

Kirlilik ve sorumluluk rejimleri

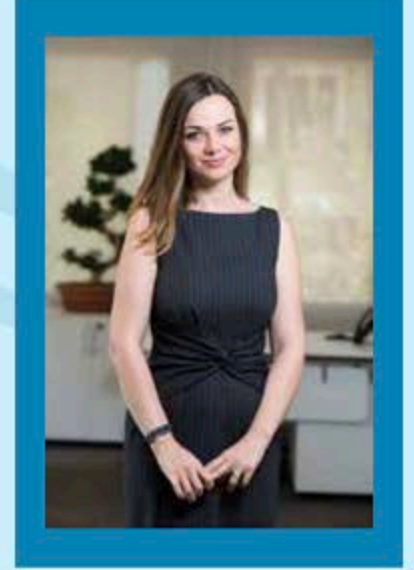
Tarihsel olarak bakıldığında denizlerde günümüze dek çok büyük etkiler yaratmış, neredeyse facia boyutunda birçok hadise meydana gelmiştir. Bu hadiseler neticesinde çevre zararları, kirliliğin yayılmasını önleyici tedbirler ve temizleme operasyonları, turizmde, balıkçılık sektöründe meydana gelen dolaylı ekonomik kayıplar, ölüm ve yaralanma, deniz canlılarına ve ekolojiye verilen zararlar olmak üzere tazminata konu, çok yüksek maliyetli hasar ve etkiler oluşmuştur.



Tüm bu nedenlerle, uluslararası boyutta organizasyonlarca düzenlenen kurallar ortaya çıkmış ve devletler de bunları iç hukuklarına aktarmak suretiyle bu durumlarda koruma sağlamayı hedeflemiştir. Özellikle deniz kirliliğinin önlenmesi ve sorumlulukların sınırlandırılması için Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO bir takım kurallar ihdas etmiş, zararların karşılanması için zorunlu sigorta gibi mali güvence formülleri ve fonlar oluşturmuştur. Bu niyetle oluşturulan konvansiyonlarla, zararların tazmini denizcilik ve petrol endüstrisi arasında bölüşülmesini sağlamış, mağdurlara korumalar temin edilmiştir.

Yukarıda bahsedildiği üzere çevre hukukunun gelişmesi, bu anlamda milat niteliği taşıyan bir takım facialar sonrasında olmuştur. Örneğin 1967 yılında meydana gelmiş, İngiltere ve Fransa sahillerini etkisi altına almış olan "TORREY CANYON" hadisesinin hemen sonrasında CLC 69 sorumluluk rejimi oluşturulmuş ve bunu FC 71 takip etmiş ve bu yolla ("71 Fonu") kurulmuştur, takiben MARPOL 73 ihdas edilmiştir. Ülkemiz de bu felaketlerden maalesef payını almıştır, 1979 yılında Independenta adlı tankerde gerçekleşen felaket sonrası gemi 1 ay söndürülemedi, denize 95 bin ton petrol denize dökülmüştür. Sonraları Nassia (1994) hadisesinde İstanbul Boğazına 25.000 ton petrol dökülmüş, yangın 1 haftada söndürülmüştür. Bu hadiseler sonrasında ülkemiz 2001 yılında hem CLC 92 Sözleşmesine, hem FUND 1992 protokolüne taraf olmuştur. (CLC 92- Resmi Gazete: 26.04.2018 / FUND 1992- Resmi Gazete 18.07.2001)

CLC rejiminin uygulama alanına yakından baktığımızda, kirliliğin taraf devletlerden birinin karasuları dahil ülkesinde veya bitişik bölgesinde neden olunan kirlilik zararı ve nerede olursa olsun işbu zararı önlemeye yahut en aza indirmeye ilişkin tedbirlerin kapsamında



**Av. Elif KAÇAR
ÖZŞAHİN, LLM**

Hasar Departmanı-Yönetmen
+90 216 545 0300 (D.243)
+90 532 288 11 34
elifkacar.ozsahin@turkpandi.com

2008 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmasının ardından, bir yıllık hukuk stajını deniz ve ticaret hukuku alanında iştigal eden NSN Hukuk Bürosu'nda tamamlayarak, İstanbul Barosu'ndan avukatlık ruhsatını aldı. Ardından lisansüstü eğitimi için İngiltere'ye taşındı, Kingston Üniversitesi'nde Uluslararası Ticaret Hukuku master programını tamamlayıp, akabinde yine NSN Hukuk Bürosu'nda ağırlıklı olarak ticaret ve deniz uyuşmazlıklarına ilişkin davalar / mahkeme işlerinden sorumlu (litigation) avukat olarak çalıştı. Türk P&I Sigorta AŞ'ye 2016 yılında hasar uzmanı olarak katıldı.



olduğundan bahsedilir. Burada konvansiyonun tatbiki için önemli nokta, konvansiyonda yer alan "kirlenme zararının", yine konvansiyonda tanımı yapılan "gemi" kaynaklı olmasıdır. Söz konusu kirlenme zararları; mülkiyet zararları, zarara bağlı dolaylı kayıp, saf ekonomik kayıp ve çevre zararlarıdır. Konvansiyonun 3.maddesinde, gemi malikin sorumluluktan kurtulabileceği haller sayılmıştır. Örneğin; kirliliğin savaş, düşmanlık, tabiat hadisesi sonucu olduğu haller, yetkili makamın ihmali ve yanlış hareketinin zararı doğurduğu durumlar kapsam dışıdır. Konvansiyonda öngörülen limitlere kısaca göz atarsak, geminin tonajına bağlı olarak 4.51milyon SDR ile 89.77milyon SDR arasında bir sorumluluk limitinin ortaya konduğunu söyleyebiliriz.

CLC 92, m.7/1'e göre, konvansiyona taraf devletlerde tescilli olup 2000 tondan fazla petrol taşıyan bir geminin maliki, konvansiyondaki limitleri karşılayacak bir sigorta veya banka garantisi veya bir uluslararası tazmin fonundan verilmiş bir sertifika gibi bir diğer mali güvence bulundurmamak zorundadır. Taraf devletler sicillerine kayıtlı olan gemiler için bu zorunluluğun yerine getirildiğini gösteren sertifikalar verirler ve kendi sulanna giren gemilerin böyle bir sertifikaya sahip olup olmadıklarını denetlerler. Böylece, CLC 92'ye taraf olmayan devletlerin bayraklarını taşıyan gemilerin malikleri de, taraf devletlerle ticari ilişkide bulunabilmek için öngörülen mali güvenceye sahip olmak durumunda kalır. P&I sigortacılarından alınan (Blue Card) Bayrak Devletine ibraz edilir ve bunun karşılığında ondan CLC sertifikası alınır.

Açıklamalı [KO1]: denizcilik Fon Sözleşmesine gelince, FC 92, CLC 92'nin yetersiz kaldığı büyüklükteki kirlenme zararlarının tazminini amaçlamaktadır (m.2). CLC 92'ye taraf olduğu halde FC 92'ye taraf olmayan devletler, FC 92 ile sağlanan korumanın dışındadır. FC 92, şu hallerden biri nedeniyle tazmin edilememiş olan zararlar için tazminat ödenmesini öngörmektedir (m.4/1) Gemi maliki CLC 92'deki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yararlanmışsa veya CLC 92 tahtındaki borçlarını yerine getirmekte mali açıdan yeterli değil ise ve sigortası da tazminat taleplerini kapsamıyor ise veya teminat yetersiz ise yahut kirlenme zararı gemi malikinin CLC 92'deki sınırlı sorumluluk limitlerini aşıyorsa bu defa FC 92 devreye girmekte, zararlar bu

konvansiyon tahtında karşılanmaktadır. FC 92 limiti son olarak 135 milyon SDR'den 203 milyon SDR'ye çıkarılmıştır.

Yakınlarda, 10 Eylül 2017 tarihinde Pire Limanı/Yunanistan'da demirdeyken batmış olan "AGIA ZONI" hadisesi malumunuzdur. Tankerde battığı sırada 2.194 ton IFO ve 370 ton MGO mevcuttu. Tahminlere göre 700 m³ yakıt Salamina Adaları, Pire ve Atina Sahilleri'nde kirlilik oluşturmuştur. Yunanistan bahsi geçen konvansiyonlardan 1992 CLC and the 1992 Fund konvansiyonlarına taraftır. The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds) resmi sitesindeki verilere göre; Agia Zoni II tankerinin tonajı 1.597 GT olup, 1992 CLC konvansiyonu uyarınca, 5.000GT altı için öngörülen limitasyon uygulanacaktır, bu durumda sorumluluk 4.51milyon SDR ile sınırlı olacaktır.

CLC ve IOPC Fon kapsamında olmayan tehlikeli ve zararlı maddelerin taşınmasından kaynaklı kirlilik vakıalarında, çevrenin temizlenmesi ve zararların tazmin edilmesi durumu söz konusu ise, henüz Türkiye dahil 8 devlet tarafından imzalanmış olan HNS Konvansiyonu devreye girecektir. LLMC limitlerinin üzerine çıkan zararlar, oluşturulan bir fon eliyle zararlar karşılanacaktır. CLC ve IOPC fon kapsamında olmayan petroler de bu konvansiyon kapsamındadır. HNS Konvansiyonu uyarınca, gemi maliki ve FON'un toplam limiti maksimum 250 Milyon SDR'dir.

Kısaca bahsetmek gerekirse, tankerlerden kaynaklı kirlilikle ilgili alınan bir başka tasarruf ise 2006 yılında P&I sigortacılarını temsilen IG ile IOPC Fonları (92 Fonu ve İlave Fon) arasında imzalanan memorandumdur (MOU). Bunun neticesinde, STOPIA 2006 (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) ve TOPIA 2006 (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) adlı iki sözleşmeye dayalı bir düzen getirilmiştir.

Kirlilik hadiselerinde mevzuatın dağınıklığı, limitasyonlar konusunda uygulama karmaşası yarattığından, temennimiz uluslararası yeknesak bir sorumluluk rejiminin getirilmesi ve bu yolla tazmin borçlarının-kimi zaman devletin-üzerinden bu yükün kaldırılmasıdır.

