli görülmeyp daha geniş bir yetkiyle herkesin dava açabileceği kabul edilmektedir.⁸⁸

Sivil toplum örgütlerinin amaçları arasında⁸⁹ çevreye zarar veren bir olay ya da kaza gerçekleştiğinde veya idare tarafından gerçekleştirilen bir eylem yada işlem karşısında, yetkili olan sivil toplum kuruluşlarının davaya müdahil olma ve bazı konularda davacı sıfatıyla (tespit, idari işlemin iptali gibi) dava açma hakları olduğu bilinmektedir.⁹⁰

⁸⁴Jan Aart SCHOLTE, Fuat KEYMAN, Küreselleşme ve Sivil Toplum, Sivil Toplum Ve Demokrasi Konferans Yazıları, No:10, 2005, S.1 www.stk.bilgi.edu.tr (Son Erişim T:2.1.2017)

⁸⁵Fuat KEYMAN, Türkiye’de ve Avrupa’da Sivil Toplum, Sivil Toplum Ve Demokrasi Konferans Yazıları, No:3, 2004. S.1-34 www.stk.bilgi.edu.tr(Son Erişim T:2.1.2017)

⁸⁶KEYMAN, 2004. 1-34

⁸⁷Ayşegül KAPLAN, Küresel Çevre Sorunları Ve Politikaları, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yay:1997 Ankara, 1997, S.71 vd.

⁸⁸A. Şeref GÖZÜBÜYÜK, Yönetmelik Yargı, Turhan Kitabevi: Ankara, 2007. S.133

⁸⁹Sivil toplum örgütlerinin birçok amacı bulunmaktadır, bu amaçlar arasında bağımsız toplulukların devlet karşısında korunmasını sağlamak ve devlet müdahalesini minimuma indirme gibi işlevleri konumuz dışında kaldığından sadece hukuki işlevlerine yer verilmiştir.Sivil toplum örgütlerinin diğer rolleri için Bkz: Mehmet ŞAHİN, Kamu Ekonomisi ve Sivil Toplum Kuruluşları, Ankara, Seçkin Yay. Yıl:2007 S:15 vd.

⁹⁰Ömer AYKUL, Ekolojik Hukuk, Seçkin Yay: Ankara, 2010. S.22 vd.

Danıştay 8. Daire 15.06.1998 Tarih 1998/397 E. 1998/2243 K. sayılı kararında: ‘Olayda ise; davacı derneğin tüzüğünde belirtilen, bütün vatandaşların ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması yolundaki amacı doğrultusunda dava açabileceği kabul edilebilirse de; henüz tahsisin yapılacağı yolundaki ilan işleminde ve tahsis safhasında çevrenin tahribi yolunda bir zarar söz konusu değildir. ...tahsisten sonraki tüm faaliyetler mevzuat çerçevesinde yapılabileceğinden, mevzuata aykırı herhangi bir işlem, eylem veya çevrenin tahribi halinde her zaman dava açılabilmesi ve ancak o halde davacı derneğin menfaati güncel olabileceğinden, bu aşamada davacı derneğin dava açma ehliyeti bulunmadığından işin esasına girerek hüküm tesis eden idare mahkemesi kararında usul hükümlerine uyarlık bulunmamaktadır.’ ifadelerini kullanmıştır.⁹¹

Danıştay kararlarında da, derneklerin kendi amaçları arasında bulunmayan konularda dava açamayacakları belirtilmiştir.⁹² Aşağıda deniz kirliliğiyle mücadelede dikkat çeken ulusal ve uluslararası kuruluşlara yer verilecek, deniz kirliliği ve çevre kirliliği iç içe geçmiş kavramlar olduğu için çevrenin korunmasıyla ilgili tüm topluluklara değinilmeyecek, bu nedenle sadece denizlerin korunmasıyla ilgili çalışma yapan belli başlı kuruluşlardan bahsedilecektir.

2.5.1. Ulusal Kuruluşlar

2.5.1.1. TURMEPA (Deniz Temiz Derneği):

1994 yılında kurulmuştur. TURMEPA, deniz ve kıyıların kirlenmesini önlemek, denizlerdeki biyolojik canlı ve cansız varlıkların devamlılığını sağlamak, gelecek nesillere sağlıklı ve temiz denizler bırakabilmek için sosyal sorumluluk projeleri geliştirmektedir.

Deniz Temiz Derneği’nin öncelikli hedefleri, toplumun deniz ve sahil çevresinde ki tahribata karşı bilinçlenmesini, çocukların ve gençlerin çevre

⁹¹www.kazancihukuk.com (Son Erişim T: 12.09.2017)

⁹²www.sinerjimevzuat.com.tr (Son Erişim T: 15.08.2017) Danıştay 8.Dairesinin 1999/2477 E. 1999/7077 K. 07.12.1999 Tarihli kararı.

bilincini kazanmasını, hükümetin ve kamu kuruluşlarının deniz çevresindeki kirliliğe karşı uyarılarak önlemlerin alınmasının sağlanmasıdır. Aynı zamanda gerekli yasal düzenlemelerin yapılması gerekliliğini ön plana çıkarmak, Avrupa Birliği üyeliği için gerekli koşulların oluşmasına katkıda bulunmakta derneğin amaçları arasında bulunmaktadır.⁹³

2.5.1.2. Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)

1997 yılında denizleri korumak amacıyla kurulan Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, Türk boğazlarındaki temizlik çalışmaları, sürdürülebilir balıkçılık, deniz koruma alanları, deniz hukuku gibi birçok alanda çalıştaylar düzenlemekte, kurslar vermekte ve çalışmalarda bulunmaktadır.

TÜDAV'ın, Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği tarafından finanse edilen ve belirli bir zaman dilimi aralığında gerçekleşen, denizleri korumaya yönelik projeleri bulunmaktadır.⁹⁴ Ayrıca TÜDAV, Karadeniz, Akdeniz, Ege bölgesi ve Türk boğazlarında denizlerin ve biyoçeşitliliğin korunmasına yönelik çalışmalar düzenlemekte, belirli tarihlerde çalıştay sunumları gerçekleştirir. Kuruluşundan bu yana 50 adet kitap yayımlayan TÜDAV, yılda üç defa da uluslararası dergi çıkartmaktadır.

2.5.1.3. Türkiye Tabiatını Koruma Derneği

14 Mart 1955 tarihinde çevreci 40 kişi tarafından kurulmuştur. Dernek ormanlar, göller, denizler, meralar, akarsular gibi ekolojik varlıkların korunması, kullanılması, bireylere çevre bilincinin aşılması, bu konuda kurslar açılması, AR-GE çalışmaları yapılması, her türlü çevre kirliliğinin önlenmesi, insana hayvana doğaya karşı şiddetin önlenmesi gibi görevleri üstlenmiştir.⁹⁵

⁹³Cengiz FİTOZ, Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve Türk Boğazlarına Yönelik Çözüm Önerileri, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. 2009. S.87

⁹⁴www.tudav.org, (Son Erişim T: 15.06.2016) TÜDAV tarafından yürütülmekte olan 'Antalya projesi', ülke turizmine en büyük katkıyı sağlayan illerden biri olan Antalya ilinin deniz çevresinin, iklim değişikliğine bağlı deformasyon risklerinin en aza indirilmesini hedefleyen bir projedir. 'Gözüm sende Karadeniz' projesi ile de Karadeniz'deki biyoçeşitliliğin sürekliliğinin ve halk tarafından farkındalığının sağlanması amaçlanmıştır. Proje ile akıllı telefonlardan ve internet üzerinden halkın projeye katılımı desteklenmektedir. Vakfın diğer projeleri 'Ya yakarsa' ve 'Cetagen' hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz.: www.tudav.org

⁹⁵www.ttdk.org.tr (Son Erişim T: 14.04.2016)

2.5.1.4. Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV):

TÜRÇEV 1993 yılında ülkemizde mavi bayrak uygulamasının geliştirilmesi amacıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın önderliğinde kurulmuştur.

Bazı kriterleri taşıyan plaj ve marinalara mavi bayrak uygulaması yapılmaktadır. Mavi bayrak verilen plaj ve marinalarda; deniz suyunun temiz olup olmadığı, çevre yönetimi konusunda çalışmalar yapıldığı ve çevre bilincinin yaygınlaştırıldığı alanlarda bulunmaktadır.

Avrupa da 30 dünyada 50 ülkede uygulanmakta olan Mavi Bayrak uygulamasının Türkiye ayağını TÜRÇEV yapmaktadır.⁹⁶

2.5.2. Uluslararası Kuruluşlar

2.5.2.1. International Maritime Organization (IMO)

19.Yüzyıldan itibaren denizcilikle ilgili güvenliğin sağlanması amacıyla bütün ülkelerin uyması gerektiği kuralların olması gerekliliği gündeme getirilmiştir.⁹⁷ Denizcilikle ilgili ortak bir standart getirmeye çalışan bu organizasyon, yeni sözleşmeler yapılması, var olan sözleşmelerde yeniliklere gidilmesi gibi işlevleri yerine getirirken özellikle, çevre kirliliğiyle, deniz güvenliğiyle, sorumluluk ve tazminat konularıyla ilgili sözleşmeler yapılmasını sağlamaktadır.⁹⁸ Birleşmiş milletlerin denizlerdeki güvenliği sağlamak, gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesini ve kontrolünü sağlamak amacıyla oluşturduğu bu örgüt,⁹⁹ yedi tane ana ve birçok alt komiteden oluşmaktadır. Topluluğun ana organı genel kuruldur. Genel kurul bütün üye devletlerin temsilciliklerinden meydana gelmektedir.¹⁰⁰

1968 yılında IMO Petrol Kirliliği Alt Komitesi tarafından, üstüne yükleme sistemi olan LOT (Load on Top) sistemi, SSCB, Almanya, İsveç ve Japonya'nın

⁹⁶www.turcev.org.tr (Son Erişim T : 11.01.2017)

⁹⁷Ramazan AÇIKGÖZ, Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2007. S. 5

⁹⁸OKUR, S.92-93

⁹⁹AÇIKGÖZ, S. 5

¹⁰⁰OKUR, S.89

itirazlarına rağmen, İngiltere ve Fransa'nın desteklemesiyle 1954 tarihli OILPOL sözleşmesinin kapsamına alınmıştır.¹⁰¹

IMO tarafından dile getirilen eleştiriler ve örgütün almış olduğu kararlar sebebiyle 1994 tarihli Boğazlar Tüzüğü 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile değiştirilmiştir.¹⁰²

2.5.2.2. International Maritime Bureau (IMB)

Uluslararası Ticaret Odası'nın alt birimi olan Uluslararası Denizcilik Bürosu her türlü deniz suçuyla mücadele etmek amacıyla 1981 yılında kurulmuştur.¹⁰³ Esas amacı uluslararası ticaretin bütünlüğünü korumak olan IMB, deniz suçlarının önüne geçilmesi amacıyla çeşitli tavsiyeler vermekte, araştırmalar yapmakta ve davalara destek olmaktadır. Merkezi Londra da bulunan kuruluş gemi ve liman güvenliği konularında danışmanlık hizmeti de vermektedir.

2.5.2.3. The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)

Dünyadaki tanker sahipleri ve sigorta şirketleri tarafından, denizel ortamda oluşacak petrol, diğer zararlı maddeler ve kimyasalların sebep olacağı kirlilikten dolayı acil durumlarda müdahaleye hazırlık yapan, destek veren, konuyla ilgili çeşitli araştırmalar yapan ve kurslar düzenleyen bir kuruluştur.¹⁰⁴

2.5.2.4. Greenpeace

Greenpeace, 1971 yılında bir grup gönüllü gazeteci ve çevrecinin, Amerika'nın Alaska açıklarında bulunan bir adada yapılan nükleer denemeleri önlemek amacıyla küçük bir tekneyle yola çıkmış olmasıyla temelleri atılmış bir topluluktur. Öyle ki bu oluşum sadece bu amaçla başlamış ama ilerleyen yıllarda bir çok farklı alanda çevrenin ve ekolojik yapının korunması amacıyla önemli

¹⁰¹ABDULLAYEV, S. 63-64 (Yapılan değişikliklerle tüm deniz alanlarında petrol boşaltımına ilişkin yasaklamaya gidilmiş sadece tankerler için bazı istisnalar getirilmiştir. IMO tarafından 1981 yılında yayınlanan raporla LOT sisteminin işe yarayarak petrol taşımacılığının artmasına rağmen denizlerde ki kirlenme oranının azaldığı belirtilmiştir. BKZ: Abdullayev 63-64)

¹⁰²PAZARCI S.274

¹⁰³<http://www.icc-ccs.org/index.php/icc/imb>(Son Erişim T: 15.03.2018)

¹⁰⁴www.itopfy.com (Son Erişim T:15.03.2018)

çalışmalarda bulunmuştur. Denizlerdeki kirliliği önlemek ve soyu tüklenmekte olan deniz canlılarına yaşam alanı sağlamak için çeşitli çalışmalar yapmaktadır.¹⁰⁵

1983 Londra Sözlęmesi'nin yürürlüğe girerek, denizlere toksik ve radyoaktif madde boşaltımının yasaklanması ve radyoaktif atıklar ve endüstriyel atıklar ile kullanım dışı kalmış petrol tesisatlarının denize atılması yaşağı, Greenpeace'in dünyada yürüttüğü bazı kampanyalar sonucu kazanmış olduğu global başarılardan bazılarıdır.¹⁰⁶

Greenpeace, iklim değişikliği, kirlenme, avlanma, turizm ve nüfus artışı, ticari taşımacılık, gibi deniz çevresini ve denizde yaşayan canlıların geleceğini tehdit eden unsurlarla mücadele etmek ve toplumda bu bilincin oluşmasını sağlamayı gaye edinmiştir.¹⁰⁷

Denizlerdeki kirlilikle mücadele edebilmek amacıyla Greenpeace'e ait 3 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerden 'Rainbow Warrior' isimli gemi, yüksek çevre standartlarına uygun olarak inşa edilmiştir. İçerisinde bulunan özel biyolojik arıtma tesisi sayesinde gemi, şiddetsiz doğrudan eylem amacıyla deniz çevresindeki suçlarla mücadele edebilmek için aktif rol oynamaktadır. Greenpeace'e ait 'Arctic Sunrise' isimli gemi ise buzkıran olarak inşa edilmiş olup buzlu kutup noktalarında araştırmalar ve kampanyalar yürütülmesi amacıyla kullanılmaktadır. İspanyolca'da umut anlamına gelen Esperanza isimli gemi Greenpeace'in en büyük gemisidir. Gemi, yangın söndürme ve buz kırma özelliğine sahiptir. Çevre dostu olan bu gemi birçok kampanyanın yürütülmesinde rol oynamıştır.¹⁰⁸

Greenpeace'in Türkiye'de yürüttüğü kampanyalar sonucu dikkat çekilmesini sağlayarak hukuki zeminde adım atılmasına destek olduğu konular bulunmaktadır. Bunlar; yüksek miktarda asbest içeren hurda gemilerin sökümüyle ilgili yeni bir yönetmelik yayınlanması, tehlikeli atık ticareti

¹⁰⁵ www.greenpeace.org (Son Erişim T:2.1.2017)

¹⁰⁶Hasan Hüseyin ÇALLI, Çevreci Toplumsal Hareket olarak Greenpeace-Türkiye Hareketi Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Çevre Bilimleri Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara, 2006, S.120-121

¹⁰⁷www.greenpeace.org(Son Erişim T:2.1.2017)

¹⁰⁸www.greenpeace.org(Son Erişim T:2.1.2017)

yapılmasını önleyen Basel Sözleşmesi'nin imzalanması, Akdeniz'de kirliliği önleme ve durdurma amacını taşıyan Barcelona Sözleşmesinin 6 protokolünden 4 tanesinin 2002 yılında meclisten geçerek onaylanmasının sağlanması gibi konulardır.¹⁰⁹

2.5.2.5. World Wildlife Found (WWF)

Dünyada 100 den fazla ülkede çalışmalarını yürüten vakıf, doğayı korumanın bölgesel değil küresel bir olgu olduğu yaklaşımıyla ülkeler arası işbirlikleriyle yaşam alanlarını ve ekolojik türleri korumayı amaçlamaktadır. WWF'nin hedeflerinden birisi deniz koruma alanlarının yaygınlaştırılmasıdır. Akdeniz aşırı avlanmadan kirliliğe birçok cephede tehdit altındadır. Vakfın Akdeniz'in korunmasına yönelik çalışmaları bulunmaktadır.¹¹⁰

¹⁰⁹ÇALLI, S.125-126

¹¹⁰ www.wwf.org.tr (Son Erişim T:2.1.2017)

BÖLÜM 3: DENİZ VE PETROL KİRLİLİĞİNE İLİŞKİN HUKUKİ DÜZENLEMELER

3.1. Ulusal Mevzuat

3.1.1. Anayasa

21. yüzyılda çevre ve ülke konularına anayasalarında yer veren devletler ortaya çıkmakta, ‘çevresel anayasa’ süreci giderek hızlanmaktadır.¹¹¹ Çevre kirliliğiyle ilgili hukuki başvuru yollarının tüketilmesinde ki temel dayanak anayasadır.¹¹²

T.C. Anayasası’nın 2.Maddesi’ne göre; ‘Türkiye Cumhuriyeti toplumun huzuru, milli dayanışma ve adalet anlayışı içinde, insan haklarına saygılı, Atatürk milliyetçiliğine bağlı, başlangıçta belirtilen temel ilkelere dayanan, demokratik, laik ve sosyal bir hukuk devletidir.’

Bir devletin sosyal devlet olabilmesi için, sosyal barış ve adaleti hedefleyip, bu amaç doğrultusunda ekonomik hayata müdahale edebilmesi, herkese insan onuruna uygun yaşama düzeyi sağlayan bir yapısı olması gerekmektedir.¹¹³

Yine Anayasamızın 36. Maddesi’nde ‘Herkes, meşru vasıta ve yollardan faydalanmak suretiyle yargı mercileri önünde davacı veya davalı olarak iddia ve savunma ile adil yargılanma hakkına sahiptir. Hiçbir mahkeme, görev ve yetkisi içindeki davaya bakmaktan kaçınmaz.’ hükmü yer almaktadır.

Genel anlamda anayasalarda çevre hakları 3 şekilde kategorize edilmektedir. İlk olarak çevre hakkına sadece bir hak olarak değil aynı zamanda bir ödev ve sorumluluk olarak yer verilmekte, ikinci olarak ise, usule ilişkin veya maddi haklarla birlikte düzenlenmekte, son olarak ise çevre hakkının gerçekleşebilmesi için aşamalı olarak: önlemek, korumak, geliştirmek ve eski

¹¹¹KABOĞLU. 2016. S.9 Bolivya ve Fransa gibi birçok devlet Anayasalarında gerekli düzenlemeleri yaparak doğa ve çevrenin korunması gibi konuları anayasal biçimde düzenleme yoluna gitmektedirler. 19.Y.Y.’da ‘siyasal iktidar’, 20.Y.Y.’da ‘hak ve özgürlükler’, 21.Y.Y.’da ise ülke ve çevre konularına metinlerine dahil eden bir anayasal süreç gözlemlenmektedir. Bkz: Kaboğlu. S. 9

¹¹²Ömer AYKUL, Ekolojik Hukuk, Seçkin: Ankara, 2010. S. 21

¹¹³Ergun ÖZBUDUN, Türk Anayasa Hukuku, Yetkin Yay.: Ankara, 2002. S. 123-130

hale getirmek şeklinde düzenlemeler bulunmaktadır.¹¹⁴ T.C. Anayasasında ise, çevre kirliliğın önlenmesi, bireylerin sağlıklı bir şekilde yaşayacakları çevre koşullarının oluşması ve yaşamlarına bu alanda devam etmelerinin gerekliliğı önemli bir şekilde belirtilmektedir.¹¹⁵

T.C. Anayasası'nın 56.maddesi'ne göre ; 'Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir. Devlet, herkesin hayatını, beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak; insan ve madde gücünde tasarruf ve verimi arttırarak, işbirliğini gerçekleştirmek amacıyla sağlık kuruluşlarını tek elden planlayıp hizmet vermesini düzenlemektedir. Devlet, bu görevini kamu ve özel kesimlerdeki sağlık ve sosyal kurumlarından yararlanarak, onları denetleyerek yerine getirir. Sağlık hizmetlerinin yaygın bir şekilde yerine getirilmesi için kanunla genel sağlık sigortası kurulabilir.'

Anayasa'nın 125.maddesine göre ise, 'İdarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolu açıktır. (Ek cümleler: 13/8/1999- 4446/2 md) Kamu hizmetleri ile ilgili imtiyaz şartlaşma ve sözleşmelerinde bunlardan doğan uyuşmazlıkların millî veya milletlerarası tahkim yoluyla çözülmesi öngörülebilir. Milletlerarası tahkime ancak yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıklar için gidilebilir. Cumhurbaşkanının tek başına yapacağı işlemler ile Yüksek Askerî Şûranın kararları yargı denetimi dışındadır. (Ek cümle: 12/9/2010-5982/11 md.) Ancak, Yüksek Askerî Şûranın terfi işlemleri ile kadrosuzluk nedeniyle emekliye ayırma hariç her türlü ilişik kesme kararlarına karşı yargı yolu açıktır. İdarî işlemlere karşı açılacak davalarda süre, yazılı bildirim tarihinden başlar. (Değişik: 12/9/2010-5982/11 md.) Yargı yetkisi, idarî eylem ve işlemlerin hukuka uygunluğunun denetimi ile sınırlı olup, hiçbir surette yerindelik denetimi şeklinde kullanılamaz. Yürütme görevinin kanunlarda gösterilen şekil ve esaslara uygun olarak yerine getirilmesini kısıtlayacak, idarî eylem ve işlem niteliğinde veya takdir yetkisini kaldırarak biçimde yargı kararı

¹¹⁴KABOĞLU, 2016, S. 260

¹¹⁵Halûk TANDOĞAN, Çevre Kanunu'nun Uygulanması, Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını: Ankara. 1987. S. 17

verilemez. İdarî işlemin uygulanması halinde telafisi güç veya imkânsız zararların doğması ve idarî işlemin açıkça hukuka aykırı olması şartlarının birlikte gerçekleşmesi durumunda gerekçe gösterilerek yürütmenin durdurulmasına karar verilebilir. Kanun, olağanüstü hallerde, sıkıyönetim, seferberlik ve savaş halinde ayrıca millî güvenlik, kamu düzeni, genel sağlık nedenleri ile yürütmenin durdurulması kararı verilmesini sınırlayabilir. İdare, kendi eylem ve işlemlerinden doğan zararı ödemekle yükümlüdür.’ hükmü yer almakta olup¹¹⁶, tüm canlıların ortak yaşam alanı olan çevrenin, korunması hususunun devletin ve vatandaşların ortak ödevlerinden olduğu, ve Devletin bu ödevini yerine getirebilmesi için idari bir faaliyet alanı oluşturması gerektiği vurgulanmaktadır.¹¹⁷

3.1.2. Türk Ticaret Kanunu- Türk Borçlar Kanunu

Mülga Türk Ticaret Kanunu’nda gemi kaynaklı deniz kirliliğiyle ilgili özel hükümler bulunmamakta, sadece Kanun’un 947. maddesinin donatanın kusurlu davranışlarından dolayı ortaya çıkan kirlilik durumlarında uygulanacağı öngörülmektedir. Böylelikle zarardan doğan alacak, alacaklıya gemi alacaklısı hakkı vermekteydi.¹¹⁸ 6102 sayılı TTK’ ya, mülga TTK ‘nın yürürlüğü zamanında yapılması önerilen değişiklik teklifleri¹¹⁹ cevapsız kalmayarak, Uluslararası Sözleşmeler¹²⁰ uyarlanarak çeşitli eklemeler yapılmıştır.¹²¹ TTK’ nın Deniz Ticareti başlıklı 5. kitabının 7. başlığı olan “Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini” başlığı altında yeni düzenlemelere yer verilmiştir.¹²²

Kirletenin ortaya çıkan zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğunun olduğunu bildiren Çevre Kanununun 28. maddesi’nin 2.fikrasına göre, genel hükümlere göre de tazminat talep etme hakkının saklı

¹¹⁶www.tbmm.gov.tr (Son Erişim T:15.03.2018)

¹¹⁷GÜNEŞ, S.216

¹¹⁸KARA, S.44

¹¹⁹Ibid, S.44-45

¹²⁰1996 Protokolünü İçeren 1976 Sözleşmesi,1992 HSS, 1992 FS,1989 KS (BKZ: Demir 2014.143-144)

¹²¹DEMİR, 2014. S.143-144

¹²²RG 13.02.2011, Sayı 27846.

tutulduğu anlaşılmakta olup, Borçlar Kanunu hükümleri burada devreye girmektedir.¹²³

3.1.3. Çevre Kanunu

Çevreyi tehdit eden olguların sayısındaki artış ve çevre sorunlarının küresel olması gibi nedenlerden dolayı çevrenin korunması gereği ortaya çıkmıştır.¹²⁴ Tüm bu sorunlar çevre kirliliği konusunu kamuoyunun en gözde meselelerinden biri haline getirmiştir.¹²⁵ Ekonomik büyümenin, çevreyi koruma ihtiyacını da arttırmıştırdan ötürü de çevre hukuku dalı yeni bir hukuk dalı olarak gelişme göstermiştir.¹²⁶

Çevre hakkı, 1982 Anayasası'nın 56. Maddesinde 'Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir. Devlet, herkesin hayatını, beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak; insan ve madde gücünde tasarruf ve verimi artırarak, işbirliğini gerçekleştirmek amacıyla sağlık kuruluşlarını tek elden planlayıp hizmet vermesini düzenler. Devlet, bu görevini kamu ve özel kesimlerdeki sağlık ve sosyal kurumlarından yararlanarak, onları denetleyerek yerine getirir. Sağlık hizmetlerinin yaygın bir şekilde yerine getirilmesi için kanunla genel sağlık sigortası kurulabilir.' hükmü ile anayasal olarak korunmuştur. Anayasa da ki bu ilkelerin gerçekleştirilmesi için¹²⁷ 11.08.1983 tarihinde yürürlüğe giren 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda birçok değişiklik yapılarak, yenilenen ve önemi giderek artan çevre anlayışına paralel düzenlemeler getirilmesi amaçlanmıştır. Bu düzenlemelerden en önemlisi 3412 sayılı Kanun ile yapılan düzenleme ile çevreyi kirletenin sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğu hükmüne yer vermek ve 5491 sayılı kanun ile de çevreyi kirletenin sorumluluktan kurtulabilmesi için kurtuluş kanıtı getirmesi imkânını ortadan kaldırmak olmuştur.¹²⁸

¹²³KARA, S.45

¹²⁴Ibid, S.2

¹²⁵TANDOĞAN, S.17

¹²⁶GÜNEŞ, S.2

¹²⁷TANDOĞAN, S.17

¹²⁸Seda İrem ÇAKIRCA, Çevreyi Kirletenin Hukuki Sorumluluğu, İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, No:47, 2012. S.78

Türk hukukunda çevre kirliliğiyle ilgili temel düzenleme Çevre Kanununda yapılmıştır. Her ne kadar 1983 tarihli Çevre Kanunu'nda deniz kirliliğiyle ilgili her hangi bir hükme rastlanmasa da 2006 yılında yapılan değişiklikle deniz kirliliği ve petrol kirliliğine ilişkin önemli düzenlemelerin getirildiği görülmektedir.¹²⁹ Petrol kirliliğine ilişkin olarak, Çevre Kanunu'nun 11. Maddesinde kıyı tesislerine kirli atıklar ile sintine, kirli balast, slaç, slop gibi atıkların alınması, depolanması için 'alım tesisleri' kurulmasının zorunlu hale getirildiği görülmektedir.

Çevre kanunundaki önemli bir diğer düzenleme ise 20. maddede karşımıza çıkan idari para cezaları konusudur. Ülkenin egemenlik alanındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında özel olarak petrol, petrol türevleri (ham petrol, akaryakıt, sintine, slop, slaç rafine ürün gibi ve kirli balast) tahliyesi yapan tankerlere gemi ve diğer deniz vasıtalarına verilecek idari para cezaları düzenlenmiştir. Maddeye göre, bu cezaların derhal ve defaten ödenmemesi ve yeterli teminat gösterilmemesi durumunda gemilerin ve diğer deniz vasıtalarının en yakın liman görevlisine teslim edilerek seferden men edileceği hükmü düzenlenmiştir.¹³⁰

3.1.4. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

11.06.2005 tarihinde yürürlüğe giren 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'u kısaca *Deniz Kirliliği Kanunu* olarak da isimlendirilmektedir.¹³¹ ULLA isimli geminin 2004 yılında İskenderun Körfezi'nde batmasının kanunlaşma sürecinin hız kazanmasına katkıda bulunduğu görülmektedir.¹³²

¹²⁹Cavid ABDULLAHZADE, Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 58 Sayı:4 Yıl:2009, S.700

¹³⁰ Ibid 700,701

¹³¹ ATAMER, S.334

¹³² DEMİR, 2011. S.239

Kanunun esas amacı, acil müdahaleye yönelik usul ve esaslar ile kirlilik sonucu ortaya çıkan zararların ne şekilde tazmin edileceğini göstermektir.¹³³

Deniz kazaları nedeniyle gerek denizdeki canlılar, gerek karadaki canlılar ve mal varlıkları büyük hasara uğramaktadır. Özellikle deniz araçlarının boğazlardan geçişleri esnasında deniz taşıtlarının yasal veya yasal olmayan yollardan taşıdıkları atık maddelerin denize boşaltılması sonucu denizlerin etrafındaki can ve mal güvenliği büyük tehdit altında kalmaktadır.

Deniz kazası dışındaki faktörler de denizlerdeki can ve mal güvenliğinin tehdit edilmesine neden olmaktadır. Sintine ve balast suyu gibi atıkların boşaltılmasıyla deniz çevresi büyük hasara uğramaktadır. Bu nedenle gerekli önlemlerin alınması, deniz çevresinin kirlenmesini önlemek veya azaltmak için gerekli teknik malzemenin ve ekipmanların hazır bulundurulması ve acil müdahale planlarının yapılması gerekmektedir.¹³⁴ Bu hususta ve milletlerarası hukukta ki tazmin rejimine uyum sürecinde¹³⁵ 03.03.2015 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun yürürlüğe girmiştir.¹³⁶

Kanunun 1. maddesinde, 'Bu Kanunun amacı, deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurularak; a) Acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını, b) Olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını, c) Uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını, d) Kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin Kanunda belirtilen ilgililerinin yetki,

¹³³Ibid, S.239

¹³⁴KURAN, S:312-313

¹³⁵İsmail DEMİR, Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin yeri, Ankara Barosu Dergisi (Hakemli), Yıl:2014 Sayı:4, S.142

¹³⁶KURAN, S. 313

görev ve sorumluluklarını, belirlemektir.’ ifadesi yer alarak kanunun amacı tespit edilmiştir.¹³⁷

1990 OPRC ve 1992 Sorumluluk Sözleşmesi’nin hükümleri bu sözleşme de uygulanabilir bir hale getirilmeye çalışılmıştır. OPRC sözleşmesi denizlerde ve çevresinde oluşabilecek olan petrol kirliliğine karşı devletlerin gerekli tedbirler almasını öngörmüş ve buna göre 6.maddesinde ‘ulusal program’ oluşturma yükümlülüğü getirmiştir.¹³⁸

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun’un ‘Zararların Tazmini’ Başlıklı 3. bölümünde bulunan 6. maddesi ‘Zararlardan Dolayı Sorumluluk’, başlığını taşımaktadır.¹³⁹ Bu maddenin ilk fıkrası “Bu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları, uygulama alanlarında gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumludur.’ şeklindedir.

Diğer fıkraları ise; “Garantörün sorumluluğu, diğer sorumlu tarafların sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Garantörün tazmin etmediği zararlar diğer sorumlu taraflarca tazmin edilir. İki veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müştereken ve müteselsilen sorumludur. Olay sonucu ortaya çıkan zararı ödeyenlerin zarara neden olanlara rücu hakkı saklıdır.” ifadelerini ihtiva etmektedir.¹⁴⁰

¹³⁷DEMİR, 2014, S. 142

¹³⁸ABDULLAHZADE, S. 704

¹³⁹R.G 11.03.2005 Sayı:25752

¹⁴⁰R.G 11.03.2005 Sayı:25752

Bu hükümde kusursuz sorumluluktan bahsedilmemiş, sorumlular arasında müteselsil sorumluluk olduğu üzerinde durulmuştur. Ancak burada bahsedilen zararların idari birimler tarafından tespitinde kirleten öder ilkesi çerçevesinde bir belirlemeye gidilip kişilerin mülk ve kişisel varlıklarına ilişkin kayıpların zarar tespit komisyonlarınca yapılması gerekmektedir.¹⁴¹

3.1.5. Limanlar Kanunu

618 Sayılı Limanlar Kanunu'nun 1.maddesi; “Limanların idare ve temizlenme ve derinlenme, genişlenme, taranmasına, şamandıraların konma ve iyi halde tutulmasına ve bu hususlara müteferri bütün liman işlerinin yapılmasına Hükümet mecburdur.” şeklindedir.

Kanunun 2. Maddesi'nde ise Türk limanlarına giren tüm gemi ve deniz araçlarının bu kanuna tabi olduğu, patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntemini, yer ve zamanlarını, çevre kirliliğinin önlenmesi ile ilgili durumların Denizcilik Müsteşarlığı tarafından düzenlenen yönetmelikte belirtileceği hükmü yer almaktadır.¹⁴²

3.1.6. 1998 Tarihli Türk Boğazları Tüzüğü

Türkiye'nin uluslararası sözleşmelerden ve kanunlardan kaynaklanan boğazlar çevresinin korunmasıyla ilgili yükümlülüklerini, uluslararası hukuk çerçevesinde öngörülen düzenlemeleri yaparak yerine getirdiği görülmektedir.¹⁴³

Üç tarafı denizlerle çevrili ve deniz taşımacılığının yoğun olarak yaşandığı ülkemiz açısından uluslararası hukukun deniz çevresinin korunması hükümleri önem arz etmektedir. Özellikle Türkiye'deki boğazlar deniz taşımacılığının her döneminde önemini korumuş ve denizlerdeki gemilerin sayıca artmasıyla deniz trafiğinin yoğunlaşmasına ve deniz kazalarının artmasına neden olmuştur.¹⁴⁴ Ülkemizde deniz kazalarının en yoğun olduğu yer İstanbul Boğazı'dır. Deniz

¹⁴¹TURGUT, S. 295

¹⁴²R.G. 31.12.2012 Sayı: 28453 (618 Limanlar Kanunu.)

¹⁴³Huriye KUBİLAY, Türk Hukuku'na Göre 'Boğazlar Rejimi': Çevre Hukuku Yönünden Değerlendirme, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2014, C.1 Sayı:5. S.37-41

¹⁴⁴KURAN, S. 313

yolu ile petrol taşımaları sırasında Türk boğazlarında meydana gelen tanker kazalarında büyük artışlar meydana gelmiş bunun sonucunda İstanbul ciddi yangın tehlikeleri atlatmıştır.¹⁴⁵ İstanbul boğazında 1960 yılından 2003 yılına kadar birçok kaza meydana gelmiştir. Ancak 2003 yılında yürürlüğe giren Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri sistemi sonucu kaza oranlarında önemli bir düşüş meydana gelmiştir. 1960 yılından 2003 yılına kadar Kanlıca, Bebek, Haydarpaşa, Ahırkapı, Sarıyer, Anadolu Feneri ve Kız Kulesi'nde toplam 147.492 tondan fazla ham petrol ve 1000 ton amonyak denize dökülmüştür.¹⁴⁶

Türk boğazlarından geçiş rejimini 1938 tarihli Montrö Sözleşmesi düzenlemektedir. Sözleşmenin açık hükümlerine ters düşmemek ve geçiş hakkının özüne dokunmamak kaydıyla boğazlardan geçişlerle ilgili, deniz kirliliğinin ve deniz kazalarının önlenmesi açısından düzenleme yapma yetkisi Türkiye'ye saklı tutulmuştur.

Türk boğazlarında ki kaza olasılıklarını azaltmak ve deniz çevresiyle birlikte insanları korumak için 1982'de yeni bir boğazlar tüzüğü çalışmasına başlanmış ve 1994 yılında yürürlüğe giren bu tüzüğün eksikliklerini gidermek amacıyla 1998 yılında ikinci bir tüzük yürürlüğe girmiştir. Deniz kazalarında önemli bir düşüş gözlemlendiği için, ikinci tüzüğün, yürürlüğe girdikten kısa bir süre sonra fonksiyonunu yerine getirdiği söylenebilir.

1994 tarihli tüzüğün yerine geçen yeni tüzük geçişleri yasaklayıcı veya kısıtlayıcı hükümler ihtiva etmemekte olup, deniz trafiğini düzenleyici ve arttırıcı kurallar öngörerek deniz çevresinin korunmasını ve denizin kirlenmesinin önlenmesi yönünde son derece yararlı sonuçlar meydana getirmiştir.¹⁴⁷

¹⁴⁵Ibid, S.8

¹⁴⁶KÜÇÜKYILMAZ, S.21

¹⁴⁷KURAN, S. 314

3.1.7. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği

Türkiye limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemilerin denetiminde uluslararası taraf olunan düzenlemeleri ve bu yönetmeliğin getirmiş olduğu hükümler uygulanmaktadır.¹⁴⁸ Liman Devleti Denetimi yönetmeliği 26.03.2006 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.¹⁴⁹

Yönetmeliğin amacı, Türkiye limanlarını ziyaret eden yabancı gemilerin gerçekleştirdikleri taşımacılığın uluslararası standartlar çerçevesinde yapılmadığını denetleyerek, deniz güvenliğini, deniz çevresinin korunmasını, gemi içerisindeki yaşam koşullarının düzenlenmesini sağlayarak, uygun bulunmayan gemiler hakkında uygulanacak yaptırımların usul ve esaslarını belirlemektir.¹⁵⁰

İlgili yönetmeliğin ticaret gemileri hakkında uygulanacağı “kapsam” başlıklı ikinci maddesinde belirtilmiş, ancak balıkçı tekneleri yönetmelik kapsamı dışında bırakılmıştır.¹⁵¹ İdareye bağlı olarak denetim yapacak kişilerin özellikleri yönetmeliğin 6. maddesinde belirtilmiş olup, 10. maddesinde bu kişilerin gerekli gördükleri durumlarda bilirkişiye başvurma haklarının bulunduğu hükmü yer almaktadır.¹⁵² Öncelikli olarak hangi gemilerin denetleneceği ve denetim sırasında incelenecek belge ve dökümanlar yönetmeliğin eklerinde yer almaktadır.¹⁵³

3.1.8. Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği’nin 2. Maddesi, yönetmeliğin dayanağını Çevre Kanunu’nun 8. 9. 11. 12. 15. ve 20. maddelerinden aldığı belirtmektedir. Yönetmeliğin amacının belirtildiği 1. maddesine göre Ülkenin

¹⁴⁸Orkun Burak ÖZTÜRK, Nurser Gökdemir Işık, Türkiye’de Uygulanmakta Olan Liman Devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt:8 Sayı:2 Yıl:2016 S:245.

¹⁴⁹www.resmigazete.gov.tr (Son Erişim T:02.01.2018)

¹⁵⁰R.G 26.03.2006 Sayı: 26120 Madde 1

¹⁵¹R.G 26.03.2006 Sayı: 26120 Madde 2

¹⁵²R.G 26.03.2006 Sayı: 26120 Madde 6-10

¹⁵³R.G 26.03.2006 Sayı: 26120 Ek 1 ek 2

yer altı ve yer üstü su kaynakları potansiyelinin korunması ve kullanılabilmesi amacıyla gerekli düzenlenmelerin yapılması gereklidir.¹⁵⁴

Yönetmeliğin Denizlerle İlgili Kirletme başlıklı 23.maddesine göre, kirlilik yaratacak her türlü boşaltım yasaklanmış veya izne bağlanmıştır. Aynı maddenin b bendinde, gemilerden boşaltılacak petrol ve petrol türevleri ve diğer atıkların boşaltımın yasak olduğu bu atıkların ancak lisanslı alım tesisleri ya da lisanslı alım gemilerine boşaltılabileceği hükmü bulunmaktadır.¹⁵⁵

Yargıtay'ın ilgili daireleri denizlerde ticaret gemileri sebebiyle meydana gelen petrol kirlilikleriyle ilgili birçok kararında yönetmeliğe atıf yaparak hukuki bir çözüme ulaşmıştır.¹⁵⁶

3.2. ULUSLARARASI MEVZUAT

3.2.1. Uluslararası Sözleşmeler

3.2.1.1. TOVALOP ve CRISTAL Sözleşmeleri

Dünya tanker tonajının %97' sini elinde bulunduran tanker sahipleri tarafından federasyona kayıt olunarak, denizlerde gelişebilecek veya oluşmuş olan petrol kirliliğinin önlemek, temizlemek veya kontrol altına alarak, donatanın sorumluluğunu hafifletmek amacıyla oluşturulmuştur. TOVALOP Sözleşmesi'nin tamamlayıcısı görevini üstlenen CRISTAL Sözleşmesi ise 1971 yılında petrol şirketleri tarafından imzalanmıştır. Donatanın sorumluluğuna, tankerlerdeki petrolün sahibininde katkıda bulunması amacıyla imzalanmıştır. 1969 ve 1971 sözleşmelerinin imzalanmasından önceki dönemde önemli bir uygulama alanı bulmuştur.¹⁵⁷

¹⁵⁴ R.G.31.12.2014 Sayı:25687

¹⁵⁵ R.G.31.12.2014 Sayı:25687

¹⁵⁶Yargıtay 18. CD. 2015/17869 E. 2016/17181 K. 07.11.2016 tarihli kararı, 18.CD. 2015/35570 E. 2017/3028 K. 20.03.2017 tarihli kararı ve 2015/13187 E. 2016/19384 K. 19.12.2016 tarihli kararları. www.kazancihukuk.com (Son Erişim T:12.09.2017)

¹⁵⁷S. Didem Algantürk LIGHT, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, Arıkan Basın: İstanbul, 2006, S. 64-65

3.2.1.2. 1969 Tarihli Hidrokarbürler Nedeni İle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Hukuki Sorumluluğa İlişkin Brüksel Konvansiyonu

29 Kasım 1969 tarihli iki adet Brüksel Konvansiyonu bulunmaktadır. İlki hukuki sorumluluğa ilişkin olup ikincisi açık denizlerde müdahale hakkındadır. Hidrokarbür terimi 1969 tarihli HSS' ye göre "gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan dayanıklı bütün hidrokarbürleri, özellikle ham petrol, fuel oil, ağır dizel yağı, gres ve balina yağını ifade eder." Türkiye tarafından kabul edilen 1992 tarihli protokol ile bu tanım şu şekilde değiştirilmiştir : "Petrol sözü gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan dayanıklı (buharlaşma derecesi yüksek) hidrokarbonları özellikle ham petrol, fuel oil, ağır dizel yağı gibi mineralleri ifade eder."¹⁵⁸

Konvansiyona göre kirlenme zararının tek sorumlusu gemi maliki kabul edilmektedir. Gemi maliki kirlenme zararının, "harp ve benzeri hareketler, istisnai kaçınılmaz ve dayanılmaz tabiat olayı, üçüncü kişinin zarar verme kastı ile gerçekleştirdiği eylem veya gösterdiği ihmâl, fenerlerin ve seyre yardımcı diğer unsurların bakımındaki eksiklik, zarar görenin kastı veya ihmali" nedenlerinden birinden dolayı gerçekleştiğini kanıtlamakla sorumluluktan kurtulacaktır.

3.2.1.3. 1971 Tarihli Brüksel Hidrokarbürlerle Denizlerin Kirlenmesi Zararları İçin Uluslararası Bir Fon Tesisi Konvansiyonu

atmadan kaynaklanan iki veya daha fazla geminin karıştığı bir deniz kazasında deniz kirlenmesi zararının hangi gemiden kaynaklandığı tespit edilemiyorsa 1969 HSS'ye göre gemi maliki sorumlu olmayacaktır. Ancak 1971 Fon sözleşmesine göre kirlenme zararının gerçekleşmesi sorumluluğun doğması için yeterli olmaktadır.¹⁵⁹

Fon sözleşmesi gereği Milletlerarası Tazminat Fonu her sene bir yıllık rapor hazırlamaktadır. 1978 Tarihinden itibaren her yıl hazırlanan raporlara

¹⁵⁸TEKİL, S. 182

¹⁵⁹Ibid, S. 184

fonun çevrimiçi sitesinden ulaşılabilir. Deniz kazalarıyla ilgili bilgi almak, istatiki bilgilere ulaşmak ve hukuki sorunlar hakkında detaylı fikir edinebilmek için bu raporlar önemli kaynaklardır.¹⁶⁰

3.2.1.4. Denizin Petrol ve Türevleri İle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (OILPOL)

12 Mayıs 1954 tarihinde İngiltere'nin yoğun çabaları neticesinde imzalanan OILPOL petrol nedeniyle denizlerin kirlenmesi konusuna ilişkin ilk sözleşme olması ve kendinden sonra imzalanacak olan diğer sözleşmelerin tarihine ışık tutması açısından önemlidir.¹⁶¹ Bu sözleşme 1962, 1969 ve 1971 yıllarında önemli değişiklikler geçirmiştir.¹⁶²

OILPOL'un değişiklikler yapılmadan önceki halinde, "en yakın karaya, 50 mil uzaklıktaki bütün deniz alanlarında ve Kuzey Denizi, Adriyatik Denizi, Atlantik ve Avusturalya Zonu gibi Ek A'da tanımlanan bazı özel alanlarda milyonda 100 kısımdan (100 ppm'den) fazla yağlı madde içeren petrol ve türevlerinin tankerlerden denize boşaltılması yasaklanmıştır. (m.3 ve Ek A, M.1-2.). Bu yasak tankerler dışında ki bazı gemiler için, gemi, petrol ve türevlerinden birini içeren karışımların boşaltılabileceği alım tesislerinin bulunmadığı bir limana doğru ilerliyorsa uygulanmayacaktır. (m. 3/2)."¹⁶³

Ayrıca, 1954 tarihinde kabul edildiği hali ile OILPOL sözleşmesinin amacı gemi kaynaklı iradi petrol kirliliğinin engellenmesi olup, bu şekilde denizlerin korunmasının sağlanmasıdır. Metnin 1/1. Maddesi'ne göre petrol tanımı yapılmış, bazı petrol türleri bu tanıma dâhil edilmemiştir. Maddeye göre petrol değimi 'akaryakıt (fueloil), ham petrol, gres yağı ve ağır dizel yağını' tanımlamaktadır.¹⁶⁴

Sözleşmenin 8.maddesinde, her ana limanda, tankerlerin saflarını boşaltması ve taşınması esnasında ortaya çıkan yağlı kalıntıların tahliyelerinin

¹⁶⁰ATAMER, S.209

¹⁶¹ABDULLAYEV. S. 53-56

¹⁶²ABDULLAYEV S. 56

¹⁶³TÜTÜNCÜ, S. 32

¹⁶⁴ABDULLAYEV S. 56-57

yapılabileceği *alım tesisleri* kurulması gerekliliği hükmü yer almaktadır.¹⁶⁵ Tankerler için alım tesisleri bulundurmanın zorunlu olmadığı ifade edilmiştir. Tanker gemiler için genel kurallar çerçevesinde boşaltımın yapılması öngörülmüştür. Ayrıca sözleşmeye taraf devletlere tescilli ve sözleşmenin uygulama kapsamı içerisindeki gemilerin petrol boşaltımlarını kayıt altına aldıkları petrol kayıt defteri tutmaları düzenlemesi getirilmiştir.¹⁶⁶

Sözleşmenin ilgili hükümleri ile 500 grostondan hafif olan tüm gemiler, askeri hizmete mahsus gemiler, balina avcılığı amaçlı kullanılan gemiler ve Kuzey Amerika göllerinde kullanılmakta olan gemiler sözleşme dışı bırakılmıştır.¹⁶⁷

Sözleşme metninin ilk halinde taraf devletlere ait tankerlerden milyonda yüz kısımdan fazla yağlı madde ihtiva eden petrol veya petrol çeşitlerinin boşaltımının en yakın karaya 50 mil uzaklığa kadar olan deniz bölgesinde (bazı alanlarda ise örneğin Kuzeydoğu Atlantik bölgesinde 100 mil, Avustralya kıyı şeridinde ise 150 mil, olarak sınırlamalar daha geniş tutulmuştur) yasaklandığı belirlenmiştir.¹⁶⁸

Sözleşmeye göre 100 ppm'den fazla yağlı petrol atıklarının kıyıda 50 mil uzaklık içerisinde boşaltım yapması kural olarak yasaklanmış ancak bazı durumlarda bu yasağın ihlal edilebileceği düzenlemesi yapılmıştır.

Sözleşmeye göre eğer gemiye ve yüke gelebilecek bir zarar mevcut ise, denizde can kurtarmak amacıyla boşaltım yapmak zaruri ise ya da geminin güvenliğini sağlamak amacıyla, kıyıya 50 mil uzaklık içinde yapılacak bir boşaltım olayı hukuki kabul edilecektir. Aynı zamanda gemilerin zarar görmesi ihtimali varsa, sair sebeplerden dolayı gemiden petrol sızıntısı kaçınılmaz ise ve yük ya da yakıt tankerlerinin temizlenmesinden sonra kalan tortuların denize boşaltılması da sözleşme ile engellenmiş değildir.¹⁶⁹

¹⁶⁵TÜTÜNCÜ, S. 32

¹⁶⁶ABDULLAYEV, S. 58

¹⁶⁷Ibid, S.57

¹⁶⁸Ibid, S.57

¹⁶⁹Ibid, S.58

3.2.1.4.1. 1954 OILPOL Sözleşmesi'nde 1962 Yılında Yapılan Yeni Düzenlemeler

Sözleşmenin ilk halinde uygulama alanına giren gemiler 500 groston dan hafif olan ve taraf devletler tarafından tescil edilmiş olan gemilerdir. Aynı zamanda bu gemiler 100 ppm'den fazla petrol boşaltacaklar ise kıyıdan 50 mil içeride boşaltım yapmasının yasaklanmış olduğuna yukarıda değinmiştik. Tanker harici gemilerin ise alım tesisi olmayan limanlara yaklaşırken bu kurallara uyması gerekliliği sözleşmede düzenlenmemiştir.¹⁷⁰

Görüleceği gibi sözleşmenin ilk halinde gemi kaynaklı petrol kirliliğine ilişkin gerçek anlamda önleyici ve kirlilikle mücadeleci yöntemler benimsenememiş, kirlilik olaylarının hızla artması ve Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin bu olaylardan olumsuz bir şekilde etkilenmesinden dolayı 1962 yılında önemli değişiklikler yapılmıştır.¹⁷¹

Sözleşmeye taraf devletlerin siciline ait gemiler sözleşme hükümlerine tabiyken 1962 yılında yapılan düzenlemeyle sözleşmenin 2. maddesinde, taraf devletlere tescilli olmasa bile taraf devletlerin tabiiyetinde bulunan gemilerinde sözleşme kapsamına alınması gerekliliği düzenlenmiştir.¹⁷²

Bu değişikliklerin en önemlilerinden biri 500 grostonun altında olan gemilerin yasaklama hükümlerine tabi olmayacağı düzenlemesi 150 grostonun altındaki gemiler olarak değiştirilmiş yani daha fazla gemi boşaltım yasağı kapsamına alınmıştır.¹⁷³ Ayrıca bazı bölgelerde 50 millik yasak alanını genişleten 1954 tarihli sözleşmenin ilk metninde yapılan 1962 tarihli değişikliklerle, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'nın kıyılarında da, kıyıdan en az 50 mil uzaklıkta boşaltım yapılabileceği kapsamına dâhil edilerek daha fazla deniz alanında yasaklama öngörülmüştür.¹⁷⁴

Konferans sırasında İngiltere tarafından 20.000 groston ve daha ağır gemilerden petrol boşaltımı yapılmasının tamamen yasaklanması istenilmiştir,

¹⁷⁰ABDULLAYEV, S.59

¹⁷¹Ibid, S. 60

¹⁷²TÜTÜNCÜ, S. 33

¹⁷³ABDULLAYEV, S.61

¹⁷⁴Ibid, S. 61

Ancak Amerika, Japonya, Norveç gibi denize kıyısı olan birçok ülke, yalnızca tüm taraf devletlerde yeterli miktarda alım tesisinin olması durumunda böyle bir teklifin kabul edileceği görüşünü benimsedikleri için bu teklife şiddetle karşı çıkmışlardır. İngiltere'nin bu teklifi konferans sonunda bazı özel haller hariç kalmak koşuluyla kabul edilmiştir. Bu özel haller, petrol veya petrollü karışımın gemide tutulmasının gemi kaptanı tarafından uygun görülmemesi durumunda, yasaklanan alanların dışında boşaltım yapılmasının kabul edilebilir hale gelmiş olmasıdır. Bu açıdan uygun bulunma kavramının çok geniş yorumlanabileceği gerçeğiyle beraber genel yasaklama düşüncesinin belli gemiler için dahi olsa kabul edildiği gerçeği önemli bir gelişme olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁷⁵

3.2.1.4.2. 1954 OILPOL Sözleşmesi'nde 1969 ve 1971 Yılında Yapılan Yeni Düzenlemeler

Petrol ve türevleri taşımacılığını yapan tankerlerin, yüklerini boşalttıktan sonra tankerlerinde bir miktar petrol kaldığı bilinmektedir.¹⁷⁶ Sözleşmenin 1969 yılında ki en önemli değişikliği, ilk defa kural olarak tüm deniz alanlarında boşaltım yapılması yasaklanmış ve üstüne yükleme sistemi (LOT) kabul edilerek denizlerin ve çevresinin korunması işlevi, kıyı alanlardan ziyade açık denizleri de kapsayarak genişletilmiş olmasıdır.¹⁷⁷ Tanker ve tanker dışında ki gemilerin denize petrol veya içinde petrol ihtiva eden karışımları boşaltabilmeleri için bazı şartlara uymaları gerekliliği kabul edilmiştir.¹⁷⁸

Sözleşme de 1971 yılında yapılan değişiklikte ise, tankerlerin taşıma kapasiteleri sınırlandırılmış böylelikle oluşabilecek deniz kazalarının önüne geçilmesi hedeflenmiştir.¹⁷⁹

3.2.1.5. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL)

Her ne kadar 1954 tarihli OILPOL sözleşmesi ile bazı değişiklikler getirilmek istenmişse de sözleşmedeki hükümlerin yürürlüğe girmesi

¹⁷⁵ABDULLAYEV, S. 61-62

¹⁷⁶TÜTÜNCÜ, S. 32

¹⁷⁷ABDULLAYEV, S. 65-66

¹⁷⁸ABDULLAYEV, S.64 65

¹⁷⁹TÜTÜNCÜ, S. 35

aşamasında ortaya çıkan sıkıntılar ve yürürlüğe girenlerin ise yetersiz kalması nedeniyle yeni bir sözleşme yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle 1973 yılında Londra’da Deniz Kirliliği Hakkında Milletlerarası Konferans toplanarak ‘Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşmeyi’ (MARPOL) imzalamışlardır.¹⁸⁰

Ülkemizce 24/06/1990 tarihinde taraf olunan bu sözleşmenin amacı, suya batırma dışında her ne şekilde olursa olsun, gemilerle taşınan hemen hemen tüm zararlı maddelerin neden olduğu kirliliğin önlenmesidir.¹⁸¹ Sözleşme, hem gemi sahiplerine, bir takım gereçlerin kullanılması ya da bazı işletme koşullarına uygun davranılması gibi şartlara uyulması gerekliliği getirmekte, hem de devletlere, limanlarında ki kontrol sistemlerini ve alım tesislerini yapılandırmaları hususunda bir takım yükümlülükler yüklemektedir.¹⁸²

Bu sözleşme ile OILPOL sözleşmesinin aksine yalnızca petrol ve türevlerinden değil, gemilerle taşınan neredeyse bütün zararlı materyallerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi hedef alınmıştır.¹⁸³

MARPOL Sözleşmesi madde 9/1, sözleşmeye taraf olan devletler açısından sözleşmenin yürürlüğe girdiği andan itibaren OILPOL sözleşmesi yerine uygulanacağını ifade etmektedir. Yürürlük tarihinden itibaren MARPOL sözleşmesinin hükümleri; OILPOL sözleşmesinin hükümlerinin yerine uygulanacaktır. Ancak OILPOL sözleşmesine taraf bir devlet, MARPOL sözleşmesine taraf olmamışsa; OILPOL sözleşme metni taraf devleti bağlayacaktır.¹⁸⁴

1973 ve 1978 MARPOL’e deniz kirlenmesinin önlenmesiyle ilgili 6 ek getirilmiştir. Bu ekler aşağıda ki gibidir.

“EK I. Petrol Kirliliğinin Önlenmesi,

¹⁸⁰OKUR, S.100

¹⁸¹ABDULLAYEV, S. 66

¹⁸²TÜTÜNCÜ, S.36

¹⁸³ABDULLAYEV, S.68

¹⁸⁴ABDULLAYEV, S.53

EK II. Dökme Haldeki Zehirli Zararlı Sıvıların Yapacağı Kirliliğin Kontrolü,

EK III. Paketlenmiş Olarak Taşınan Zararlı Maddelerden Doğan Kirliliğin Önlenmesi,

EK IV. Gemilerden Kaynaklı Pis Su ve Kullanma Suları Atıklarından Oluşan Kirliliğin Önlenmesi,

EK V. Gemilerden Atılan Çöplerden Doğan Kirliliğin Önlenmesi,

EK VI. Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi.”

Sözleşmeye taraf olan devletlerin ilk 2 eki kabul etmeleri zorunlu tutulmuştur.¹⁸⁵

150 GRT'den küçük tankerler ile 400 GRT'den küçük diğer tipteki tüm gemiler MARPOL'e üye bir devletin limanına gittikleri zaman MARPOL 73/78 kuralları dışındaki kurallara uymakla yükümlüdürler. Şirketler ve sigortacılar bir kirlilikle yüzleştikleri zaman kendilerine yapılan taleplerle ilgili savunma alabilmek ve gelecekteki talepleri önceden engelleyebilecek tedbirleri almak hususunda kanıt toplamaya çalışırlar. Bu kanıtlar; kirlenme olayının tüm detayları, kirlenme olayını ve kirliliği önlemek için nasıl tedbirler alındığı, kirlenme olayı ile ilgili ne tür çalışmalar yapıldığı, kirlilik sonucu ortaya çıkan hasarı azaltmak için ne gibi gayretler gösterildiğini maddeler halinde yazarak belirtilmesi olabileceği gibi, diğer çeşitli kanıtlar da delil olarak kabul edilmektedir.¹⁸⁶

MARPOL suya batırma dışında tüm kirlilik türlerini kapsamakla beraber¹⁸⁷ yalnızca petrol türevleri için değil deniz çevresinin tüm zararlı maddeler tarafından gerek iradi gerek tanker kazaları sonucu meydana gelecek kirliliğin önlenmesi amacını taşıyan düzenlemeler getirmektedir.¹⁸⁸

¹⁸⁵TÜTÜNCÜ, S. 36-37

¹⁸⁶ÇEVİK, s. 7.15

¹⁸⁷OKUR, S. 101

¹⁸⁸ABDULLAYEV, S. 71

3.2.1.6 Denizde Can Güvenliğine Dair Uluslararası Sözleşme (SOLAS 1974)

2010 yılından itibaren, SOLAS çerçevesinde IMDG kod eğitiminin kıyı personeline zorunlu hale getirilmesiyle ilgili 2002 yılında ‘Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliği’ kabul edilmiştir.¹⁸⁹

SOLAS sözleşmesi IMO’ nun deniz güvenliğiyle ilgili hükümleri içeren ana sözleşmesidir.¹⁹⁰ 1933 yılında yürürlüğe giren bu sözleşme 1948, 1960 ve 1974 yıllarında değişikliğe uğramıştır. SOLAS sözleşmesi daha sonra 1978 ve 1988 tarihli protokollerle de değişikliğe uğramıştır.¹⁹¹ Denizlerin güvenliğini öncelikli plana alan bu sözleşme ile gemilerin inşa, mekanik, elektrik teçhizatları açısından resmi bir kuruluşun kurallarına tabi olarak hazırlanacakları ve gemiler açısından bayrak devletinin uygulanabilir kurallarının da göz önünde bulundurularak sefere hazır edilmesi esası getirilmiştir. Bayrak devleti, gemilerinin uluslararası standartlara uyup uymadığını kontrol etmekle ve SOLAS sözleşmesi hükümleri çerçevesinde gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu sözleşme ile limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri liman devletlerinin kontrol edebilmesi hükmü yer almıştır. Sözleşmenin uygulama alanına yük gemileri, 500 GT’ den fazla büyük yük gemileri, ticari yatlar, seyir güvenliğiyle ilgili 150 GT’ den büyük gemiler, zaman zaman ise 150 GT’ den küçük gemiler girmektedir. Sözleşmeye göre, geminin gerek tekne, gerek yolcu veya personelinin yapacağı sefer için uluslararası standartlara uygun olmasının liman devleti kontrolleri esnasında tespit edilmesi durumunda deniz güvenliğini tehdit eden bu durumun ortadan kaldırılması için liman devletinin gerekli tedbirleri alması gerektiği hükmü yer almaktadır. Eğer önlemlerin alınmaması durumu söz konusu olur ise durumdan IMO’ nun ve bayrak devleti yetkililerinin haberdar edilmesi gerekmektedir. IMO tarafından yürürlüğe konulan Güvenli Yönetim Sistemi Kodu (ISM Code) ile Gemi ve Liman Emniyet Kodu (ISPS Code) gereklerine göre de liman devleti ve bayrak

¹⁸⁹KUBİLAY, S 42-43

¹⁹⁰AÇIKGÖZ, 76

¹⁹¹OKUR, S. 110-112

devleti gerekli kontrolleri yaparak geminin uluslararası standartlara uyup uymadığını denetlemeleri gerekmektedir.¹⁹²

Uluslararası Güvenlik Yönetimi kodu, denizlerde ki emniyetin sağlanması ve kirliliğin önlenmesi amacıyla IMO tarafından 18. dönem toplantısında kabul edilmiş ve uygulanmasının zorunlu hale getirilmesi amacıyla SOLAS' a ek IX. bölüm olarak getirilmiştir.¹⁹³

ISM kodu milletlerarası sularda çalışan tüm gemiler açısından zorunludur. Bu koda tabi olan bütün gemiler 'ISM Kodu Uygunluk Belgesi'ne sahip bir şirket tarafından işletilmelidirler. Bayrak devleti tarafından 5 yıl süreyle gemiye uygunluk belgesi verilmektedir ve bunun gemide bulundurulması gerekmektedir.

ISM Kodunun en önemli unsurlarından birisi 'emniyetli yönetim sistemi' dir. Bu sistem şirketlerin ve gemilerin emniyetli bir şekilde işletilmeleri için gerekli olan bir sistemdir. ISM Kodu uyarınca emniyetli yönetim sistemi belgesi bir geminin emniyetli yönetim sistemine uygun şekilde çalıştığının göstergesidir ve gemide bulunması zorunludur.¹⁹⁴

ISPS Kodu milletlerarası gemi ve liman tesisi güvenlik kodudur. Bu kodun amacı deniz yoluyla olabilecek güvenliği tehdit eden durumlarda milletlerarası sefer yapan gemilere ve gemilere hizmet eden liman tesisleriyle ilgili tedbirlerin alınmasının sağlanmasıdır.

Sözleşmede örtülü kabul usulü uygulanmaktadır. Bu usule göre, sözleşmeye taraf devletlerden herhangi biri yapılacak olan sözleşme değişikliklerine itiraz etmezlerse, sözleşme belirlenen tarihte yürürlüğe girmektedir. Acil yapılması gerekli olan değişiklikler bu usulle kolay bir şekilde yürürlüğe girebilmektedir. Sözleşme ticari gemilerin emniyeti ile ilgili en önemli sözleşme olarak kabul edilmektedir. Sözleşmeyi uygulama konusundaki temel sorumluluk bayrak devletine aittir. Sözleşmeyle ana yetki bayrak devletlerine verilmekte ise de liman devletlerine de denetim yetkileri verilmiştir.

¹⁹²AÇIKGÖZ, S. 26

¹⁹³SÖZER, S.181

¹⁹⁴OKUR, S.113

Liman devletleri sözleşmede belirtilen belgelerin gemi de bulunup bulunmadığıyla ilgili denetlemeleri yapmakla yetkilidirler. Liman devleti yaptığı denetimler sırasında belirlediği eksiklikler giderilinceye kadar gemiyi seferden men edebilmekte ya da geminin en yakın tamir tersanesine çekilmesi amacıyla gemiye izin verebilmektedir. Liman devletinin müdahaleyi gerektiren durumlarda geminin tescil edildiğini devletin konsoloslukuna bilgi vermesi gerekmektedir. Kural olarak liman devletinin yetkisi sadece belgeleri incelemekle sınırlı ise de, geminin durumunun belirtilen standartların altında olduğunun açık olması durumunda liman devletinin tam denetim yetkisi de vardır.¹⁹⁵

3.2.1.7. 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme

1.12.1986 tarihinde yürürlüğe giren sözleşme, deniz alacakları nedeniyle sorumluluğun sınırlandırılmasını amaçlamaktadır. Sözleşmeye Türkiye 1.7.1998 tarihinde taraf olmuştur.¹⁹⁶

3.2.1.8. 1976 Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barcelona Sözleşmesi)

22.08.2002 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan Sözleşme 2004 yılında yürürlüğe girmiştir. Akdeniz'in denizel ortamında ki kirliliğin önlenmesi yönünde düzenlemeler getirmektedir. Sözleşme 1995 yılında kıyı bölgeleride kapsayacak şekilde genişletilerek "Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi" ismini almıştır.¹⁹⁷

Sözleşmenin 6.maddesinde gemilerden kaynaklanan kirliliğe karşı taraf devletlerin kirliliğin, önlenmesi ve oluşan kirliliği yok edilmesiyle ilgili gerekli önlemleri almaları gerektiği belirtilmiştir.¹⁹⁸

Sözleşmeye ait 7 adet protokol bulunmaktadır. Bunlar,

¹⁹⁵OKUR, S. 112

¹⁹⁶DEMİR, 2014. S. 137-138

¹⁹⁷www.mfa.gov.tr/barselona-sozlesmesi.tr.mfa, www.ua.gov.tr (Son Erişim T:15.03.2018)

¹⁹⁸ua.mfa.gov.tr(Son Erişim T:15.03.2018)

- “1. Akdenizin Gemilerden ve Uçaklardan Boşaltma veya Denizde Yakmadan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılması Protokolü,
2. Akdeniz’de Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü (BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne ilişkin Türkiye;’nin görüşlerini yansıtan bir bildirim yapılarak taraf olunmuştur.)
3. Akdeniz’in Kara Kökenli Kaynaklardan ve Faaliyetlerden Dolayı Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü,
4. Olağanüstü hallerde Akdeniz’in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol
5. Akdeniz’de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe İlişkin Protokol,
6. Akdeniz’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Protokolü,
7. Akdeniz’in Kıta Sahaneliği ve Deniz Dibinin Keşfi ve İşletilmesinden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokol.”¹⁹⁹

3.2.1.9. Karadeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)

Bükreş Sözleşmesi olarak da anılan Karadeniz’in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi 15.01.1994 yılında yürürlüğe girmiştir.²⁰⁰

Bu sözleşme sonucu MONINFO projesi²⁰¹ geliştirilmiş ve bu proje ile EMSA²⁰² ile işbirliği içerisinde gidilmiştir.²⁰³ Petrol kirliliğine karşı Karadeniz’e kıyısı olan devletler bireysel ya da işbirliği halinde koruma sağlayacaklardır. Bu

¹⁹⁹www.mfa.gov.tr (Son Erişim T:15.03.2018)

²⁰⁰www.mfa.gov.tr(Son Erişim T:15.03.2018)

²⁰¹Karadeniz Havzası Çevresel İzleme: Petrol Kirliliğinin Azaltılması İçin İzleme ve Bilgi Sistemleri

²⁰²Earth Observation Service

²⁰³www.ubak.gov.tr (Son Erişim T:15.03.2018)

proje ile uydu aracılığıyla denizi kirleten gemiler tespit edilmekte ve kirlenme 30 dakika içerisinde kirliliğin gerçekleştiği devlete bildirilmektedir.²⁰⁴

Türkiye Bükreş Sözleşmesi'nin 4 protokolüne taraftır. Bunlar;

“1-Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Dair Korunmasına Dair Protokol,

2-Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine İlişkin Protokol,

3-Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar Nedeniyle Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Protokol,

4-Karadeniz'de Biyolojik Çeşitliliğin ve Peyzajın Korunması Protokolü”
dür.²⁰⁵

Karadeniz ve Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol gereği, akit devletler bir petrol kirliliği olduğunda ya da oluşma tehlikesi baş gösterdiğinde işbirliği yapıp gerekli tedbirleri almak durumundadırlar. Bu tehlikeler karşısında devletler ikili olarak ya da tek tek gerekli donanımları hazırlamalıdır. Bu donanımlar insan, hava ve deniz araçlarını da kapsayacaktır. Akit devletler protokol hükümlerinin kendi yetki alanlarında ve deniz araçlarında uygulanmasını sağlayacaklardır. Ciddi bir kirliliğin veya tehlikesinin varlığı halinde taraflar derhal birbirlerini haberdar edeceklerdir.²⁰⁶

3.2.1.10. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi

Devletlerin deniz çevresini korumakla yükümlü olduğunu bildiren ilk bağlayıcı belge 1982 Tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. Sözleşme'nin 192. maddesinde “devletler, deniz çevresini korumak ve muhafaza etmekle yükümlüdürler.” ifadesi yer almaktadır. Ayrıca, Sözleşme'nin 194/2 maddesine göre devletlerin doğal kaynakları kullanırken egemen haklara sahip oldukları

²⁰⁴www.blacksea-commission.org (Son Erişim T:15.03.2018)

²⁰⁵www.mfa.gov.tr (Son Erişim T:15.03.2018)

²⁰⁶Uğur KALELİOĞLU/ Noyan ÖZKAN, Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Çevre Sözleşmeleri, İzmir Barosu Yayınları: İzmir. 2010. S.338-339

ancak bu hakları kullanırken deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğüne uygun davranmaları gerektiği, bu sırada diğer devletlere kirlilik yoluyla zarar vermemeye dikkat etmeye, kendi yetkileri altındaki faaliyetlerden dolayı ortaya çıkan kirliliğin ise egemen hakları icra ettikleri bölgeden dışarıya çıkmamasını sağlamak için gerekli tedbirleri almaları gerektiği öngörülmüştür.

Aynı sözleşmenin 211/1. Maddesi'nde gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi konusuna ayrıca değinilmiştir. Deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi azaltılması ve kontrol altına alınmasıyla ilgili uluslararası özel düzenlemeleri kabul etmeleri ve uygulamaları öngörülmüş ayrıca deniz kazalarını asgari seviyeye indirmek için seyrüsefer düzenlemeleri yapmaları gerektiği şeklinde ifadeler yer almıştır.²⁰⁷

1982 Sözleşmesi'nin hükümlerinin uygulanabilmesi için deniz çevresinin kirlenmesine yol açacak fiillerin mutlaka kasıtlı olarak ortaya çıkması gerekmektedir. Dolayısıyla sözleşmenin 'Kusur Sorumluluğu İlkesini' benimsemediği aşikârdır. Deniz çevresine verilen zararların tazmini için kastın ispat edilmesi gerekecektir ancak uygulamada bilerek ve isteyerek kirlenmeye sebep olmanın tespitinin çok zor olduğu gerçektir. Ayrıca sözleşme, gemilerin, uçakların veya denizdeki diğer suni yapıların normal teçhizatının veya işletmelerinin olağan sonucu olan atıkları kirlenme konusunun dışında tutmaktadır.²⁰⁸

Sözleşmenin 192. Maddesi'ne göre bütün devletlerin deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü vardır.

Sözleşmenin 220. Maddesi'nin 1. fıkrasına göre ise; kendi isteği ile kıyı devletinin bir limanında ya da açık kıyı terminalinde bulunan bir geminin uluslararası kuralların, standartların, 1982 BMS' ye göre kabul edilmiş kanunların ihlali halinde dava açılabilir hükmü yer almaktadır.

Kıyı devleti kendi karasularında bulunan bir geminin geçişi esnasında uluslararası kuralları sözleşmeyle usulüne uygun kabul edilen bazı düzenlemelerin ihlalinin yapıldığının tespiti halinde ihlalle ilgili geminin fiziki

²⁰⁷ABDULLAYEV, S. 45

²⁰⁸KURAN, S. 306

incelemesini yapabilir, gemiye el koyabilir, gerekli tüm hukuki işlemleri başlatabilir. Ancak 7. bölüm hükümleri saklı kalmaktadır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin getirdiği yeniliklerden birisi olarak, Uluslar Arası Deniz Hukuku Mahkemesi 1996 yılında Almanya'nın Hamburg şehrinde uluslararası andlaşmayla kurulmuştur.²⁰⁹ Sözleşmeye taraf olan devletler Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'ne, mahkemenin yetkisi dahilinde ki uyuşmazlıkların çözümü için başvurabilirler.²¹⁰ Mahkemenin davaları çözüme ulaştırmak ve taraflar arasında ki uyuşmazlıklar hakkında görüş bildirme yetkisi vardır.²¹¹

3.2.1.11. 1989 Kurtarma Konvansiyonu

Potansiyel kirlilik tehlikesi karşısında, yüklü veya yarı yüklü tankerlerin yardımına gitmelerinin teşviki amacıyla bu sözleşme imzalanmıştır.²¹²

3.2.1.12 1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın

Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme:

Bu sözleşme '1969 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Sözleşme'nin tadil edilmiş şeklidir.²¹³ Türkiye 1969 tarihli sözleşmeye taraf olmadan doğrudan '1992 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme'ye taraf olmuştur.²¹⁴ Sözleşmenin üç ana işlevi bulunmaktadır. Bu işlevlerden ilki sınırlı sayıda sorumluluktan muafiyet halleriyle birlikte malikin kusursuz sorumluluğudur.²¹⁵ İkinci önemli işlevi ise geminin tonajına bağlı olarak

²⁰⁹Yusuf AKSAR, Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II, Seçkin Yay, Ankara, 2015 S.79

²¹⁰Ibid, S. 83

²¹¹Ibid, S. 82

²¹²LIGHT, S. 62-63

²¹³KARA, S.50

²¹⁴ATAMER, S. 772

²¹⁵DEMİR, 2014. S. 126. Sözleşmenin 3.maddesi; '...a) Bir harp düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat hadisesi sonucu olduğunu, veya b) Münhasıran üçüncü bir şahsın zarar verme kasdiyle vukubulan bir hareket veya ihmalinin sonucu olduğunu, veya c) Münhasıran bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevinin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiili sonucu olduğunu, ispat ederse mesul olmaz.' fıkrası ve '3. Donatan kirlenme zararının kısmen veya tamamen, zarar gören şahsın zarar verme kasdiyle vuku bulan bir hareket veya ihmalden yahut başkaca bir kusurundan ileri geldiğini

donatanın tazmin sorumluluğunun miktarına sınır getirebilme özelliğidir.²¹⁶ Sözleşmenin diğer bir önemli özelliği ise belli bir tonajdan²¹⁷ fazla dökme halde petrol taşıyan gemilerin mecburi sigorta yaptırması gerekliliğini ihtiva etmesidir.²¹⁸

1992 HSS' de, 1969 HSS ve 1971 Fon Sözleşmesinden farklı olarak 1. maddesinin 6. bendinde, denizlerde yaşanan petrol kirliliği henüz vuku bulmasa dahi kirliliğin oluşmasına dair ciddi ve ağır bir tehdidin varlığı halinde alınacak önlemlerin de önleyici tedbir olarak değerlendirilip tazmin edilebileceği ifadesi yer almaktadır.²¹⁹

Sözleşme metninin Türkçeye çevirisinde malik değil donatan ifadesi kullanılmıştır. Ancak malikle donatan her zaman aynı kişi olmayabilmektedir. Donatan gemiyi deniz ticaretinde kullanan malike verilen isimdir. Ayrıca finansal veya çıplak sözleşmesi, intifa hakkı gibi durumlarda geminin zilyedi donatan durumunda olduğu için malik donatan olarak nitelendirilememektedir.²²⁰

Bu sözleşme ile her nerede olursa olsun bir gemiden dökülen veya boşaltılan hidrokarbonun²²¹ sebep olduğu kirlilik zararının tazmin edilmesi hedeflenmiştir. 1992 HSS ile, ortaya çıkan zarar ile korunma tedbiri masrafları ve bu tedbirler sebebiyle ortaya çıkan bir zararın tazmininin sağlanması hedeflenmiştir. Türkiye, 1992 HSS' ye taraf olmuş ve sözleşme 2002 yılında yürürlüğe girmiştir.²²²

isbat ederse bu şahsa karşı sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilir.' fıkrası halleri hariç kalmak üzere diğer hallerde donatanın sorumlu olacağı kabul etmiştir.

²¹⁶Ibid, S. 127

²¹⁷2000 tondan fazla.

²¹⁸DEMİR, 2014, S. 126

²¹⁹DEMİR, S. 258 ve Kubilay, S.40

²²⁰ATAMER, S. 773

²²¹Petrol türevi olarak ifade edilen hidrokarbonların besin zinciri yoluyla insanlara geçerek kanser gibi bir takım rahatsızlıklara neden oldukları gerçeği için BKZ; Dr. Osman Nuri ARAS Petrol Üretiminin Deniz Kirliliğine Etkisi Ve Kontrolü, İnsan ve Felaketler Uluslararası Konferansı Bakü. 2001. S. 401-406

²²²KARA, S. 50

3.2.1.13 1992 Tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme

Kirlenmeyle ilgili mağduriyet durumlarında zararlar ilk önce 1992 HSS sözleşmesine göre tazmin edilmekte ancak, tazmin miktarının 1992 HSS’ de belirtilen sınırların üstünde olması veya bu sözleşme hükümlerine göre tazmin edilememesi hallerinde 1992 tarihli Fon Sözleşmesi devreye girerek Fon Sözleşmesi’nde belirtilen sınırlar içerisinde ödeme yapılmaktadır. Fon üye devletler tarafından değil, donatanlar ve petrol ithalatçıları tarafından finanse edilmektedir.²²³

Türkiye bu sözleşmeyi, sözleşmenin 3. maddesine çekince koyarak kabul etmiştir.²²⁴ Sözleşmenin çekince koyulan 3. maddesi;

“İşbu Sözleşme münhasıran :

- (a) (i) karasuları dahil, bir Akit Tarafın ülkesinde; ve
 - (ii) Uluslararası hukuka göre oluşturulan Âkit Taraf bir Devletin münhasır ekonomik bölgesi veya Âkit Taraf, böyle bir bölge belirlemediyse, uluslararası hukuka göre bu Devlet tarafından tespit edilen karasularının ötesinde ve bitişiğinde bulunan ve karasularının ölçüldüğü taban hattından itibaren 200 deniz milinden fazla olmayan alana uzanan bir bölgede; neden olunan kirlenme zararına;
- (b) Bu zararın önlenmesi veya en aza indirgenmesi için alındığı sürece, koruma tedbirlerine uygulanacaktır.” şeklindedir.²²⁵

²²³İsmail DEMİR, 2012. S. 217-219

²²⁴Nil Kula DEĞİRMENCİ, Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirlilik Sonucu Oluşan Zararların Tazmin Çalışmalarının Türk İdari Makamlarınca Yönetilmesi. 9 Eylül Üniversitesi Kamu Hukuku Anabilim Dalı Kamu Hukuku Programı Yüksek Lisans Tezi S.38. (Türkiye’nin bu maddeye çekince koyması nedeni için bakınız bkz: Kula Değirmenci yüksek lisans tezi dipnot 100.)

²²⁵R.G 29.01.2000 Sayı:23948

3.2.1.14. 1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata İlişkin Milletlerarası Sözleşme

1996 Tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye uzun yıllar taraf olmayan Türkiye artık sözleşmeye taraf olmuştur. 6949 sayılı Kanun'un gerekçesi şu şekildedir; “1996, Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme, petrol kirliliği zararlarından sorumluluk ve tazminat rejiminin önemli ve tamamlayıcı bir ayağını oluşturmasına ve kabulünden itibaren on yedi yıl geçmesine rağmen yürürlüğe girememiştir. Bu sözleşmenin yürürlüğe girmesini teminen, 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Sözleşme'nin 2010 tarihli Protokol'ü hazırlanmıştır. Ülkemiz, deniz yoluyla petrol taşımalarının yanı sıra HNS taşımalarında da ithal eden ülke konumundadır, bu sebeple, HNS hadiselerinden doğacak zararlarla her zaman karşı karşıya bulunmaktadır. Bu yüzden Protokol ile getirilen rejime dâhil olmak, HNS zararlarının karşılanması yanısıra uluslararası hukukla da uyumlu olunması açısından faydalıdır. Ülkemiz sularını kullanan gemiler ve gemilerle taşınan tehlikeli ve zararlı maddeler göz önüne alındığında, bu taşımacılığın getirdiği kaza ve kirlilik risklerine karşı oluşturulan bir tazmin sistemi olan HNS 2010 Protokolü'ne taraf olunması büyük önem taşımaktadır.” Türkiye bu gerekçelerle sözleşmeye taraf olmuştur. Sözleşme, Resmi Gazete'de 03.04.2017 tarihinde yayımlanmıştır.²²⁶

3.2.1.15. 2003 Tarihli Tamamlayıcı Fon Sözleşmesi

1992 HSS ve 1992 FS'nin yetmediği durumlarda petrol kirliliğinden etkilenen kişilere tam ve zamanında tazminat verilmesini sağlamak 2003 Tamamlayıcı Fon Sözleşmesi'nin ana işlevidir. Bu nedenle, 2003 TFS' ne taraf olmak isteyen bir devlet ilk olarak 1992 HSS ve 1992 FS' ye taraf olmalıdır. Bu sebeplerle “2003 Milletlerarası Petrol Kirliliği Tamamlayıcı Tazmin Fonu”

²²⁶www.resmigazete.gov.tr (Son Erişim T:02.01.2018)

(2003 TF) oluşturulmuştur. 2003 TF, kirlilik dolayısıyla zarara uğrayan kişilere her bir olay için en fazla 750 milyon SDR (yaklaşık 1,145 Milyon ABD Doları) seviyesine kadar tazminat ödenmesine olanak sağlamaktadır.²²⁷

3.2.1.16. 2001 Tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER)

1992 tarihli Hukuki Sorumluluk ve Fon sözleşmeleri sadece tankerlerden kaynaklanan petrol kirlenmeleriyle ilgili hükümler içermekte iken 23/03/2001 tarihinde Londra da kabul edilen '2001 Tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme' tanker vasfına haiz olmayan gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğiyle ilgili hükümler içermekte olup, Türkiye açısından sözleşme uygun bulma kanununun da onaylanmasına müteakiben, 12.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.²²⁸

Sözleşmenin 3.maddesine göre donatanın mali sorumluluğu düzenlenmiştir. Yine sözleşmenin 7.maddesinde ise zorunlu sigorta ve teminat durumları düzenlenmektedir.²²⁹

3.2.1.17. 2007 Tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi

2007 Tarihli Enkaz Kaldırmaya Dair Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi, enkaz kaldırma konusunu bir düzen çerçevesi içerisinde gerçekleştirmek amacıyla ortaya konulmuş kuralları içeren, denizlerdeki ulaşımın güvenli bir şekilde sağlanmasını tehlikeye düşüren ve deniz kirliliği tehdidi oluşturan enkazların güvenli bir şekilde kaldırılması, enkazları kaldırmada sorumlu kişilerin sorumluluklarını yerine getirmedikleri takdirde, yerine getirenlerin enkaz kaldırma masraflarını kimden ve ne şekilde tahsil edeceğini düzenleyen

²²⁷DEMİR, 2014. S. 132

²²⁸ATAMER, S. 294

²²⁹ www.ubak.gov.tr(Son Erişim T:15.03.2018)

bir sözleşmedir.²³⁰ Türkiye bu sözleşmeye henüz taraf olmamıştır. Ülkemizin enkaz kaldırmaya ilişkin sözleşmeye taraf olma çabaları devam etmektedir.²³¹

3.2.2. Liman Devleti Denetimi

3.2.2.1 Paris Mutabakat Zaptı (Paris MoU)

Devletler, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri kapsamında limanlarını ziyaret eden yabancı bayraklı gemileri, oluşabilecek deniz kazalarını, çevre felaketlerini önlemek adına ve deniz güvenliğini arttırmak amacıyla liman devleti denetimleri (PSC –Port State Control) olarak adlandırılan kontrollere tabi tutmaktadırlar.²³² Ülkemizin Liman Devleti Denetimiyle ilgili taraf olduğu anlaşmalar Akdeniz Bölgesel Anlaşması ile Karadeniz Bölgesel Anlaşmaları olup, ülkemizi ziyaret eden yabancı bayraklı gemiler bu mütabakatlar çerçevesinde değerlendirilmektedir.²³³ Ancak küresel olarak ele alındığında, limanları bulunan devletlerin, limanlarını ziyaret eden gemileri denetlemek amacıyla taraf olduğu farklı mütabakat zaptları²³⁴ bulunduğu görülmektedir.²³⁵ Bunlardan ülkemiz bayrağı taşıyan gemilerin de sıklıkla ziyaret ettiği Avrupa limanlarında ki devletlerin üye olduğu Paris MoU olarak isimlendirilen mütabakat zaptı dikkate çarpmakta olup bölgesel olarak oluşturulan mütabakat zaptlarının hepsi, ilk örnek olarak ortaya çıkan Paris Mou'nun hükümleriyle benzer özellikler göstermektedir.²³⁶

Paris MoU'yu uygulayan devletlerin²³⁷ limanlarında 2017 yılı başından 2018 yılı nisan ayına kadar 15 adet Türk bayraklı geminin tutulduğu

²³⁰DEMİR, 2014. S. 140

²³¹ www.ubak.gov.tr

²³²Fatih YILMAZ, Nur Jale ECE ,Türk bayraklı gemilere Uygulanan Paris Mou-PSC Denetimlerine İlişkin Değişkenler ile Denetim Sonucu Arasında ki İlişkinin Analizi, Journal of ETA Maritime Science 2017 5(2) S.173

²³³Orkun Burak ÖZTÜRK, Nurser Gökdemir IŞIK, Türkiye de Uygulanmakta Olan Liman Devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt:8 Sayı:2 Yıl:2016 S:243

²³⁴ 9 adet farklı liman devleti düzenlemesi bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için BKZ: Derya Aydın OKUR 227 vd.

²³⁵OKUR, S.227

²³⁶Ibid, S.227

²³⁷Belçika, Bulgaristan, Kanada, Hırvatistan, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu, Slovenya , İspanya, İsveç ve Birleşik Krallık, şu an Paris MoU'ya taraf olan ülkeler olmakla birlikte bu ülkelerden bazılarının gri listede yer aldığı görülmektedir. www.parismou.org

görülmektedir. Gemilerin taşıdığı bayraklara göre ülkeleri beyaz, gri ve siyah listeye alan Paris Mou'nun, Türkiye'yi beyaz listenin son sıralarına yerleştirdiği gözlemlenmektedir.²³⁸

Paris MoU'ya göre tutulan gemilerin çoğu 13 yaş ve üstü gemilerdir. En fazla genel kargo, yük gemisi ve tankerlerin tutulduğu görülmektedir. Tutulan genç gemilerde en çok doküman ve sertifika yetersizliği ya da donatan veya mürettebatla ilgili eksiklikler söz konusu iken, tutulan yaşlı gemilerde makine ve teçhizat gibi teknik donanımlarda ki eksiklikler göze çarpmaktadır.²³⁹

Paris MoU kapsamında 2011 yılında yeni denetim rejimine (NIR) geçilmiştir. Buna göre gemiler düşük riskli gemiler ve yüksek riskli gemiler olarak ikiye ayrılmıştır. Bu iki kategoriye girmeyen gemiler ise standart riskli gemiler olarak adlandırılmaktadır. Bu kategorilere göre denetim rejimleri farklılık göstermektedir.²⁴⁰

Mutabakat zabıtları taraflar için bağlayıcı olan uluslararası sözleşmeleri hedef alarak, taraf devletlere, gemide eksikliklerin tespit edilmesi sonucu bunların giderilmesi amacıyla soruşturma ve alıkoyma gibi yetkiler tanımaktadır. İlgili kişilere geminin alıkonulması ya da ilgili limana girişinin yasaklanması kararlarına karşı itiraz hakkı tanımıştır. Mutabakat zabıtları haksız alıkoyma ya da geciktirilme ile ilgili tazminat haklarını zedelememektedir.²⁴¹

Paris MoU 9 bölüm ve 12 ekten oluşmaktadır.²⁴² Raporlama, Gemi Risk Profili, Seçim, Muayene ve Tutulma başlığını taşıyan 3. bölümün 7. paragrafına göre, tutulan bir geminin derhal bayrak devletine gerekçeli ve yazılı bir şekilde neden tutulduğunun bildirilmesi gerektiği yer almaktadır.²⁴³

²³⁸www.parismou.org (Son Erişim T:15.03.2018)

²³⁹Fatih YILMAZ, Nur Jale ECE, Türk bayraklı gemilere Uygulanan Paris MoU-PSC Denetimlerine İlişkin Değişkenler ile Denetim Sonucu Arasında ki İlişkinin Analizi, Journal of ETA Maritime Science, 2017. 5(2) s:184

²⁴⁰Ibid, S:175

²⁴¹OKUR, S.228 ve 239

²⁴²www.parismou.org (Son Erişim T:15.03.2018)

²⁴³Paris Mutabakat Zaptı 3.7

3.2.2.2 Akdeniz Mutabakat Zaptı (Akdeniz MoU)

Akdeniz Mutabakat Zaptı'nı ülkemiz 11.07.1997 tarihinde Malta'da imzalayarak limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin en az %15'ini denetleme taahhüdünde bulunmuştur.²⁴⁴

Mutabakat Zaptı'nın 'Taahhütler' başlıklı 1. Kısımının 2. Cümlesine göre yabancı tacir gemiler terimi kullanılarak, bu gemilerin limanlarımızı ziyaret ettikleri sırada kısım 2'de belirtilen standartlara uygun olup olmadığı denetlenecektir.

İlgili yasal belgeler başlıklı 2. kısım'ın birinci cümlesine göre aşağıdaki yasal belgeler şöyledir;

- * Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi 1966;
- * Denizde Hayat Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (SOLAS 74) ;
- * Denizde Hayat Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974 ile ilgili 1978 Protokolü ;
- * Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973, 1978 Protokolü ile değiştirildiği şekli (MARPOL 73/78);
- * Gemicilerin Eğitimi, Vasıflandırılması ve İzlenmesi Standartları ile ilgili Uluslararası Sözleşme, 1978 (STCW 78);
- * Denizde Çarpışmayı önleme ile ilgili Uluslararası Düzenlemeler Sözleşmesi, 1972;
- * Ticaret Gemiciliği (Minimum Standartlar) Sözleşmesi, 1976 (ILO Sözleşmesi No.147),

Akdeniz mutabakat zaptı 10 kısım ve 10 ekten oluşmuştur.

3.kısımda denetim "prosedürleri, düzeltme ve alıkoyma" başlığını taşımaktadır. Limanlarımızı ziyaret eden gemilerin kontrolünün yapılması usulü

²⁴⁴ OKUR, s.260.

bu kısımlarda belirtilmiştir. Ayrıca gemilerin alı konulmasına karar verildiği takdirde ne gibi proderülerin işletileceği de yine bu kısımda belirtilmiştir.²⁴⁵

3.2.2.3 Karadeniz Mutabakat Zaptı (Karadeniz MoU)

Karadeniz Mutabakat zaptı ise 07.04.2000 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır. Ülkemiz limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin %15'inin denetlenmesi taahhüdünde bulunulmuştur²⁴⁶

Zaptın giriş kısmında “Denizcilik idareleri, deniz güvenliği'nin artırılması ve deniz çevresini koruma gereksinimi ile gemilerde yaşama ve çalışma koşullarının iyileştirilmesinin önemini bilincinde olarak... aşağıda ki konularda mutabakat sağlamışlardır” ifadesi yer almaktadır.

Karadeniz Mutabakat Zaptı, 10 bölüm ve 11 Ek den oluşmuştur. Karadeniz Mutabakat Zaptı'nda, Akdeniz Mutabakat Zaptı'nın aksine tacir ifadesi yerine ticaret gemileri ifadesinin kullanıldığı görülmektedir. “Taahhütler” başlıklı birinci bölümde, limanları ziyaret eden ticaret gemilerinin ikinci kısımda belirtilen yasal belgelerde ki standartlara uygunluk denetimi yapılacak ve liman devleti kontrol sisteminin oluşturulacağı ifadesi yer almaktadır.

İlgili Yasal belgeler şöyledir:

* Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi 1966,

* Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (1974 SOLAS)

* Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi 1973, 1978 Protokolü ile değiştirildiği şekliyle (MARPOL 73/78)

* Gemicilerin Eğitimi, Belgeleme ve Vardiya standartları ile ilgili Uluslararası Sözleşme, (1978 STCW)

* Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi , 1972 (COLREG 1972)

²⁴⁵ R.G 4.10.1998 Tarih, Sayı:23483

²⁴⁶OKUR, S.260.

* Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969
(TONNAGE 69)

* Ticari Gemicilik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi 1976 (ILO Sözleşmesi
No.147)²⁴⁷



²⁴⁷R.G. Tarih: 12.12.2000, Sayı: 24258

BÖLÜM 4: HUKUKİ SORUMLULUK, TAZMİN USULÜ, İDARİ YAPTIRIMLAR VE SİGORTA

4.1. HUKUKİ SORUMLULUĞUN NİTELİĞİ

3 tarafı denizlerle çevrili bulunan ülkemizde deniz çevresinde oluşacak kirliliğin önlenmesi ve gerekli tedbirlerin alınması Türkiye'yi yakından ilgilendirmektedir. Bu konunun önemi ülkemizde 1980'li yılların başından itibaren göz önünde bulundurulmaya başlanmıştır.²⁴⁸

6098 sayılı Borçlar Kanunu'nun 49. maddesinde, bir kimsenin hukuka aykırı olarak ve kusuruyla bir başkasına zarar vermesi durumunda bu zararı tazminle yükümlü olduğu ifadesi yer almaktadır.²⁴⁹ Kişinin zarar veren davranışı 'yapma' şeklinde olabileceği gibi 'yapmama' şeklinde de olabilir.²⁵⁰

Doktrinde sorumluluk hukuku; geniş anlamda sorumluluk, dar anlamda sorumluluk ve en dar anlamda sorumluluk olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

Geniş anlamda sorumluluktan, kusur sorumluluğu ve kusursuz sorumluluk anlaşılakta olup sözleşmeye dayalı sorumluluk da bu kapsamda değerlendirilmektedir. Dar anlamda kusur sorumluluğunda ise; yine kusur ve kusursuz sorumluluk anlaşılakta olup sözleşmeye dayalı sorumluluk kapsam dışı bırakılmaktadır. En dar anlamda sorumluluktan ise sadece kusur sorumluluğu anlaşılmaktadır.²⁵¹

Dar anlamda sorumluluk sözleşme dışı bir sorumluluk olup, bir borç kaynağını içermekte olup, borçlu, alacaklıya vermiş olduğu zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Bu nedenle sorumluluk hukukuna, tazminat hukuku da denilmektedir²⁵²

²⁴⁸TÜTÜNCÜ, S.189

²⁴⁹R.G. Tarih: 4/2/2011, Sayı: 27836

²⁵⁰Ahmet KILIÇOĞLU, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi: Ankara, 2012, S.272

²⁵¹O. Gökhan ANTALYA, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta: İstanbul, 2012, S.407

²⁵²Fikret EREN, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta: İstanbul. 2010. S. 444

Toplumdaki adalet ve hakkaniyet duygusunun tatmin edilebilmesi için bütün sorumlulukların tespitinde kusur unsurunun varlığını aramak isabetsiz olacaktır.²⁵³

Çevre Kanunu Tasarısı'nın gerekçesinde, (kirletenin sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğuna yer veren 3. maddenin gerekçesinde) 'Madde de öngörülen ilkeler arasında, kirletme dolayısıyla ortaya çıkacak tazminat sorumluluğu ile ilgili olarak, bunun objektif sorumluluk...' ifadeleri yer almaktadır. Burada ki objektif sorumluluk ifadesinin objektif özen yükümlülüğüne dayanan bir olağan sebep sorumluluğu mu yoksa gerekli önlemlerin alındığına ilişkin bir kurtuluş kanıtı getirme imkanı bulunmayan ağırlaştırılmış objektif sorumluluk mu olduğu tartışmaya açıktır.²⁵⁴

Olağan sebep sorumluluğu diye de adlandırılan objektif özen yükümlülüğünün yerine getirilmemesinden kaynaklanan sorumluluğa göre; sorumluluk alanı dâhilinde bir zararın ortaya çıkmasıyla birlikte eğer sorumlu tutulan kimse gerekli özeni gösterdiğini ya da zararın gerekli özeni gösterse dahi ortaya çıkacağını ispat ederse sorumluluktan kurtulma imkanına sahiptir.²⁵⁵

Tehlike sorumluluğunun en önemli iki özelliği ise; zarara sebebiyet veren faaliyetlerin, işletmelerin veya tesisatların, zarara sebebiyet verme durumuna fazla meyilli olması ve meydana gelen zararın miktar ve nitelik olarak çok ağır bir sonuç doğurmasını gerektirmesidir.²⁵⁶ Bu sorumlulukta zarara sebebiyet veren kişinin her hangi bir kurtuluş kanıtı getirmesi imkânı yoktur. Bu tarz zararlarda zarara uğrayan kişilerin zararı ispat etme kabiliyetlerinin düşük olması ve hiçbir kusur olmamasına karşın zarara mağdurun katlanmasını düşünmek adil olmayacaktır.²⁵⁷

²⁵³Selahattin Sulhi TEKİNAY, Sermet AKMAN, Halûk BURCUOĞLU, Atilla ALTOP, Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Filiz Kitabevi: İstanbul, 1993. S. 497

²⁵⁴Halûk TANDOĞAN, 1986. S. 19

²⁵⁵M. Kemal OĞUZMAN, Prof. Dr. M. Turgut ÖZ, Borçlar Hukuku Genel Hükümleri Filiz: İstanbul. 2005. S.489

²⁵⁶TANDOĞAN, 1986. S. 20

²⁵⁷OĞUZMAN/ÖZ S.485-488. Tandoğan bu görüşe karşıt olarak, çevresel zararların ağırlaştırılmış sınırsız sorumluluk kapsamında ele alındığında, Türkiye gibi kalkınmakta olan ülkeler açısından ekonomik olarak ağır bir yük getireceği yönünde eleştirmektedir. BKZ: Tandoğan, 1987. S.20s

Çevresel zararın objektif ağırlaştırılmış sorumluluk veya tehlike sorumluluğu başlığı altında değerlendirilmesi gerektiğini içeren görüşler vardır.²⁵⁸

Yargıtay 3. Hukuk Dairesi, 1997/458 E. 1997/1307 K. 06.02.1997 Tarihli kararında aynen şu ifadelere yer verip yerel mahkemenin konuya dikkat etmesi gerektiği vurgusunda bulunmuştur: “Kirlenenin, Çevre Kanunu’nun 3.maddesine dayanan sorumluluğunun şartlarının başka sebep sorumluluklarının şartlarıyla aynı zamanda aynı zarar verici kirlenme olayında gerçekleşmesi mümkün olabilir. Bu takdirde kirlenenin sorumluluğunun özel sorumluluk olarak diğerlerini bertaraf mı edeceği (münhasırlık ilkesi) yoksa diğer sorumluluklarla yarışacağı mı (yarışma-telahuk ilkesi-) sorunu ortaya çıkar. Zira, sorumlulukların yarışması ilkesi kabul edilirse, zarar gören işine gelen sorumluluğu seçebilir ve ona dayanarak tazminat aldığı takdirde diğer sorumlulardan doğan tazminat hakları düşer. Buna göre sorunun çözümünü, Çevre Kanunu madde 28/II’de bulmak mümkündür. Bu hükme göre ‘kirlenenin, meydana gelen zarardan ötürü genel hükümlere göre tazminat sorumluluğu saklıdır.’ Böylece kanun koyucunun sorumlulukların yarışması ilkesinden hareket ettiği anlaşılmaktadır. Buna göre zarar gören özellikle Çevre Kanunu madde 3(f)’ye göre kirlenenin sorumluluğu veya MK. Madde 656 uyarınca taşınmaz malikinin sorumluluğu arasındaki somut olayda hangisinin şartları kendisine daha elverişli geliyorsa, ona göre bir seçim yapabilir. Şu husus da belirtilmelidir ki, kirlenenin sorumluluğu diğer objektif sorumluluk hallerinde olduğu gibi yardımcı kişilerin eylemlerinden sorumluluğu da kapsar.”²⁵⁹

Kusur ilkesine göre bir kimsenin başkasına vermiş olduğu zararı tazmin ettirebilmek için mutlaka kusurlu olması aranmaktadır. Eğer ki; bir kimseye kusurlu olsun ya da olmasın verdiği zararların tazmin ettirileceği düşünülürse, insanların girişim özgürlüğü kısıtlanır ve insanlar her hangi bir teşebbüste bulunamayabilirler, yahut nasıl olsa sorumlu oldukları düşüncesiyle tamamen tedbirsiz davranabilirler. Bu nedenle kusur ilkesi hukuki sorumluluğun

²⁵⁸TANDOĞAN, 1986. S.39 Çevrenin kirlenmesinden dolayı ortaya çıkan sorumluluğu başlı başına farklı bir kategoride ele alan görüş için bkz TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP S. 499

²⁵⁹www.kazancihukuk.com (Son Erişim T:12.09.2017)

doğmasında göz önüne alınmaktadır. Ancak, modern hayatın gelişmesiyle zarara sebebiyet veren faktörler artmıştır. Teknik ve bilimsel gelişmelerin ışığında ortaya çıkan makinelerin ve enerji kaynaklarının kullanımının yararlarının yanı sıra bunların kullanımı sonucu ortaya çıkan zararların mutlaka kusura dayandırılması ekonomik açıdan zayıf olan zarar gören kitlenin aleyhine sonuçlar doğuracaktır. Teknik araçların ve makinaların neden olduğu kazalarda kusurlu olanın tespit edilmesi çok zordur.²⁶⁰

20. Yüzyıla kadar bir devletin başka bir devlete verdiği zarar dolayısıyla sorumlu tutulabilmesi için, zarar veren devletin kusurlu olması gerektiği kabul edilmekteydi. Ancak 20. yüzyıldan sonra bu anlayış yıkılarak kusursuz sorumluluk anlayışı hakim olmaya başlamıştır. Bu konunun kendini hukuk alanında göstermesi ilk kez Trail Smelter davası ile olmuştur.²⁶¹ A.B.D ile Kanada arasında ki uyuşmazlıkta maden çalışmaları sonucunda ortaya çıkan dumanların Washington'da zarara neden olduğu gözlemlenmiştir.²⁶² Washington Cherry Point'de gerçekleşen bir petrol kirliliği Kanada kıyılarında kirliliğe yol açmıştır. Kanada olayla ilgili temizleme masrafları dahil A.B.D hükümetine, sorumluların ödeme yapacağı yolunda ki isteğini Trail Smelter olayını örnek göstererek belirtmiştir.²⁶³

Borçlar Kanunu'nun 50. maddesine göre zarar gören zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır ifadesi yer almaktadır. Zarar gören, zarara uğradığını her türlü delille (belge, tanık, keşif) ispat edebilir. Zararların hesaplanması teknik ve uzmanlık gerektirecek bir konu olması sebebiyle yargıç bilirkişiye başvurabilecektir.²⁶⁴

Dünyanın birçok gelişmiş ülkesinde kirleten öder ilkesi çevre politikalarının dayanak noktasını oluşturmaktadır. Kirleten öder ilkesi, kirlilik maliyetinin buna neden olan taraf ya da taraflarca karşılanmasının

²⁶⁰Haluk TANDOĞAN, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk, Ankara. 1979. S.2

²⁶¹PAZARCI, S. 308-309

²⁶²Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, Trail Smelter Hakem Kararı Hukukun Kodlaştırılmasında örnek Olay Olarak Etkisi ve Kararın Özeti, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 1997 Sayı:4 Cilt:55 S.315

²⁶³TÜTÜNCÜ, 1997. S.315 vd.

²⁶⁴KILIÇOĞLU, S. 405

sağlanmasıdır.²⁶⁵ Ekolojiye verilen zararların tazmini kadar, kirletenler kişilere verdikleri zararları da bu ilke çerçevesinde ödemekle yükümlüdürler.²⁶⁶ Kirletici faaliyetin maliyetini içselleştirmek esas amaçtır böylelikle maliyet, hükümet ya da halktan ziyade kirletenin üzerinde kalmaktadır. OPA 90' a göre kirleten öder ilkesi, gemi sahibi, işleteni veya imha edeni gibi herhangi bir kişiye sorumluluğun kanalize edilerek gerçekleştirilmesidir. OPA, doğal kaynakların zarar görmesi, yaralanmalar veya ekonomik kayıplar, geçim kaynağı kaybı, gelir kaybı gibi geniş çaplı zararlar için, sınırlı savunmaya tabi olan zarar görenlere karşı, sorumlu tarafa kesin sorumluluk yükler.²⁶⁷

Kirleten öder ilkesinin en önemli özelliği; kirliliğin ortaya çıkmaması, kirlilik sınırlarının çizilmesi, ve kirlilikle başa çıkılması amacıyla yapılan masrafların kirleten tarafından ödenmesini amaçlayan bir yapısı olmasıdır.²⁶⁸

Kirleten öder ilkesinin Türkiye de uygulama alanlarından biri '5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun' çerçevesinde ortaya çıkmaktadır. Öncelikle, varolan kirliliğin daha fazla yayılmasının önlenmesi için ve ortaya çıkan olumsuz etkilerin yok edilmesi için yapılan masrafların kirleten tarafından ödenmesi kabul edilmiştir.²⁶⁹

Denizlerde ulaşım amacıyla kullanılan en önemli vasıta gemidir.²⁷⁰ Ticaret gemileriyle devlet gemilerinin hukuki rejimleri birbirinden farklıdır. Uluslararası hukukta ki uygulamada devlet gemileri ile ticari devlet gemileri anlamında da bir ayrıma gidilmekte ve ticari amaçlı devlet gemilerinin de ilke olarak ticaret gemileriyle aynı hukuki rejime tabi olduğu kabul edilmektedir.²⁷¹ Yukarıda açıklanan ilke ve kavramların bu çeşit gemiler içinde uygulanması kanımızca doğru olacaktır.

²⁶⁵Charles B. ANDERSON, Marine Pollution and the "Polluter Pays" Principle:Should the Polluter also Pay Punitive Damages?, Journal Of Maritime Law and Commerce, Vol:43 No:1 January, 2012. S.43

²⁶⁶Shyel TREHAN, Shuva MANDAL, The Polluter Pays Principle, The Student Advocate, Volume:10 1998. S.68

²⁶⁷Charles B. ANDERSON, S.43

²⁶⁸İbrahim Ö. KABOĞLU, Çevre Hakkı, İmge: Ankara, 1996. S. 79

²⁶⁹TURGUT, S.145

²⁷⁰PAZARCI, S. 246

²⁷¹Ibid, S. 247

Türk Hukukuna yabancı bir kavram olan cezalandırıcı tazminat, koşulların oluşması durumunda, zarara sebep olan kişinin, zarardan daha fazla bir tazminat ödemek durumunda kalmasıdır. Exxon şirketine ait Valdez tankeri, kaptanın kusuruyla kayalıklara oturarak Amerika'nın en büyük çevre felaketlerinden birine neden olduğu petrol kazasında cezalandırıcı tazminata hükmedilmiştir.²⁷²

4.1.1. Sorumluluğun Niteliği

Hukuken korunan varlıklar üzerinde maddi ya da manevi bir eksilmenin ortaya çıkması zararın konusunu oluşturur.²⁷³ Zararın belirlenmesi Borçlar Hukuku Genel prensiplerine bağlıdır. YHGK'nın 19/06/1991 tarih, 1991/4-294 E. Ve 1991/368 K. Sayılı kararında patlama sonucu Karadeniz'de batan bir geminin deniz çevresinde neden olduğu zararın tespitinin borçlar kanununun 50. maddesi (mülga BK.M.42) çerçevesinde yapılması gerektiği kabul edilmiştir. Kanunun bu hükmüne göre; zarara uğrayan kişi zararını ve zarara sebep olanın kusurlu olduğunu ispat etmek durumundadır. Eğer ki zarar tam olarak ispat edilemiyorsa zararın ne kadar olduğunu yargıç, hakkaniyete ve olayların akışına ve zarara uğrayanın ne kadar tedbir aldığına bakarak karar verecektir.²⁷⁴

Çevre Kanunu'nun 28. maddesi; 'Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar.' hükmünü içermektedir. Öncelikle kirleteni tanımlamamız gerekirse, kirleten, 'çevresel bir kirliliğe doğrudan veya dolaylı bir şekilde neden olan özel veya kamusal niteliğe sahip gerçek ya da tüzel kişiler' olarak tanımlanmaktadır.²⁷⁵ Çevre Kanunu'nda ki bu ifadeden kirletenin meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğunun saklı olduğu anlaşılmaktadır.²⁷⁶

Kanun koyucu, Çevre Kanunu'nun 28. maddesinde yer alan 'kusur şartı aranmaksızın..' ifadesiyle sorumluluğun kusura dayanmayan bir sorumluluk

²⁷²Başak BAŞOĞLU, Cezalandırıcı Tazminat Yaptırımı ve Bu yaptırımın Türk Hukukuna Etkilerinin Değerlendirilmesi, Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:1-2 Ocak-Şubat 2016, s.618-135

²⁷³Haluk TANDOĞAN, Türk Mesuliyet Hukuku, 1961 AjansTürk Matbaası, S. 63

²⁷⁴KARA, S.50

²⁷⁵GÜNEŞ, S.61

²⁷⁶Haluk TANDOĞAN, Çevre Kanunu'nun Uygulanması, Türkiye Çevre Sorunları Vakfı Yayını: Ankara,1987. S. 31

olduğunu aleni bir şekilde ortaya koymuş, ancak zarar ve illiyet bağı kavramlarını tam olarak açıklamamıştır. İlliyet bağının yokluğu halinde kirletenin sorumluluğundan da bahsedilmeyecektir.²⁷⁷ Bu nedenle zararın tespitinde sorumluluk hukuku normları dikkate alınarak amaçsal yorum yöntemi kullanılmalıdır. Burada bir çevresel zarardan bahsedebilmek için çevre kanununun 2. maddesi çerçevesinde çevre kirliliğinin belirli bir boyutu aşmış olması gerektiği gözden kaçırılmamalıdır.²⁷⁸

Zarar ile illiyet bağı arasındaki münasebet ele alınarak zararın tespiti yapılmalıdır. Özellikle bu bağlamda ekolojik kayıplar zarar kavramı içinde değerlendirilmelidir. Hukukun esas amacının hak ve adalet duygusunun yerine getirilmesi olduğu düşüncesiyle hareket edilip, zararın tespiti bu şekilde yapılmalıdır. Aksi taktirde, insanların ve bilimsel gelişmelerin doğa üzerinde verdiği büyük kapsamlı ekolojik zararlar karşısında zarar verenden tazminat isteme imkanı olmayacaktır.²⁷⁹ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 19.06.1991 T., 1991/4-294 E., 1991/368 K. sayılı dosyasında, batan bir geminin çevreye verdiği zararlar ilgili olarak, havadan ve denizden yapılan bilirkişi incelemeleri, yetkili makamların resmi ve tarafsız raporlarının incelenmesi ve ilgili tarihlerde başka bir geminin batmaması sonucu akıntıyla gelen kirliliğin dava konusu gemi sebebiyle oluştuğuna hükmetmiştir.²⁸⁰

Söz konusu çevresel zarar fiili zarar ve kar mahrumiyeti şeklinde meydana gelebilir.²⁸¹ Fiili zararda mal varlığının aktifinde azalma veya malvarlığının pasifinde bir çoğalma söz konusuysen, kar mahrumiyetinde, elde edilebilecek bir kazançtan mahrum kalma durumu söz konusudur.²⁸² Şöyle ki, Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 5.06.1985 tarihli 980/959 E. sayılı kararına göre tekneleri ve teçhizatları zarara uğrayan balıkçıların (fiili zarar) ve bu nedenle belli bir süre balık avlayamayıp gelir kaybı yaşayan (kar yoksunluğu)

²⁷⁷ÇAKIRCA, S. 85

²⁷⁸GÜNEŞ, S.31

²⁷⁹TANDOĞAN, 1987. S.31-32

²⁸⁰www.kazancihukuk.com (Son Erişim T:12.09.2017)

²⁸¹Lale SİRMEN, Çevre Kanunu'na Göre Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk, Ankara Barosu Dergisi, Yıl:1990 Sayı:1, S.28

²⁸²OĞUZMAN/ÖZ, S. 515, fiili zarar ve kay kaybını menfi ve müsbet zararlar karıştırmamak gerekir. Menfi ve müsbet zarardan bahsedebilmek için taraflar arasında akitten doğan bir borcun ifa edilememesi gerekmektedir. Bkz: OĞUZMAN/ÖZ S.515

balıkçıların söz konusu zararlarının tazminini talep edebileceklerine karar vermiştir. Görüldüğü gibi ÇK. m. 28 kapsamında ortaya çıkan zararlar fiili zarar olarak da kar mahrumiyeti olarak da tezahür edebilir.²⁸³

Çevre kirliliği sonucu olarak manevi tazminat talebinde bulunulması da mümkündür.²⁸⁴ Hakim, Anayasanın 12. Maddesine göre herkesin temel hak ve hürriyetlere sahip olması, 17. Maddesinde belirtilen herkesin yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahip olması, ve 56. Maddesine göre ise herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olması, çevreyi geliştirmenin, çevre sağlığını korumanın ve çevre kirlenmesini önlemenin devletin ve vatandaşların ödevi olması, devletin, herkesin hayatını, beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlaması maddelerinin göz önüne alarak, ekonomik gelişmeye ilişkin daraltıcı hükümleri göz önüne almayarak, anayasanın yatar etkisiyle birlikte manevi tazminata hükmetmelidir.²⁸⁵ Y. 4. HD., 11.07.2012 T., 2001/12708 E., 2002/8915 K sayılı kararında çevre kirlenmesi sebebiyle oluşan manevi zararın varlığını, "...davacının kirli hava nedeniyle kendisi, ailesi ve hemşerileri adına endişe duyduğu ve bu nedenle manevi tazminat istediği anlaşılmaktadır. Görüldüğü gibi davacı sağlığındaki somut bir eksilmeye dayanmamaktadır." gerekçeleri ile reddetmiştir. Ancak, kişilerin var olduğu çevreye büyük ölçüde zararlar verilmesi durumunda, kendilerinin de zarar göreceği aşikardır. Böylelikle kişilerin verimli çalışmalarında ve ruhsal durumlarında bir olumsuzluk ortaya çıkacaktır. Bu nedenle Yargıtay'ca kabul edilmesi gereken bu kararın red edilmesinin yerinde olmadığı görüşleri mevcuttur.²⁸⁶

Çevresel zararlarla ilgili diğer bir ayırım da zarara sebep olanın dolaylı ve doğrudan sorumluluğu şeklindedir. Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 09.02.1989 Tarih 1988/7660 E. 1980/1046 K. Sayılı kararında, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün eser sözleşmesiyle yol yapım çalışmalarını başka bir kimseye yaptırtmasıyla bu kimsenin çevreye zarar verdiği anlaşılmış, ancak Karayolları

²⁸³TANDOĞAN, S. 32 ve HELVACI, S.42

²⁸⁴İlhan HELVACI, Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisan Tezi, 1989. S.44

²⁸⁵İlhan ULUSAN, Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakârlığın Denkleştirilmesi İlkesi, Yargıtay Kararları Dergisi, Cilt:12 Sayı:1-2 Yıl:1986 S.76

²⁸⁶ÇAKIRCA, S.60

Genel Müdürlüğü'nün çalışmanın 'nereye' ve 'nasıl' yapılacağını belirttiği için dolaylı olarak çevrenin kirlenmesinde rol oynadığından bahisle 'dolaylı kirleten' olarak sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır.

Şayet kirlenme dolayısıyla zarara uğrayan yapması gereken bir masraftan kurtulmuşsa, bu masrafın zararlarla denkleştirilmesi yoluna gidilmelidir. Yargıtay 4. Hukuk Dairesi'nin az önce bahsedilen kararında davalı tarafından yapılmayan istihsal giderlerin brüt zarardan düşülmemesi bozma nedeni olarak kabul edilmiştir.²⁸⁷

Zararın tayininde ki diğer önemli bir konu ise kamu tüzel kişilerinin özel hukuk çerçevesindeki çevresel zararları ile kamu hizmeti görürken çevre kirliliğine yol açmaları halinde Çevre Kanunu'nun 28.maddesine düzenlenen sorumluluğa tabi olup olmayacağı ve ne şekilde sorumlu tutulacakları sorunudur.

Bu durumda özel hukuk çerçevesinde verilen zararlardan dolayı tazminat davasına bakmanın adliye mahkemelerinin görev alanına girmekte olduğu ancak kamu hizmeti görülürken çevreye zarar verilmesi durumunda ise idare mahkemelerinin görevli olduğu kabul edilmektedir.²⁸⁸ Ayrıca Çevre Kanunu'nun 2. Maddesi kirleteni gerçek ve tüzel kişi olarak ikiye ayırmış ancak tüzel kişiden kamu tüzel kişisinin de kast edilip edilmediğini belirtmemiştir. Ancak Yargıtay 4. HD'nin kararında görüleceği üzere Karayolları Genel Müdürlüğü kirleten olarak değerlendirilmiştir. Amaç çevrenin korunması olduğuna göre kirletenin kamu hukuku tüzel kişisi olması durumunda, tazminat yükümlüsü olarak kapsama dahil edilmeyeceğini düşünmek isabetsizlik olacaktır.²⁸⁹

4.1.2. Sorumluluğu Unsurları

4.1.2.1. Fiil

Bir kimsenin haksız fiil sorumluluğunun bulunmasının ilk şartı kişinin işlediği bir fiilin olmasıdır.²⁹⁰ Fiil, insan davranışına verilen isimdir. Davranış kavramı bir şeyi yapma (olumlu) şeklinde olabileceği gibi, yapmama (olumsuz)

²⁸⁷SİRMEN, S. 25-28

²⁸⁸OĞUZMAN/ÖZ. 2005. S.661

²⁸⁹SİRMEN S.26

²⁹⁰OĞUZMAN/ÖZ 2005. S. 492

şeklinde de olabilir.²⁹¹ Diğer bir ifadeyle, fiil icrai şekilde olabileceği gibi, başkasını zarardan korumak için harekette bulunması gerektiği halde hareketsiz yani pasif kalma şeklinde de ortaya çıkabilir.²⁹²

Her ne kadar Çevre Kanunu'nun 3. maddesinde çevre kirliliğinden doğan sorumluluk için fiilin hukuka aykırı olup olmaması gerektiğinden bahsedilmemişse de²⁹³, bir fiilin haksız fiil sorumluluğu yaratması için hukuka aykırı olması gerekmektedir.²⁹⁴ Kirlenme standartlarını ve kirliliği önlemenin nasıl olacağını saptandığı yönetmeliklere uyulmaması bir çeşit hukuka aykırılık sayılabilmektedir.²⁹⁵ Hukuka aykırılık, bir fiilin hukuk kurallarına aykırılığı şeklinde yorumlanmalı, kusur ile karıştırılmamalıdır. Kusur, kişinin davranışının hukuka aykırı fiile ilişkin iradesi nedeniyle davranışının kınanan bir davranış olmasını ifade eden bir kavramdır.²⁹⁶

Fiilin ne zaman hukuka aykırı olup ne zaman olmadığı durumu tüm hukuk sistemi göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Fiilin hukukun kaynaklarından birine aykırı olması yeterlidir. Hukuka aykırılığı sadece kanuna aykırılık olarak değerlendirmemek gerekir. Tüzüklere, yönetmeliklere, bir kurum tarafından çıkarılan genelgelere aykırılıkta hukuka aykırılık şeklinde yorumlanmalıdır. Fiilin hukuka aykırı sayılabilmesi için mutlaka bir emredici hukuk kuralı olması gerekmektedir. Ancak, failin bu kuralın varlığından bilgi sahibi olması zorunlu değildir. Ahlaka aykırılıkta hukuka aykırılık şeklidir fakat yasa²⁹⁷, ahlaka aykırılığın hukuka aykırılık sayılabilmesi için failin mutlaka zarara bilerek sebebiyet verme kastı olması gerektiğini kabul etmiştir. Haklı savunma (meşru müdafaa), zorunluluk (zaruret) hali, kendi hakkını koruma, rıza, üstün nitelikte özel yarar, kamu yararı ve yasal yetkinin kullanılması durumlarında hukuka uygunluk sebeplerinin varlığı kabul edilir. Bu durumlarda haksız fiil sorumluluğunun oluşmadığı kabul edilir.²⁹⁸

²⁹¹EREN, S.468-469

²⁹²TANDOĞAN, 1961. S.12-13

²⁹³TANDOĞAN, 1987. S. 27

²⁹⁴OĞUZMAN. 2005. S. 493

²⁹⁵TANDOĞAN, 1987. S. 27

²⁹⁶OĞUZMAN, 2005. S.493

²⁹⁷BK. 49F: II 'Zarar veren fiili yasaklayan bir hukuk kuralı bulunmasa bile, ahlaka aykırı bir fiille başkasına kasten zarar veren de, bu zararı gidermekle yükümlüdür.'

²⁹⁸KILIÇOĞLU, S.274-291

4.1.2.2. Zarar

Çevre kirlenmesi sonucu ortaya bir zarar çıkmalıdır. Böylece ortaya çıkan zararın tazmini istenebilir.²⁹⁹

Bir kimse hukuka aykırı bir fiil işlemediği halde bir zarar ortaya çıkmışsa, ya da hukuka aykırılık unsuru bulunmakla birlikte ortaya çıkan fiil tazmin yükünü doğurmuyorsa, bu zararlardan dolayı sorumluluk hukuku gereğince tazminat istemine gidilemez.³⁰⁰ Ekolojik kayıpların da zarar kapsamı içerisinde değerlendirilmesi gerekir³⁰¹

Bir kimsenin mal varlığında veya şahıs varlığında oluşan eksilme zarar olarak tanımlanmıştır. Zararın 3 unsuru vardır bunlar malvarlığı, mal varlığının eksilmesi ve bu eksilmenin irade dışı meydana gelmesidir.³⁰²

4.1.2.3. İlliyet Bağı

İlliyet bağı sebep sonuç bağı olarak tanımlanmaktadır. Ortaya çıkan zarar, bu zarara sebep olan bir fiilden kaynaklanmalıdır. Eğer ki ortaya çıkan zarar sonucuyla, fiil arasında bir bağlantı kurulamıyorsa haksız fiil sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.³⁰³

Bazen bir sonucun birden fazla sebebe dayandığı görülebilir. Böyle durumlarda ortak illiyet söz konusu olacaktır. Ancak bu durumlarda her bir fiilinde önemli sonuçlara sebep olduğu söylenebiliyorsa ortak illiyetten bahsedilir ve her bir fiil ortaya çıkan zararın sebebi sayılır. Yarışan illiyet durumunda ise zarara sebebiyet veren her bir fiil tek başına zararın doğmasına neden olabiliyorsa yarışan illiyetten bahsedilir ve zarara sebebiyet veren her bir kişi sorumluluk altına girmiş olur. Alternatif illiyet teorisine göre ise zararı oluşturan birden çok fiil mevcuttur ancak hangi fiille zararın doğduğu

²⁹⁹TANDOĞAN, 1986. S. 46 (fiili zarar, kar yoksunluğu, şeye ilişkin zarar, kişiye ilişkin zarar, mameleke ilişkin diğer zararlar, doğrudan zarar ve dolaylı zarar gibi)

³⁰⁰TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP S.547

³⁰¹TANDOĞAN. 1987 S. 32

³⁰²EREN, S. 472-477

³⁰³KILIÇOĞLU, S. 299

anlaşılammamaktır. Burada alternatif illiyet söz konusudur. Bu durumda zararı meydana getirenlerin hiç biri sorumlu tutulmayacaktır.³⁰⁴

Çevre kanununda illiyet bağıını kesen durumların neler olduğuna yer verilmemiştir. Ancak genel hükümlerde illiyet bağıını kesen mücbir sebepler kirlilikle ilgili illiyet bağıını da kesecektir.³⁰⁵ Ayrıca zarar görenin kusuru ve üçüncü kişinin kusuru da illiyet bağıının kesilmesine neden olacaktır.³⁰⁶

Yargıtay 4.HD 24.06.1985 4694 E., 6147.K sayılı kararında Batman çayının birden fazla değişik kaynaktan petrol atıklarıyla kirlenmesiyle ilgili kararında ortak illiyetin varlığından bahisle davalı şirket dışındaki atıklarında kirliliğe neden olduğundan davalının sorumlu sayılmayacağı sonucuna ulaşılammayacağına karar vermiştir.³⁰⁷

4.1.2.4. Kusur

Kusur, kişilerin hukuk düzeni tarafından onaylanmayan ve uygun bulunmayan hareketlerine verilen isimdir.³⁰⁸ Esasen kusurun borçlar kanununda bir tanımı bulunmamakla birlikte doktrinde de üzerinde görüş birliğine varıldığı söylenemez.³⁰⁹

Kusur dereceleri bakımından kast, ihmal olarak ikiye ayrılmakta, ihmal ise ağır ihmal ve hafif ihmal olarak kendi arasında ikiye ayrılmaktadır. Kast ve ağır ihmal dereceleri ağır kusur, hafif ihmal ise hafif kusur olarak adlandırılmaktadır.

Kast, haksız fiilde bulunan kişinin ortaya çıkacak olan zararlı sonucu bilerek ve isteyerek hareket etmeleridir. İhmal de ise kişinin sonucu bilme ve isteme durumu söz konusu değildir.³¹⁰

Kusuru hata ve hukuka aykırılıkla karıştırmamak gerekir. Hata irade bozukluğu hallerinden biridir ve kişinin hataya düşmesi için kusurlu olması aranmaz. Hataya düşenin kusurunun bulunup bulunmaması sözleşmenin iptal

³⁰⁴TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP S. 569-572

³⁰⁵TANDOĞAN.1986. S. 50-51

³⁰⁶TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP S. 565

³⁰⁷TANDOĞAN. 1986. S.50

³⁰⁸KILIÇOĞLU. S.304

³⁰⁹OĞUZMAN. 2005. S. 526

³¹⁰KILIÇOĞLU, S. 306-307

edilmesi bakımından değer taşımaktadır. Hukuka aykırılıkta bir fiilin hukuka aykırılığından bahsediliyorsa hukuka aykırılık var demektir. Kusur ise hukuk kuralına aykırı davranan kişinin iradesinin kınanan bir davranış olup olmadığıdır.³¹¹

4.1.3. Zararın Tespit Edilmesi

Çevre Kanunu'nun 28. Maddesi kirletenin sadece genel hükümlere göre tazminat yükümlülüğüne sahip olduğunu belirtmiştir.³¹² Tazminat davası, haksız fiilden sorumlu olan kişi veya kişilerin mağdurun uğradığı zararın giderilmesine mahkum edilmesidir.³¹³ Borçlar Kanunu'nun Tazminat Belirlenmesi başlıklı 51. Maddesi şöyledir: "Hâkim, tazminatın kapsamını ve ödenme biçimini, durumun gereğini ve özellikle kusurun ağırlığını göz önüne alarak belirler. Tazminatın irat biçiminde ödenmesine hükmedilirse, borçlu güvence göstermekle yükümlüdür."³¹⁴

Hakim tazminatın aynen yada nakden ödenmesine karar verebilir. Nakden tazminde borçlunun para ödeyerek zararı gidermesi durumu söz konusudur. Aynen tazminde ise mağdurun malvarlığının eski haline getirilmesi için para ödenmesi hariç sair yollara başvurulmaktadır.³¹⁵

Mülga Borçlar Kanunu'nun 43. Maddesinde hakimin tazminatı durumun icabına göre indirebilme yetkisi bulunmaktaydı. Tazminat miktarının belirlenmesinde herhangi bir azami veya asgari sınır belirtilmemiştir. Bu nedenle verilecek fahiş tazminat miktarlarının ekonomiyi olumsuz yönde etkileyebileceği düşüncesi oluşabilmesinden bahisle, hakimin durumun gereği ve kusurun ağırlığına göre tazminat kapsamını belirleyebilme yetkisi bulunmakta, hakim tazminatı hesaplarken bilirkişi hesaplamasından yararlanabilmekteydi.³¹⁶ 6098 Sayılı BK.ya göre 51. Madde de mülga Borçlar

³¹¹KILIÇOĞLU, S. 305 ve OĞUZMAN/ÖZ. S.527

³¹²HELVACI, S. 44 (somut durumun ve ilgili mevzuatın durumuna göre eski hale getirme (restorasyon) zarar tehdidinin önlenmesi ve yasaklama istemleri için bkz: TURGUT, S.292)

³¹³OĞUZMAN/ÖZ S. 537 Bkz. Aynı eser, "Tazminat davası bir eda davasıdır."

³¹⁴R.G.04.02.2011 Sayı:27836

³¹⁵OĞUZMAN/ÖZ S. 574-576 (Oğuzman/Öz S.576 yok olan bir eşyanın aynısının temin edilip zarara uğrayana verilmesi, bozulan bir malın tamir edilmesi, kirletilen bir alanın temizletilmesi aynen tazmine örnektir)

³¹⁶SİRMEN, S. 25-28 (mülga çevre kanununun 3 bc bentlerinde kalkınma çabalarını olumsuz yönde etkilememe ilkesi gereği tazminat esaslarını belirlemede bir denge sağlanması gerektiği

Kanunu' nun 43. maddesine benzer bir düzenleme getirilmiştir. Maddeye göre, hakim durumun gereğini göz önünde bulundurarak tazminatın kapsamını belirlemektedir.³¹⁷

Deniz kirliliği hakkında zarar görenlerin hukuki koruma yollarına başvurmaları halinde Ticaret Kanunu ve Borçlar Kanunu yeterli korumayı sağlayamazken, Çevre Kanunu'nun doğru biçimde yorumlanmasıyla daha sağlıklı bir koruma yöntemine gidilecektir.³¹⁸

Kirletmenin beden bütünlüğüne zarar vermesi de mümkündür bu durumda çalışma yeteneğinde ki eksilme nedeniyle oluşan kâr yoksunluğu genel esaslara göre talep edilecektir. Kirletme dolayısıyla ana rahminde ki ceninin zarar görmesi sonucunda çocuk doğduktan sonra malvarlığında ki eksilme nedeniyle de yine tazminat davası açılabilir. Çevre kirlenmesi yüzünden beden tamlığının zarar görmesi ya da kişinin vefat etmesinde de maddi ve manevi tazminat talepleri istenebilecektir.³¹⁹

Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi'nde verilen bir kararda, deniz kirliliği nedeniyle belirli bir süre boyunca balıkçıların balık tutamamalarından dolayı uğradıkları kazanç kaybı, zarar gören teçhizatları ve tekneleri için tazminat isteyebileceklerine hükmedilmiştir.³²⁰

Bir şahsın verdiği zararda birden çok sorumluluk sebebi bir arada bulunabilir.³²¹ Çevre Kanunu'nun 2. maddesine göre; kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır. Zarar gören Çevre Kanunu'na göre kirletenin sorumluluğuna gidebileceği gibi Türk Ticaret Kanunu'nun 1062. maddesi uyarınca Gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğuna göre de tazmin isteminde bulunabilecektir. Bu maddeye

savunulmuştur. Sirmen, buradan yola çıkılarak yüksek tazminat miktarlarının bu çerçevede dengelenmesi gerektiğini savunmaktadır. Yeni çevre kanununda bu hükümlere yer verilmemiş ancak birinci maddesinde sürdürülebilir kalkınma ilkesinin varlığından bahsedilmiş ve sürdürülebilir kalkınmanın 2.madde de tanımı şöyle yapılmıştır: Sürdürülebilir kalkınma, bugünkü ve gelecek kuşakların, sağlıklı bir çevrede yaşamasını güvence altına alan çevresel, ekonomik ve sosyal hedefler arasında denge kurulması esasına dayalı kalkınma ve gelişmeyi, ifade etmektedir.)

³¹⁷R.G R.G.04.02.2011 Sayı:27836

³¹⁸TANDOĞAN.1987. S. 24

³¹⁹Ibid, S.30

³²⁰TANDOĞAN, 1987, S. 32

³²¹TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, S.701

göre donatanın sorumluluğu gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun ya da isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusur sonucu üçüncü kişilere verdikleri zarar çerçevesinde değerlendirilir. Bu hükme göre, donatanın; gemi adamının kusuru olmadığını kanıtlaması sonucu her hangi bir sorumluluğu doğmayacaktır. Ancak Çevre Kanunu hükümleri çerçevesinde zarar verenden tazminat isteminde bulunulursa, zarar verenin kusurunun olmadığını kanıtlaması suretiyle sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır.³²²

Çevre Kanunu'nda, kirliliği meydana getiren kişi ya da kişiler hakkında 2 çeşit sorumluluk düzenlenmektedir. İlki, 'kirlenmenin önlenmesi, sınırlandırılması ve mücadele için yapılan harcamalar veya giderlerden doğan sorumluluk' olarak ifade edilmekte, diğeri ise 'çevreye zarar verenlerin ve çevreyi kirlütenlerin neden oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan sorumluluk olarak ifade edilmiştir.³²³

Yargıtay 11.H.D, 06.06.2016, E:2015/7089 K:2016/6225 sayılı kararında, '...isimli geminin 06.10.2002 tarihinde seyir halinde iken, ...iskelesine çarparak, geminin bordrosunda ve iskelede hasara neden olduğu ve, çatmanın etkisiyle geminin yakıt tanklarında ki yakıtın denize boşaldığı, geminin hiçbir tedbir almayarak yakıtın ...e yayıldığı, çevre kirliliği nedeniyle kazanın olduğu yere yakın tekne, kayık, deniz araçları ile ortamda bulunan canlıların hasar gördüğünü, kaza nedeniyle denizin biyolojik, fiziksel ve kimyasal ortamında hasar meydana geldiğinden bahisle 2.500.000,00 USD' nin olay tarihinden itibaren hesaplanacak reeskont faiziyle beraber davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsili nedeniyle dava açılmıştır. Geminin donatanına açılan davanın kabulü ile bilirkişi raporları ve tüm dosya kapsamına göre 462.279,00 TL' nin istenen faizi ile birlikte davacılara ödenmesine karar vermiştir. Ancak gemi kaptanı olan davalı yönünden pasif dava ehliyeti açısından davayı reddetmiştir. Yargıtayca karar bozulmuş ve gemi kaptanının

³²²TANDOĞAN. 1987. S.37 (Tandoğan'ın atıf yapılan eserinde mülga Türk Ticaret Kanunu'na dayalı yaptığı açıklamalar, tarafınca yeni Türk Ticaret Kanunu'na göre revize edilerek tekrar açıklanmaya çalışılmıştır.)

³²³İ. Sahir ÇÖRTOĞLU, Çevrenin Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması, Yargıtay Dergisi, Cilt:12 Yıl:1986 Sayı:1-2, S. 80

Çevre Kanunu çerçevesinde kirleten olarak kabul edilmesi gerektiği nedeniyle hüküm bozulmuştur. Hükme esas alınan bilirkişi raporlarında gemi kaptanının ÇK 28'e göre kirleten sıfatına haiz olduğu ve hatta kusursuz sorumlu olduğu belirtilmiştir.

Eski Ticaret Kanunu'nun 948. Maddesinde donatanların sorumluluğunun en fazla deniz serveti miktarınca olacağı belirlenmiş ise de yeni Türk Ticaret Kanunu'nda her hangi bir limit belirtilmemiştir. Şöyle ki; TTK madde 1062' de 'Gemi Adamlarının Kusurlarından Doğan Sorumluluğu' başlığı altında donatanın sorumluluğuyla ilgili şu ifadeler yer verilmiştir: 'Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur. Donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır.'³²⁴

4.1.3.1. Dava Ehliyeti

Çevre Kanunu dava ehliyeti bakımından her hangi bir sınırlama getirmeden çevrenin kirlenmesinden dolayı zarar gören herkese dava açma hakkı tanımıştır.³²⁵ Bu nedenle çevre kirliliğine sebep olan olay nedeniyle zarar gören kişiler, topluluklar ve derneklerin doğrudan çıkarları olmasa dahi adli yargı mercilerinde dava açabilme hakları vardır.³²⁶

Genel olarak ilgililerin tespit davası, eda davası ve idari yargıda tam yargı ve iptal davaları açabilme imkanları vardır.³²⁷

İlgililerin genel hükümler çerçevesinde sulh hukuk mahkemesinde tespit davası açabilme hakkı vardır. Bu dava da yapılacak tespit idari yargılamada delil olarak kabul edilmektedir. İlgili herkes, davacı sıfatıyla idare mahkemesinde

³²⁴R.G. Tarih:14.02.2011 Sayı:27846

³²⁵ÇÖRTOĞLU, S. 91-92

³²⁶KABOĞLU, 1996. S. 131

³²⁷AYKUL, S. 22

dava açabilmektedir, hatta idari yargı yolunda dava açabilmek için kişilerin doğrudan bir zarara uğramaları dahi gerekmemektedir.³²⁸

Çevre Kanunu dava ehliyetiyle ilgili her hangi bir sınırlamaya gitmemiştir. Bu nedenle ilgili herkes (özel hukuk tüzel kişisi, kamu hukuku tüzel kişisi ya da gerçek kişi) çevre kirlenmesinden doğan zararlarının tazmini sebebiyle dava açabilecektir.³²⁹

Yargıtay 3.HD 1997/458 E. 1997/1307 K. 06.02.1997 tarihli kararında, şu ifadelerle yer vermiştir “Çevre Kanunu aktif dava ehliyeti yönünden hiçbir sınırlama getirmeksizin, çevrenin kirlenmesinden zarar gören herkesi dava açabilmeye yetkili kılmıştır. Burada davacı zararını, zararlarla kirlenmeye yol açan müdahale arasındaki uygun illiyet bağı ve müdahalenin yönetmeliklerle gösterilen standartları aştığını ispat etmek zorundadır. Taşınmaz malikinin sorumluluğu komşuluk hukuku açısından ve kusursuz sorumluluk esaslarıncı düzenleyen MK. 661. Maddesine göre çözümlenmelidir.”

Bir kamu hukuku tüzel kişisi olan belediyelerin³³⁰ de davacı olabilme hakları vardır.³³¹ Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 02.04.1984 tarih, 5273 Esas ve 7266 Karar sayılı karar verdiği dosyasında; iki tankerin İstanbul Boğazı’nda birbirleriyle çarpışması sonucu ortaya çıkan deniz kirliliği nedeniyle Balıkthane’ye gelen balık sayısının azalması üzerine Belediye’nin kaldığı kar yoksunluğunun donatanlardan müteselsilen istenebileceğine hükmetmiştir.³³² Aynı olayla ilgili Yargıtay 4.Hukuk Dairesinin 15.05.1984 tarih, 792 esas, 4746 karar sayılı dosyasında, davacı Türkiye Cumhuriyeti Devleti’ni dökülen petrol ürünüyle ilgili Boğaz ve çevresinde oluşan zarara karşılık gelen 66.650.000 liranın davalı donatanlardan tahsilini kabul etmiştir.³³³

Tazminat davası açarken davacı Borçlar Kanunu’na göre zararını ispat etmekle mükelleftir. Ancak zararın ispatında hukuka aykırılık bağının varlığı

³²⁸Ibid, S.24

³²⁹HELVACI, S.45

³³⁰Kemal GÖZLER, 5018 ve 6085 Sayılı Kanunlarda Bazı İdare Hukuku Terimlerinin Yanlış Kullanımı Üzerine, AÜHF Dergisi, Sayı:4 Cilt:60. 2011, S.840

³³¹HELVACI, S.45

³³²TANDOĞAN. 1987. S. 31

³³³TANDOĞAN, 1987. S. 31

önem taşımaktadır. Yansıma zarara uğrayanlar ancak uğranılan zararlarla ihlali gerçekleşen kural arasında hukuka aykırılık bağı mevcutsa tazminat talebinde bulunabileceklerdir.³³⁴ Bununla birlikte, tazminat istemi için, uyulmayan hukuk normunun ihlali gerçekleşen menfaatin korunması amacına yönelik olması gerekmektedir. Kusur unsuruyla hukuka aykırılık unsuru birbiriyle karıştırılmaya elverişlidir. Kusur kavramı, hukuka aykırı fiili meydana getiren kişinin hukuk düzenince tasvip edilmeyen beğenilmeyen zihin ve ruh hali içinde olması, yani hukuka aykırı fiilin psikolojik etkenlerinin hukuk düzenince beğenilmemesi şeklinde açıklanmaktadır. Kişi hukuka aykırı bir fiili bilerek veya bilmesi gerektiği halde işliyorsa ya da kişinin hukuka uygun hareket imkanına sahip olduğu durumlarda dahi hukuka uygun hareket etmediği açıkça kusur var demektir.³³⁵ Hukuka aykırılık ise fiilin hukuk kuralına aykırı olduğunu ifade eden bir kavramdır.³³⁶

Tüzel kişiler haksız fiilden doğan zararlara karşı tazminat davasını yetkili organları aracılığıyla açarlar.³³⁷ Ancak ayrı bir tüzel kişiliğe haiz bulunan idarelerin davaları, hazine avukatları tarafından değil kendi bünyelerinde mevcut avukatları tarafından takip edilir. Aksi takdirde mahkeme davanın yetkili temsilci tarafından açılması için davacıya süre tanıyabilecektir. Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin 4/10/2001 tarih ve 2001/4610 E. Ve 2001/8970 K. sayılı kararında ‘Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü’ davacı olduğu halde ‘Hazine Müsteşarlığı’nın açtığı dava mahkemece taraf ehliyeti yokluğu nedeniyle red edilmiştir ancak Yargıtay kararı, yetkili temsilci tayin edilmesi için süre verilmesi gerektiği nedeniyle bozmuştur.³³⁸

Çevre kirliliğinden dolayı sorumlu kişinin kim olduğu sorusuna, Çevre Kanunu’nun 2. maddesinde yapılan ‘kirleten’ tanımı cevap vermektedir. Bu tanıma göre bir gerçek veya tüzel kişinin faaliyetleri esnasında doğrudan yahut dolaylı bir şekilde çevreye vermiş oldukları zararlarla ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına sebep olmalarından dolayı uğranılan zararların tazminiyle

³³⁴OĞUZMAN/ÖZ, 2005. S.493-600

³³⁵TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, S. 492

³³⁶OĞUZMAN/ÖZ S. 493

³³⁷Ibid. S. 539

³³⁸KARA,

mükellef oldukları belirtilmiştir. Kamu kurum ve kuruluşlarını çevreye verdikleri zarardan dolayı kusursuz görmek için bir sebep yoktur. Bu kuruluşlar topluma çevre kirliliğinin önlenmesi konusunda örnek olması gereken kuruluşlardır. Eğer ki Devlet'in kamu kurum ve kuruluşları her hangi bir çevre kirliliği vakasında sorumlu olarak gösterilmezse bu durumda toplumda kirlilik konusunun önemi algılanamayabilir. Çevre kirliliğine sebep olan kişilerin kamu kurum ve kuruluşu olması onların sorumluluktan dışı bırakılmalarını gerektirmemelidir.³³⁹

Birden fazla kişinin müşterek kusurlarıyla sebep oldukları zarardan dolayı davacı bu kişilerden zararının tazminini isteyebilecektir. Kusuru diğerlerinden daha az olan kişiye dahi zararın tamamıyla ilgili başvuru hakkı vardır. Müşterek kusurlu kişilerin kendi aralarında borçlar kanununun 62. Maddesine göre rücu hakları mevcuttur. Bu maddeye göre tazminat ödenirken kendi payından fazla miktarda ödeme yapan kişi diğer müteselsil sorumlulardan kusurları oranında miktarı talep hakkına sahiptir. Müteselsil sorumluluk aynı zarara farklı şekillerde sebebiyet vermiş birden fazla kişinin sorumluluğu hakkında da uygulama alanı bulmaktadır.³⁴⁰

TTK 1062. maddesi donatanın, gemi adamlarının kusurlarından dolayı sorumluluğunu düzenlemektedir. Madde; “Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.” ifadeleri içermektedir.³⁴¹ Zarar verenin gemi adamı olduğu, bu zararı, görevini yerine getirirken ve kusuru ile sebebiyet vermiş olduğu gemi adamının³⁴² hareketinin hukuka aykırı olduğu ve zarar ile eylem arasında illiyet bağı bulunması gerekli olduğu ve bu hareket neticesinde üçüncü bir kişinin zarar görmüş olması gerekmektedir.³⁴³ Dikkat etmek gerekir ki mecburi sevk ve idare

³³⁹TANDOĞAN, 198. S. 25-26

³⁴⁰TANDOĞAN, 1961. S.368-392

³⁴¹TTK m 1062

³⁴²TTK m 934'e göre “Gemi adamları”; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir.”

³⁴³SÖZER, S. 170-176

klavuzunun vermiş olduğu zararlardan ötürü sorumluluğu kendisine ya da bağlı bulunduğu şirkete ait olup donatanla bir ilişkisi bulunmamaktadır.³⁴⁴

4.1.3.2. Mahkemelerin Görev ve Yetkisi

Çevre kanunu mahkemelerin görev ve yetkisine dair özel bir düzenlemeye gitmemiştir. Bu nedenle görev ve yetki genel hükümlere göre belirlenecektir.³⁴⁵ Hukuk Muhakemeleri Kanunu 2. maddesi uyarınca, dava konusu malın değer ve miktarına bakılmaksızın malvarlığı haklarına ilişkin davalarla şahıs varlığı haklarına ilişkin davalarda Asliye hukuk mahkemesi görevli kılınmıştır.

Yetkili mahkeme ise HMK madde 5’de ki genel yetki kuralı ile davalının dava açıldığı tarihteki yerleşim yeri ve madde 16’da ki haksız fiillerden doğan yetki kuralına göre belirlenecektir. 16. Maddeye göre haksız fiilin işlendiği, yahut zararın meydana geldiği ya da gelme ihtimalinin bulunduğu ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemesi yetkilidir. Buna göre davacı bu yerlerden istediğinde davasını açabilecektir. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi 2015/2950 E. 2015/3751 K. 18.03.2015 tarihli kararında ‘Mahkemece, davada çatma hükümlerinin de uygulanacağı ve görev hususunun kamu düzenine ilişkin olduğu, bu hususta yapılacak yargılamanın ve kusurun belirlenmesinin uzmanlığı gerektirmesi nedeniyle bahsi geçen yasal düzenlemeler uyarınca ihtisas mahkemesi olan denizcilik ihtisas mahkemelerinin görevi dahilinde sayıldığı gözetilmeksizin yazılı gerekçeyle görevsizlik kararı verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.’ ifadeleri yer almaktadır. Buradan görüleceği gibi denizcilik ihtisas mahkemeleri görevlidir.³⁴⁶

4.1.3.3. Zamanaşımı

Zamanaşımı borcun varlığını değil dava edilebilirliğini ortadan kaldıran bir etmendir. Borçlu zamanaşımı defini kullanarak borcu ödemekten imtina edebilir. Hakim zamanaşımı defini resen ileri süremez bunu borçlunun ileri sürmesi gerekir.³⁴⁷

³⁴⁴SÖZER , S.173

³⁴⁵DEMİR, 2011. S.307, KARA.248 307

³⁴⁶www.sinerjimevzuat.com (Son Erişim T:15.08.2017)

³⁴⁷Fikret EREN, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin: Ankara, 2010. S. 1282

Çevre kanununda 2006 yılından önce özel bir zamanaşımı düzenlemesi bulunmamakta ve 818 sayılı mülga Borçlar Kanunu'nun 60.maddesinde bulunan bir ve on yıllık zaman aşımı süreleri uygulanmaktaydı. Ancak 2006 yılında Çevre Kanunu'nun 28.maddesine eklenen fıkra ile 5 yıllık zaman aşımı süresi getirildi.

5 yıllık süre, zarar görenin zararı ve tazmin yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren işlemeye başlamaktadır. Bunun sonucunda eskiyle kıyaslandığında 1 yıllık zaman aşımı süresinden daha elverişli bir zamanaşımı süresi getirilmiş ancak 5 yıllık zamanaşımı süresinin de çevresel zararların ortaya çıkmasının uzun zaman alabildiği düşünülünce kısa kaldığı sorunuyla karşılaşılmaktadır.³⁴⁸

4.2. SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

Ülkemizde taraf olduğu 1992 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin V. maddesine göre gemilerin donatanlarını hukuki sorumluluklarını sınırlama hakkına sahiptir. Maddeye göre; '5000 tonaj biriminin üzerinde olmayan bir gemi 3000 SDR'ye kadar, 5000 tondan fazla gemiler ise her bir tonaj için artı 420 SDR hesap birimiyle kendilerini sınırlayabilirler. Ancak her halükarda bu sınır 59,7 milyon SDR'yi geçemez.'³⁴⁹

Bu limitler yaşanan elim gemi kazaları sonucu arttırılmıştır.³⁵⁰ 5000 grostondan küçük gemiler için 4.51 milyon SDR, 5000-140000 groston arasındaki gemiler için 4,51 milyon SDR ek olarak 5000 üzerindeki her bir ton için 631 SDR, 140 000 ve üzeri grostondakiler için ise 89.77 milyon SDR olarak sınırlandırılmıştır.³⁵¹

Sözleşmenin 9.maddesine göre ise, Özel Çekme Hakkı (SDR) açısından Uluslararası Para Fonuna üye bulunan akit taraf devletlerin ulusal para birim

³⁴⁸Emel BADUR, Çevre Hukuku Sempozyumu, Türkiye Adalet Akademisi Yayınları. 2006. Ankara S. 110

³⁴⁹www.ubak.gov.tr (Son Erişim T:15.03.2018) Merkez bankası verilerine göre 21 Mayıs 2018 tarihi itibarıyla 1 sdr=1.41805 dolardır.

³⁵⁰KÜÇÜKYILDIZ S.45-46 ve Demir 2012, S.220 vd.

³⁵¹KÜÇÜKYILDIZ S.45-46

değerleri operasyon ve işlemler için söz konusu tarihte yürürlükte olan Uluslar Arası Para Fonunca uygulanan değerlendirme yöntemine göre hesaplanacaktır.

TTK'nın 1336.maddesine göre, gemilerden kaynaklanan hidrokarbonların neden olduğu kirlenme zararıyla ilgili tüm zarar ve zıyanla ilgili masrafların karşılanmasında 1992 tarihli fon sözleşmesi ve hukuki sorumluluk sözleşmesi uygulanacaktır.³⁵²

Fon sözleşmesine göre ise geminin tonajı ne olursa olsun maksimum tazminat ödemesi 203 milyon SDR'dir.³⁵³

4.3. İDARİ YAPTIRIMLAR

'İdare, idare edilenler karşısında üstün ve ayrıcalıklı konumdadır.'³⁵⁴ 2872 Sayılı ÇK'nın 12. maddesinde ki bilgi ve bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmeyenlere aynı kanunun 20. maddesinin g fıkrası gereği idari para cezası uygulanacağı hükmü yer verilmektedir.³⁵⁵

İdari cezalar, kişilerin ve ya toplulukların idari düzene uyum sağlamaları amacıyla getirilmiştir. Kişilerin borç ve yükümlülüklerini yerine getirmelerini sağlayan, konulmuş olan yasaklara uyulmasını hedef alan yani idari düzeni sağlamaya yönelik yaptırımlardır.³⁵⁶

Danıştay 14.Hukuk Dairesi 2011/8080 E. 2012/1713 K. ve 14.03.2012 Tarihli kararında, kuru yük gemisinin hurda atıklarının ve tozlarının denize düşmesiyle çevre ve deniz kirliliğine neden olduğunu belirterek idari para cezası uygulamasını yerinde bulmuş, ancak ceza kanunlarının hükümlerinin suç işlendiği zaman yürürlükte olan kanunla, sonradan yürürlüğe giren kanunların hükümleri farklı ise, lehe kanun uygulaması gerekliliği ilkesinin idari para

³⁵²Tarih: 14.02.2011 Sayı:27846 Kanun No:6102

³⁵³www.ubak.gov.tr (Son Erişim T:15.03.2018) 'Petrol Kirliliği Hukuki Sorumluluğu ve Uluslararası Tazmin Sistemi &Ulusal Mevzuat' S.7

³⁵⁴Kemal GÖZLER, İdare Hukuku Dersleri, Ekin: Bursa. 2007. S. 40

³⁵⁵Çevre Kanunu. 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2017/1) de 01.01.2017 tarihinden itibaren uygulanacak idari parasını gerektirecek fiiller ve bu fiiller nedeniyle uygulanacak para cezaları 12.736 Türk Lirası'dır.

³⁵⁶Metin GÜNDAY, İdare Hukuku, İmaj:Ankara, 2004. S. 214

cezaları açısından da geçerli olduğuna hükmederek, idari para cezası işleminin iptali kararını onamıştır

Yine, Danıştay 14. Hukuk Dairesi idari para cezalarına ilişkin 2011/12668 E. 2012/5977 K. 21.09.2012 Tarihli kararında, “belirlilik” ilkesinin önemine değinerek, “..birey, yasadan, belirli bir kesinlik içinde, hangi somut eylem ve olguya hangi hukuksal yaptırımın veya sonucun bağlandığını, bunların idareye hangi müdahale yetkisini doğurduğunu bilmelidir.” ifadelerine yer vermiştir.

Bu kararda Panama bayraklı bir geminin Zeytinburnu açıklarında çekilen resimler, tutulan tutanaklar ve kirliliğin yaşandığı bölgedeki denizden alınan numunelerin laboratuvarda yapılan analizleri sonucu denizi kirlettiği tespit edilmiştir.

Yargıtay, “Davacıya isnat edilen suçun 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 20.maddesinin hangi fıkrası uyarınca cezalandırılması gerektiği hususunu açıkça ortaya konulmasının belirlilik ilkesi gereği kişilerin işledikleri suçun karşılığını bilmeleri açısından önem arz etmesi nedeniyle 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 20.maddesinin tek başına para cezasının yasal dayanağı olarak kabulünün mümkün olmadığı verilen para cezasının karşılığı olarak anılan Kanunun 20. Maddesinin ilgili fıkrası veyahut bendinin açıkça belirtilmesi gerektiği...” gerekçesiyle idare mahkemesinin kararının bozulması gerektiği sonucuna varmıştır.³⁵⁷

4.4. P&I SİGORTALARI

4.1.1. Uluslararası Alanda P&I Sigortaları

İngiltere de ortaya çıkan P&I³⁵⁸ sigortaları kulüp sigortaları olarak da bilinmektedir. P&I Sigortası tanımı; “Bir geminin maliki olmak ya da onu işletmek dolayısıyla üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan bazı masraflara ilişkin bir sigortadır.” şeklinde yapılmaktadır.³⁵⁹

³⁵⁷www.kazancihukuk.com (Son Erişim T:12.09.2017)

³⁵⁸‘Protection and indemnity insurance’ yani koruma ve tazminat anlamına gelmekte olup ‘club insurance’ olarak tabir edilmektedir. Bkz: Didem Algantürk LIGHT S. 2

³⁵⁹Serdar ACAR, Kulüp Sigortası, Vedat Kitapçılık: İstanbul, 2008, S:7

İngiltere, Amerika, Almanya, İskandinav Ülkeleri, Japonya, Kore, gibi ülkeler kendi P&I kulüplerini oluşturmuşlardır.³⁶⁰

Deniz hukukun enternasyonal özellik göstermesi deniz kirliliği konusundaki sorumluluğun belirlenebilmesi için ülkelerin işbirliği yapması sonucunu doğurmuştur. Bunun sonucunda 1969 yılında Brüksel’de toplanan konferans sonucunda 2 adet konvansiyon imzalanmıştır. İlk konvansiyon oluşacak bir deniz kirliliği neticesinde devletlerin açık denizlere müdahalesini düzenlemekte iken, diğer konvansiyon ise akaryakıtlarda denizlerde oluşan kirliliğin önlenmesine ilişkin sorumluluğu düzenleyen konvansiyondur.³⁶¹

CLC 92 Sözleşmesi’nin 7/1 maddesine göre, taraf devletlere tescilli olarak 2000 ton üzeri petrol taşıyan gemiler, sınırlı sorumluluk limitlerini karşılayacak miktarda sigorta ya da banka garantisi ya da bir uluslararası tazmin fonundan alınmış sertifika gibi bir güvenceye sahip olmak zorundadırlar. Ayrıca konvansiyona taraf olan devletler kendi ülkelerine giriş çıkış yapan gemilerinde bu belgelere sahip olup olmadıklarını kontrol ederler. Bu nedenle konvansiyona taraf olmayan ancak, konvansiyona üye bir devletin sularına giriş yapacak olan devletlerin bayraklarını taşıyan devletlerde bu belgeleri bulundurmaları zorundadırlar.³⁶²

Dünya üzerinde CLC 69-92 sertifikalarının temin edildiği en önemli sorumluluk sigortacıları P&I kulüpleridir.³⁶³ P&I kulüplerinin tazminat kapsamı sınırsız değildir.³⁶⁴

Kirlenme zararlarının Tazmini konusunda 2006 yılı yeni bir başlangıç miladı olmuştur STOPIA ve TOPIA tanker malikleri arasında ki gönüllülük esasına dayanan sözleşmelerdir ve IOPC fonlarını tazmin etmeyi hedeflemektedirler. STOPIA’ ya P&R kulübüne giren gemi sahiplerinin

³⁶⁰ LIGHT, S.3-15

³⁶¹Rayegan KENDER, Uluslar Arası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası özel Hukuk Bülteni Cilt:2 Sayı:2 1982, S. 14

³⁶²Serdar ACAR, Petrolden Kaynaklanan Kirlenme Zararlarının Tazmininde Yeni Dönem: STOPIA ve TOPIA, Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi, Sayı:83 Yıl: 2009. P.23 www.e-akademi.org (Son Erişim T:15.02.2018)

³⁶³ACAR, 2009. P.24

³⁶⁴Elli SPERDOKLI, Tort Trial&Insurance Practice Law Journal Marine Insurance for Oil Pollution, Published By Amerikan Bar Association , Volume:49 Number:1, Fall 2013. S.615

otomatik olarak gireceği kabul edilmektedir. STOPIA, CLC ye göre tanker maliklerine yüklenen sınırlı sorumluluk limitlerini 20 milyon SDR'ye yükseltmektedir.³⁶⁵

STOPIA ve TOPIA 2016 yılında IOPC Funds toplantılarında gözden geçirilmiştir ve 2017 yılının Şubat ayında değiştirilerek STOPIA 2017 ve TOPIA 2017 isimlerini almıştır.³⁶⁶

Hiç tereddüt yoktur ki sorumluluğun yapışık kardeşi sigortadır.³⁶⁷ CLC 69 un gemi maliki adına düzenlemiş olduğu yüklü faturanın muhatabı aslında P&I kulüpleridir. Denizlerde kirlilik meydana geldiğinde tazminat miktarları öngörülemeyen meblağlara ulaşabilmektedir hem bu nedenle hem de diğer taleplerle olan yakın ilişkisi nedeniyle P&I en özel koruma sistemidir.³⁶⁸

IOPC fonlarının bugüne kadar kabul ettiği zararlar arasında petrol bulaşmış bir mülkün temizlenmesi, tamir edilmesi veya yenilenmesiyle ilgili mülkiyet zararları, balıkçıların ağlarını temizleyene kadar olan süreçte çalışamamaları gibi nedenlerle ortaya çıkan kazanç kayıpları, sahillerin kirlenmesi nedeniyle rezervasyonları iptal edilen oteller gibi şayet bu kirlilik olayı yaşanmasa idi kazanılacak olan ekonomik kayıplar, ve çevre zararları bulunmaktadır.³⁶⁹

Kulüplerde ki kirlenme zararlarına ilişkin düzenlemeler ise şöyledir: “Kulübe girmiş gemiden veya diğer bir mülkten, petrol veya diğer bir maddenin kaçması, boşalması veya bulaşmasının ya da kaçma, boşalma veya bulaşma tehdidinin sonucunda, üyenin maruz kalabileceği sorumluluk buna bağlı masraf ve harcamalarla birlikte kulüp sigortası kapsamındadır.”³⁷⁰ Kulüp kurallarına göre kast ve pervasızlık sonucu meydana gelecek zararlardan ötürü kulüp sorumlu değildir.³⁷¹ Kulüplerde donatanlar kar amacı gütmeyen yardımlaşma esasına dayanarak kulübe prim yatırmaktadırlar.³⁷² Kulüp sigortası teminatını

³⁶⁵ACAR, 2009. P. 48 vd.

³⁶⁶www.shipownersclub.com (Son Erişim T:15.03.2018)

³⁶⁷SÖZER, S. 197

³⁶⁸ACAR, 2008. S.157

³⁶⁹Ibid, S.158-159

³⁷⁰Ibid, S.159

³⁷¹Ibid, S. 214

³⁷²LIGHT, S. 2

sağlayan birlikler bir araya gelerek uluslararası grup çatısı altında birleşmişlerdir. Amacı, üye olan her bir grubun üzerinde ki riski havuz sözleşmesi yoluyla diğer üyeler arasında paylaşmaktır. 1899 yılında altı³⁷³ tane kulübün bir araya gelmesiyle oluşmuştur. Havuz sözleşmesinin üyesi haline gelmek isteyen kulüpler kendisini bu altı guruptan birine reasüre ettirmekle beraber havuz sözleşmesine katılmaktaydılar.³⁷⁴

Uluslararası grup riski eşit olarak üyelerine dağıtabilmesi ve prim tutarlarını piyasa seviyesinden daha aşağıda tutabilmek adına piyasa reasüransında riskler yüzlerce Llyod's sendikasına ve yüzlerce sigorta şirketi subscribers aracılığıyla tüm dünyaya yayılmaktadır.³⁷⁵

Kulüp sigortalarında zarar gören 3. şahsın sigortacıya doğrudan başvuru hakkı yoktur. Sigortalanan yani donatan acze düşmüş olsa bile zarar gören sigortacıdan her hangi bir talepte bulunamaz. Ancak zarar gören, haksız olarak aciz haline düşen sigortalının sigortacısına doğrudan başvurma hakkına sahiptir.³⁷⁶

Kulüpler farklı çeşitlerde sigorta teminatı sağlamaktadırlar. Başlıcaları şu şekildedir:

- '1-Protection(koruma)
- 2-Indemnity(tazmin)
- 3-Freight, demorage and defence (navlun)
- 4-Strike (grev)
- 5-War (Savaş).'

Bu türlerin her birine klas denilmektedir. Üyeler gemilerini bu klaslardan bir veya birkaçına sigorta ettirebilirler. Böylelikle Üyelerin ödeyecekleri prim sigorta ettirdikleri klaslara göre değişiklik gösterecektir.³⁷⁷

³⁷³Britanya, London, New Castle, Standad, Sunderlandi United Kingdom bu orijinal 6 üyeden oluşan grubun adı *London Group Clubs'tır*.Bkz: LIGHT, S.16-17

³⁷⁴ LIGHT, 16-17

³⁷⁵Ibid, 18

³⁷⁶Ibid, 41

³⁷⁷LIGHT, S. 42- 43

Donatanlar tarafından kontrol ve tesis edilen kulüplerin kar gayesi olmayan birliklerdir. Müşterek bir amaç için bir araya gelen bu kuruluşlar, karşılıklı sigorta şirketi (mütüel) olarak tabir edilmektedirler.³⁷⁸

5684 sayılı sigortacılık mevzuatına göre 15.maddesine göre;

“(1) Türkiye’de yerleşik kişiler, Türkiye’deki sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadır.

(2) Ancak;

a) İhracat ve ithalat konusu mallar için nakliyat sigortası,

b) Uçak, gemi, helikopter için dış kredi ile satın alındıklarında, münhasıran dış kredi miktarı ile sınırlı olarak ve dış borç ödeninceye kadar; yurt dışından finansal kiralama yolu ile getirilmelerinde ise finansal kiralama sözleşmesi süresi ile sınırlı olarak yaptırılacak tekne sigortaları,

c) Gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortası,

ç) Hayat sigortaları,

d) Kişilerin Türkiye haricinde bulunacakları süre için bu süre ile sınırlı olmak kaydıyla veya geçici olarak yurt dışında kaldıkları sırada yaptırabilecekleri ferdi kaza, hastalık, sağlık ve motorlu taşıt sigortaları, yurt dışında da yaptırılabilir.” hükmü yer almaktadır.

Denizcilik sigortalarının istisnalar kısmında yer aldığı görülmektedir. Yani denizcilik sigortası yaptıracaklar yurtdışındaki sigorta şirketlerinden de faydalanabilmektedirler. Hüküm Türkiye’de deniz sigortacılığı yapan sigortacılar olmadığı dönemde konulmuş fakat deniz sigortacılığı yapılmaya başlandıktan sonra da bir değişikliğe uğramamıştır. Yabancı devletlerde sigorta yaptıran kişiler MÖHUK 7 uyarınca sözleşmenin geçerli olup olmadığı hususu sigortacının bulunduğu yer hukukuna tabi olacaktır.³⁷⁹

³⁷⁸KENDER/ÇETİNGİL.2010. S.281

³⁷⁹ATAMER, S. 66

Londra deniz sigortası piyasaları, İngiltere'deki sigorta ve reasürans piyasalarının ayrılmaz ve özel bir parçası olarak Londra şehrinde bulunmaktadır. Londra sigorta ve reasürans piyasaları aşağıdaki birimleri içermektedir;

“- Lloyd's

- Sigorta ve reasürans şirketleri

- Koruma ve Tazmin Kurumları (Protection and Indemnity Associations – P&I Clubs)

- Sigorta brokerleri

- Reasürans brokerleri”

Londra piyasaları haricinde İngiltere'de Liverpool'da da bir deniz sigortaları piyasası vardır, ancak bu market de Londra marketi ile yakın ilişkiler içerisinde çalışmalarını devam ettirmektedir.³⁸⁰

4.4.2. Türkiye'de P&I Sigortacılığı

Deniz ortamı risklerle doludur, bu nedenle donatanlık riskli bir alana yatırım yapmayı gerektirir. Donatanın sermayesini yatırdığı ortamda basit bir tehlike, tüm malvarlığının elinden çıkmasına neden olabilir.³⁸¹

Uygulamada gemi malikleri denizde oluşabilecek hemen her türlü zararlara karşı kendilerini sigortalatma yolunu tercih etmektedirler. Bunu da kulüp sigortaları olarak bilinen sigorta şirketlerince gerçekleştirmektedirler.³⁸²

5684 Sayılı Sigorta Kanunu'na göre Türkiye'de kurulan P&I anonim şirketi su araçları konusunda faaliyetle bulunmak üzere 2014 yılında hizmet

³⁸⁰Cem VARIŞLI, Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Y.L.Tezi, 2015. S.52

³⁸¹SÖZER, S. 196-197

³⁸²Rayegan KENDER, Uluslar Arası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası özel Hukuk Bülteni, Cilt:2 Sayı:2 1982. S.19

vermeye başlamıştır. Şirketin faaliyet merkezi İstanbul'da bulunmaktadır. Söz konusu P&I şirketi yönetim kurulu 13 kişiden³⁸³ oluşmaktadır.³⁸⁴

Türk P&I sigortaları 3 kategoride oluşturulmuştur. Bu kategoriler şöyledir:

- 1)Su Araçları Sorumluluk Sigortaları
- 2)Su Araçları Gövde Sigortaları
- 3)Diğer Deniz Sigortaları.

Su araçları sorumluluk sigortaları da kendi aralarında dalış botu sorumluluk sigortası, yat sorumluluk sigortası, su araçları sorumluluk sigortası, balıkçı teknesi sorumluluk sigortası, deniz araçları zorunlu mali denizcilik sigortası olarak ayrılmaktadır.

Su araçları sorumluluk sigortası içerisinde:

- * Gemi adamlarının veya 3. şahısların yaralanma, hastalık, ölüm tazminat ve masrafları,
- * Gemi adamlarının yurda iade masrafları,
- * Gemi adamlarının ikame masrafları,
- * Gemi adamlarının şahsi eşyalarının kaybı ve hasarlanması,
- * Sapma ve liman masrafları,
- * Kaçaklar ve mülteciler,
- * Denizde can kurtarma,
- * Çatma Sorumlulukları,
- * Karada, denizde mala hasar / sabit ve yüzer objelere hasar,
- * Çeki sorumlulukları,
- * Enkaz kaldırma,
- * Karantina masrafları,
- * Yükün taşınmasından doğan sorumluluklar (eksiklik, hasar, imha),
- * Geminin müşterek avarya payı,

³⁸³Ziraat Sigorta A.Ş.'yi temsilen 2, Güneş Sigorta A.Ş.'yi temsilen 2, Türkiye Halk Bankası A.Ş.'yi temsilen 2, Omur Denizcilik A.Ş., Metropele Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. ve Vitsan Denizcilik A.Ş.'yi temsilen 5, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını temsilen 1 ve genel müdürün katılımıyla.

³⁸⁴turkpandi.com (Son Erişim T:15.03.2018)

- * Cezalar,
- * Dava ve say masrafları bulunmaktadır.

Su araçları gövde sigortası ise, yat sigortası, tekne ve makine sigortası, artan değer sigortası, harp ve grev rizikoları olarak kendi içerisinde bir ayrıma ayrıma tabi tutulmuştur.

Diğer sigortalar ise gemi tamircileri yasal sorumluluk sigortası, marina işletenleri yasal sorumluluk sigortaları, liman ve terminal işletenleri yasal sorumluluk sigortası olarak kategorize edilmektedir.³⁸⁵



³⁸⁵Huriye KUBİLAY, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, Barış Yay, 2001, S.1 vd., turkpandi.com (Son Erişim T:15.03.2018)

BÖLÜM 5: SONUÇ

Denizler, insanların ulaşım, turizm, beslenme gibi birçok ihtiyacını karşılamaktadır. İnsanlar için bu kadar fedakâr olan denizlerimiz bazı durumlarda, yine insanlar tarafından acımasızca kirliliğe maruz kalabilmektedir. Birçok deniz canlısına ev sahipliği yapan denizlerimizde bilinçsiz avlanmalar ve kirlilik nedeniyle bazı deniz canlıları türleri yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadır. Ekosistemin ve tüm canlı yaşamının sağlıklı bir şekilde varlıklarını devam ettirebilmeleri ekosistemdeki zincirin sağlam bir şekilde devamlılığını sağlamasıyla vücut bulacaktır. Ayrıca, beslenme amacıyla bu deniz canlılarından yararlanan insanlarımız, aslında bu kirliliği yaratırken sonuçlarını düşünmemekte, kendi yarattıkları kirliliği deniz canlılarını besin olarak tüketerek yine kendi bünyelerine almakta ve birçok sağlık sorunuyla yüz yüze gelmektedirler.

Denizlerde ki kirliliğe plastik, katı ve sıvı atıklar, gibi birçok etmen neden olabilmektedir. Çalışmamızda petrol kirliliği nedeniyle ortaya çıkan hukuki sorunlar ele alınmıştır. Tezimizde de bahsettiğimiz gibi petrol kirliliğinin denizlerden temizlenmesi yılları bulabilmekte ve kalıcı hasarlara sebebiyet verebilmektedir. Bu nedenle hukuki açıdan incelenmesi son derece önemlidir.

Deniz ulaşımında sıklıkla kullanılan ticaret gemileri bazı hallerde bilinçli bazı hallerde bilinçsiz olarak birçok petrol kirliliğine sebebiyet verebilmektedir. Tezimiz de öncelikle deniz kirliliği, çevre kirliliği, ticaret gemisi gibi kavramlar açıklığa kavuşturularak, kaynaklanan petrol kirliliği sorunlarının hangi ulusal ve uluslararası kuruluşlar tarafından ele alındığı ve bu kuruluşların aracılığıyla siyasi iktidarlar üzerinde baskı yaratması sonucu konuyla ilgili yasal düzenlemeler yapıldığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu düzenlemelerle kirliliğin ne şekilde önleneceği, var olan kirliliğin nasıl bertaraf edilebileceği ve kirliliğe sebep olanlar hakkında uygulanacak yaptırımlar yer almaktadır. Kirlilikle mücadelede hukuki olarak ne gibi önlemler alınabileceği, hangi metotlarla mücadeleye ortak olunabileceği yaşanan birçok deniz felaketinin sonrasında ve çeşitli kuruluşların konuyu gündeme getirmeleriyle ortaya çıkmıştır.

Ulusal ve uluslararası alanda yapılan hukuki düzenlemelerle, denizlerde oluşan petrol kirliliğine karşı çeşitli şekillerde mücadele edildiği görülmektedir.

Denizlerde oluşan petrol kirliliğinin hukuki yapı itibarıyla haksız fiil sorumluluğu olduğu ancak kusura dayanan bir sorumluluk mu yoksa kusursuz sorumluluk olarak mı ele alınması gerekliliği öğretide farklılıklar göstermekle birlikte çevre kanunu bu tartışmaya son noktayı koyarak çevre kirliliğini kusursuz sorumluluk olarak nitelendirmiştir. Böylelikle çevreyi kirletenin sorumluluktan kurtulmak için kurtuluş kanıtı getirme imkânı söz konusu olmayacaktır. Çevre hukukunun genel ilkelerinden olan 'Kirleten Öder' ilkesiyle aynı doğrultuda bir düzenlemenin iç hukuka yansıtılmış olduğu görülmektedir.

Denizlerin petrole kirletilmesi sonucu kirliliğe sebep olan ticaret gemileri donatanlarına ve hatta gemi adamlarına cezai ve idari yaptırımlar uygulandığı görülmektedir.

Serbest piyasa ekonomisinde birçok kulvarda olduğu gibi deniz ticareti konusunda da çeşitli sigortalar düzenlenmiştir. Donatanlar sorumluluklarını bir nebze hafifletebilmek adına bu sigortalardan yararlanmaktadırlar. Türkiye'de yeni gelişmekte olan fakat dünya çapında uzun süredir uygulanan P&I sigortaları en önemli deniz ticareti sigortalarındandır. Donatanın kirletme zararlarını da içine alan bu sigortalar günümüzde deniz ticaretiyle iç içe olan donatanlar tarafından sıklıkla tercih edilmektedir.

KAYNAKÇA

- Abdullayev, C. 2005. *Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*. Ankara: Yetkin Yay.
- Abdullahzade, C. 2009. *Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son gelişmelerin Değerlendirilmesi*. A.Ü.H.F.D, Sayı:4 C:58 S.693-710
- Acar, R.S. 2008. *Kulüp Sigortası*, Vedat Kitapçılık: İstanbul.
- Acar, R.S. 2009. *Petrolden Kaynaklanan Kirlenme Zararlarının Tazmininde Yeni Dönem: STOPIA ve TOPIA*, Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi, Sayı:83 Yıl: 2009. www.e-akademi.org
- Açıkgöz, R. 2007. *Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülüklerini Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli*. İstanbul, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi
- Aksar, Y. 2015. *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*, Ankara: Seçkin Yay.
- Akyıldız, H./ Menteş, A./ Yetkin, M./ Türkoğlu, N. 2015. Denizcilik Sektöründe Risk Analizi İçin Karar Verme Yöntemleri. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Teknik Rapor. http://gdt.itu.edu.tr/wp-content/uploads/BTR_DEN2016_03.pdf. Son erişim tarihi: 01.05.2018
- Anderson, C.B. 2012. *Marine Pollution and the "Polluter Pays" Principle: Should the Polluter also Pay Punitive Damages?*, Journal Of Maritime Law and Commerce, Volum:43, No:1.
- Antalya, G. 2012. Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul: Beta.
- Aras, O.N. 2001. *Petrol Üretiminde Deniz Kirliliğine Etkisi Ve Kontrolü, İnsan ve Felaketler Uluslararası Konferansı*, Bakü.
- Atamer K. 2017. *Deniz Ticareti Hukuku I*, On iki levha: İstanbul.
- Aykul, Ö. 2010. *Ekolojik Hukuk*. Ankara: Seçkin Yay.
- Badur, E. 2006. *Çevre Hukuku Sempozyumu*. Türkiye Adalet Akademisi Yayınları. Ankara
- Başoğlu, B. 2016. *Cezalandırıcı Tazminat Yaptırımı ve Bu yaptırımın Türk Hukukuna Etkilerinin Değerlendirilmesi*, Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:1-2.
- Capada, A. 1997. *Ocean Law and Policy Series, Julito Casillan Issues and Challenges of Oil Spill Response Structure in the Philippines: Philippine Navy Perspective* Vol:1 No:1.
- Çağa T./Kender R. 2012. *Deniz Ticareti Hukuku I*, Beta Basım, İstanbul,
- Çakırca, S.İ. 2012. *Çevreyi Kirletenin Hukuki Sorumluluğu*. No:47 İ.Ü. Siyasal Bilimler Fakültesi Dergisi.

- Çallı, H.H. 2006. *Çevreci Toplumsal Hareket olarak Greenpeace-Türkiye Hareketi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Çevre Bilimleri Anabilim Dalı, Doktora Tezi.
- Çevik Ü. 2010. *Uluslar Arası Denizcilik Sözleşmeleri*. Birsen Yay.: İstanbul
- Çörtoğlu, İ.S. 1986. Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumlulukla Taşınmaz Mülkiyetinin Aşkın Kullanılmasından Doğan Sorumluluğun Karşılaştırılması, *Yargıtay Dergisi*, Cilt:12, Sayı:1-2.
- Değirmenci, N. 2008. *Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirlilik Sonucu Oluşan Zararların Tazmin Çalışmalarının Türk İdari Makamlarınca Yönetilmesi*. 9 Eylül Üniversitesi Kamu Hukuku Anabilim Dalı Kamu Hukuku Programı Yüksek Lisans Tezi.
- Demir, İ. 2011. Hukuki. *Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirletilmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi*. İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:2 Sayı:1
- Demir, İ. 2014. *Milletler Arası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri*. Ankara Barosu Dergisi. Sayı:4
- Demir, İ. 2012. *1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler*. İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:3 Sayı:1
- Eren, F. 2010. *Borçlar Hukuku*, Beta: İstanbul.
- Fitöz, C. 2009. *Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve Türk Boğazlarına Yönelik Çözüm Önerileri*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.
- Günday, M. 2004. *İdare Hukuku*, Ankara: İmaj.
- Güneş, A.M. 2015. *Çevre Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yay.
- Gözler, K. 2011. *5018 ve 6085 Sayılı Kanunlarda Bazı İdare Hukuku Terimlerinin Yanlış Kullanımı Üzerine*, AÜHF Dergisi, Sayı:4 Cilt:60
- Gözler, K. 2007. *İdare Hukuku Dersleri*. Bursa: Ekin Kitabevi Yay.
- Gözübüyük, A.Ş. 2007. *Yönetmelik Yargı*. Turhan Kitabevi: Ankara.
- Helvacı, İ. 1989. *Çevre Kirletilmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi.
- Jale, N.E, *Tarihe Geçen Deniz Kazaları ve Önlemler*.
<http://www.denizhaber.com/tarihe-gecen-deniz-kazalari-ve-onlemler-makale.100278.html> Son Erişim Tarihi: 13.02.2018

- Kaplan, A. 1998. Küresel Çevre Sorunları ve Politikaları. Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, No:18,Gündoğan: Ankara.
- Kaboğlu, İ.Ö. 2016. *Anayasa Hukuku Dersleri*, İstanbul: Legal
- Kaboğlu, İ.Ö. 1996. *Çevre Hakkı*. Ankara: İmge Yay.
- Kalelioğlu, U./ Özkan, N. 2010. *Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Çevre Sözleşmeleri*, İzmir Barosu Yayınları: İzmir..
- Kara, H. 2005. *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*. İstanbul: Yamaner Yay.
- Kender, R. 1982. *Uluslar Arası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk İçin Mecburi Sigorta*, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası özel Hukuk Bülteni, Cilt:2 Sayı:2.
- Kender R./Yazıcıoğlu E./Çetingil E. 2012. *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, Oniki Levha: İstanbul.
- Keyman, F. 2004. Türkiye'de ve Avrupa'da Sivil Toplum, Sivil Toplum Ve Demokrasi Konferans Yazıları, No:3, www.stk.bilgi.edu.tr
- Kılıçoğlu, A. 2012. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Turhan Kitabevi: Ankara.
- Kubilay, H. 2001. *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, Barış Yay.
- Kubilay, H. 2014. *Türk Hukuku'na Göre 'Boğazlar Rejimi': Çevre Hukuku Yönünden Değerlendirme*, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.5 Say:1
- Kuran, S. 2014. *Uluslar Arası Deniz Hukuku*. İstanbul: Beta Yay.
- Küçük, Y. K. Ve Topçu, A. 2012. *Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Kirlilik*. Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi. Say.4 C.2
- Küçükyıldız, M.Ç. 2014. *Tanker Kazalarının Deniz Çevresine Etkisi ve Tazminat Sistemi*. Denizcilik Uzmanlık Tezi. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- Light, D. 2006. *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, Arıkan Basın: İstanbul.
- Millard, E.R. 1993-1994. *Anatomy of An Oil Spill: The Exxon Valdez and the Oil Pollution Act of 1990*. Seton Hall Legislative Journal Vol:18:331
- Oğuzman, M. K./Öz, T. 2005. *Borçlar Hukuku Genel Hükümleri*, Filiz: İstanbul.
- Okur. D.A. 2009. *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*. On iki Levha: İstanbul.
- Özbudun, E. 2002. *Türk Anayasa Hukuku*, Yetkin: Ankara,
- Özersay, K. 1999. *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*. Mülkiyeliler Vakfı Yayınları: Ankara.

- Öztürk, O.B./IŞIK N. 2016. Türkiye’de Uygulanmakta Olan Liman Devleti Kontrollerine Yönelik Bir Delphi Çalışması, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt:8 Sayı:2
- Özman, A. 2006. *Deniz Hukuk 1*. Turhan Kitabevi: Ankara.
- Pazarcı, H. 2006. *Uluslararası Hukuk*. Turhan Kitabevi: Ankara.
- Scholte, J.A./ Keyman., F. 2005. Küreselleşme ve Sivil Toplum, Sivil Toplum Ve Demokrasi Konferans Yazıları, No:10. www.stk.bilgi.edu.tr
- Keyman, F. 2004. Türkiye’de ve Avrupa’da Sivil Toplum, Sivil Toplum Ve Demokrasi Konferans Yazıları, No:3. www.stk.bilgi.edu.tr
- Sirmen, L. 1990. *Çevre Kanununa Göre Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk*. Ankara Barosu Dergisi, Sayı 1.
- Smith, M.2011. *The Deepwater Horizon Disaster an Examination of the Spill’s Impact on the Gap in International Regulation Of Oil Pollution From Fixed Platforms*, Emory *International Law Review*, Volume:25 Number:1
- Sözer, J.B. 2013. *Deniz Ticareti Hukuku Cilt I*, Vedat Kitapçılık: İstanbul,
- Sperdokli, E. 2013. *Tort Trial&Insurance Practice Law Journal Marine Insurance for Oil Pollution*, Published By Amerikan Bar Association, Volume:49, Number:1.
- Şahin, M. 2007. *Kamu Ekonomisi ve Sivil Toplum Kuruluşları*. Ankara: Seçkin Yay.
- Tandoğan, H. *Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk*, Ankara. 1979
- Tandoğan. H. *Türk Mesuliyet Hukuku* Ajans Türk Matbaası 1961, Ajans Türk Matbaası
- Tandoğan, H. 1987. *Çevre Kanunu’nun Uygulanması, Medeni Hukuk Açısından Çevre Kanunu*, T.S.V.Y: Ankara.
- Tandoğan, H. 1986. 2872 *Çevre Kanuna Göre Çevrenin Kirletilmesinden Doğan Sorumluluk*. Yargıtay Dergisi, Cilt:12 Sayı:1-2.
- Tekil F. 2006. *Deniz Hukuku*. Alkım: İstanbul.
- Tekinay, S.S/ Akman S./ Burcuoğlu H./ Altop A. 1993.*Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Filiz Kitabevi: İstanbul.
- Topsoy, F. 2016. *Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu*, İÜHFMC. LXXIV S.1 2016 www.journals.istanbul.edu.tr
- Turgut, N. 2009. *Çevre Politikası ve Hukuku*. İmaj Yay: Ankara.
- Tüday, 2017 Yılı Türkiye Denizleri Raporu, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı http://panel.stgm.org.tr/vera/app/var/files/t/u/tudav_2017_denizler_raporu_s.pdf
- Trehan, S./ Mandal, S. 1998. *The Polluter Pays Principle*, The Student Advocate, Volume:10, 1998.

- Tütüncü, A.N. 2004 *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi ve Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*. Beta Yay.
- Tütüncü, A.N. 1997. *Trail Smelter Hakem Kararı Hukukun Kodlaştırılmasında örnek Olay Olarak Etkisi ve Kararın Özeti*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı:4 Cilt:55.
- Uluslan, İ. 1986. *Çevre Kirlenmesinden Doğan Sorumlulukta Fedakarlığın Denkleştirilmesi İlkesi*. Yargıtay Dergisi, Cilt:12 Sayı:1-2.
- Ülgen Ü./ Can S. 2003. *Gemi İnşaat-I*, İTÜ Denizcilik Fakültesi, İstanbul.
- Yılmaz, F./ Ece N. 2017. *Türk bayraklı gemilere Uygulanan Paris Mou-PSC Denetimlerine İlişkin Değişkenler ile Denetim Sonucu Arasında ki İlişkinin Analizi*, Journal of ETA Maritime Science, <https://www.journalagent.com>
- Varışlı, C. 2015. *Türkiye 'de ve Dünya 'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları*, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Y.L.Tezi, 2015.
- Woodruff, J. 2000. Does International Trade Really Trump Environmental? A maritime perspective Law, Currents: International Trade Law Journal, Volume:9.

Yararlanılan İnternet Siteleri:

- dergipark.gov.tr (Son Erişim T: 12.08.2017)
- <https://home.heinonline.org>(Son Erişim T: 12.08.2017)
- <https://www.journalagent.com>(Son Erişim T: 12.08.2017)
- <http://www.icc-ccs.org>(Son Erişim T: 12.08.2017)
- <http://panel.stgm.org.tr> http (Son Erişim T:23.03.2018)
- <http://wbur.org>(Son Erişim T: 14.02.2018)
- turkpandi.com(Son Erişim T: 15.03.2018)
- ua.mfa.gov.tr(Son Erişim T: 12.08.2017)
- ulakbim.tubitak.gov.tr(Son Erişim T: 12.08.2017)
- www.blacksea-commission.org(Son Erişim T: 15.03.2018)
- www.denizhaber.com(Son Erişim T: 13.02.2018)
- www.greenpeace.com(Son Erişim T: 02.01.2017)
- www.e-akademi.org (Son Erişim T: 15.02.2018)
- www.imo.org(Son Erişim T: 23.01.2017)
- www.itopfy.com(Son Erişim T: 12.08.2017)
- www.kazancihukuk.com.tr (Son Erişim T: 15.09.2017)
- www.mfa.gov.tf (Son Erişim T: 12.08.2017)
- www.parismou.org(Son Erişim T: 15.03.2018)

- www.resmigazete.gov.tr(Son Erişim T: 02.01.2018)
- www.shipownersclub.com(Son Erişim T: 15.03.2018)
- www.sinerji.com.tr (Son Erişim T: 15.08.2017)
- www.stk.bilgi.edu.tr (Son Erişim T:02.01.2017)
- www.tbmm.gov.tr(Son Erişim T: 15.03.2018)
- www.tudav.org(Son Erişim T: 15.06.2016)
- www.turcev.org(Son Erişim T: 11.01.2017)
- www.ttdk.org.tr (Son Erişim T: 14.04.2016)
- www.ubak.gov.tr(Son Erişim T: 15.03.2018)
- www.worldwildlife.org(Son Erişim T: 12.08.2017)
- www.wwf.org.tr(Son Erişim T: 02.01.2017)