

ULUSLARARASI PETROL KİRLİLİĞİ TAZMİN FONLARINCA GEMİ TANIMININ YORUMUNA İLİŞKİN YÜRÜTÜLEN ÇALIŞMALAR

*Effects By International Oil Pollution Compensation Funds Towards the
Interpretation of the Definition of Ship*

İsmail DEMİR*

ÖZET

Bu makalenin amacı, Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları (Tazmin Fonları) 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (1992 HSS) m. 1(1)'de yer alan gemi tanımının yorumuna dair sorunların çözümüne ilişkin olarak kabul edilen Rehber Kuralların kapsamlı şekilde incelenerek önemini, sağlayacağı etki ve katkıları ortaya koymaktır. Rehber Kurallar, bağlayıcı nitelikte bir hukuki belge değildir. Fakat gemi tanımının yorumunda ortaya çıkan sorunların çözümü hususunda hükümetler, Tazmin Fonları, donatanlar ve ilgili diğer denizcilik çevrelerine katkı sağlayacak önemli bir metindir.

Rehber Kurallar, gemi tanımının yorumlanmasında karma (*hybrid*) yaklaşım metodunu benimsemiştir. Bu metot, açıkça gemi tanımı içinde kalan veya açıkça gemi tanımı içinde kalmayan deniz araçları listelerinin yetersiz olması durumunda deniz ulaştırma zinciri kavramının (*maritime transport chain*) tamamlayıcı bir yorum kuralı olarak devreye girmesini öngörmektedir. Pragmatik ve etkili bir yorumu kuralı olarak deniz ulaştırma zinciri kavramı, 1992 HSS'nin sağlıklı ve yeknesak biçimde uygulanması amacına katkı sağlayabilir. Rehber Kurallar, Viyana Sözleşmeler Hukuku Sözleşmesi'nin 31(3) maddesine uygun olarak 1992 HSS ve 1992 Fon Sözleşmesi'nin (1992 FC) uygulanması ve yorumlanmasında sonraki bir anlaşma veya sonraki bir

* Doç. Dr., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi
(isocukdemir@hotmail.com).

Makalenin geliş tarihi: 05.09.2017 Makalenin kabul tarihi: 06.11.2017

uygulama olarak kabul edilebilir. Bu yaklaşım, özellikle millî mahkemelerin Rehber Kuralları dikkate almalarını kolaylaştırabilir.

Anahtar Kelimeler: Rehber Kurallar, 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, 1992 Fon Sözleşmesi, gemi tanımının yorumu, deniz ulaştırma zinciri, karma yaklaşım, uluslararası petrol kirliliği tazmin fonları.

ABSTRACT

This article's purpose is to identify its significance, impact and contributions by means of scrutinizing "Guidance Document" with regard to solve the matters on interpretation of the definition of ship in Article 1(1) of 1992 Civil Liability Convention (1992 CLC) adopted by International Oil Pollution Compensation Funds (Compensation Funds). Guidance Document is not a binding legal instrument. But it is a significant text which would contribute to governments, Compensation Funds, ship-owners and other related maritime communities in respect of solving the matters arising on interpretation of the definition of ship.

Guidance Document has adopted the method of hybrid approach on the interpretation of the definition of ship. This method provides for the application of the concept of maritime transport chain as a supplementary interpretation tool in case the lists of vessels which fall clearly within or outside the definition of ship are insufficient. As a pragmatic and efficient interpretation principle, the concept of maritime transport chain could contribute to object that 1992 CLC should be applied uniformly and soundly. Guidance Document, pursuant to article 31(3) of 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties, could be considered as a subsequent agreement or a subsequent practice regarding interpretation and application of 1992 CLC and 1992 FC. This approach may especially facilitate that national courts would take into account Guidance Document.

Key Words: Guidance Document, 1992 Civil Liability Convention, 1992 Fund Convention, interpretation of the definition of ship, maritime transport chain, hybrid approach, international oil pollution compensation funds.

GİRİŞ

Gemi, deniz hukukunun en temel ve anahtar kavramlarından birisidir. Bir milletlerarası sözleşmenin veya bir millî kanunun kapsam ve uygulama koşullarının belirlenmesinde suda hareket edebilen hangi araçların gemi sayılacağı büyük önem taşımaktadır.

Genel olarak gemi tanımı üzerinde bir fikir birliği bulunmamaktadır. Milletlerarası seviyede de kabul görmüş bir gemi tanımı mevcut değildir. Buna gerek olmadığı gibi, böyle bir tanımın yapılması mümkün de değildir. Her bir milletlerarası sözleşme veya kanun, ulaşmak istediği amaç ve ihtiyaçlar paralelinde genellikle kendi uygulama kapsamı içinde yer alacak gemileri özel olarak tanımlar. Bu sebeple mevzuatta çok sayıda ve birbirinden çok farklı gemi tanımına rastlanmaktadır¹.

Çalışmamızın odak noktasını, “1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme”nin (1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi: 1992 HSS)² 1(1) maddesinde yer alan “gemi” (*ship*) tanımı oluşturmaktadır. Bir deniz aracı, 1992 HSS m. 1(1) çerçevesinde gemi tanımına uygun düşüğü takdirde kural olarak sadece bu Sözleşme hükümleri değil, fakat duruma göre “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme” (1992 Fon Sözleşmesi: 1992 FS)³ ve “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü” (2003 Tamamlayıcı Fon Sözleşmesi: 2003 TFS)⁴ hükümlerinin

¹ Mevzuatta gemi tanımına dair ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, Cüneyt. (2010). Türk Mevzuatında Gemi Tanımı. *Rona Serozan'a Armağan*, C. 2, İstanbul: On iki Levha Yayıncılık, 1615 vd.

² *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992*. 1992 HSS, 27.11.1992 tarihinde kabul edilmiş, 30.05.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 17.08.2002 tarihi itibarıyla 1992 HSS'ne taraf olmuştur. Türkiye'nin bu Sözleşme'ye katılmasının uygun bulunduğuna dair 27.01.2000 tarihli ve 4507 sayılı Kanun, 29.01.2000 tarih ve 23948 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak, daha sonra 26.04.2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanunun 2. maddesiyle uygun bulma kanununda değişiklik yapılarak “ekli çekince ve beyanla” ifadesi Kanun metninden çıkartılmıştır. Bu Kanun, 09.05.2001 tarihli ve 24397 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilâhare, 244 sayılı Kanunun 3. maddesine göre hazırlanan katılma işlemine dair 15.06.2001 tarihli ve 2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 24.07.2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. 1992 HSS'ne 137 devlet taraf olmuştur. Taraf Devletler ile 1992 HSS'ne karşı ileri sürülen çekince ve beyanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>> (erişim tarihi: 31 Ağustos 2017).

³ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992*. 1992 FS, 27.11.1992 tarihinde kabul edilmiş, 30.05.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 17.08.2002 tarihi itibarıyla 1992 FS'ne taraf olmuştur. Türkiye'nin bu Sözleşme'ye katılmasının uygun bulunduğuna dair 27.01.2000 tarihli ve 4508 sayılı Kanun, 29.01.2000 tarih ve 23948 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak, daha sonra 26.04.2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanunun 2. maddesiyle uygun bulma kanununda değişiklik yapılarak “ekli çekince ile” ifadesi Kanun metninden çıkartılmıştır. Bu Kanun, 09.05.2001 tarihli ve 24397 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bilâhare, 244 sayılı Kanunun 3. maddesine göre hazırlanan katılma işlemine dair 15.06.2001 tarihli ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 18.07.2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. 1992 FS'ne 115 devlet taraf olmuştur. Taraf Devletler ile 1992 FS'ne karşı ileri sürülen çekince ve beyanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>> (erişim tarihi: 31 Ağustos 2017).

⁴ *Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992*. 2003 TFS, 16.05.2003 tarihinde kabul edilmiş,

uygulanması mümkün olabilir. Zira 1992 HSS m. 1(1)'de yer alan gemi tanımı ile 1992 FS⁵ ve 2003 TFS'nde⁶ yer alan gemi tanımları birbirinin aynıdır.

Bu makalede 1992 HSS kapsamında gemi tanımının önemi, gemi tanımına ilişkin yorum farklılıklarının doğuracağı sorunlar ve özellikle Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonlarının (Tazmin Fonları)⁷ konuya ilişkin yürüttüğü çalışmalar inceleme konusu yapılmıştır. Konuya ilişkin olarak “1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu” (1992 Fonu) ve “2003 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Ek Fonu”dan (2003 Fonu) oluşan Tazmin Fonları'nın uzun yıllar süren çalışmaları sonucunda kabul etmiş olduğu “Üye Devletler İçin Rehber Belge – Gemi Tanımının Değerlendirilmesi” (Rehber Kurallar)⁸, oldukça önemli bir milletlerarası belge niteliğindedir. Rehber Kurallar, çalışmamızın ağırlıklı konusunu oluşturmaktadır.

Çalışmamızda 1992 HSS, 1992 FS ve 2003 TFS'nin sağlıklı ve yeknesak biçimde uygulanmaları bakımından, gemi tanımına dair mevcut yorum farklılıklarının giderilmesinde Rehber Kurallar'ın önemi ortaya konulmuş, sağlayacağı katkı ve etkiler ayrıntılı şekilde incelenmiştir. Makalenin sonuç bölümünde varılan sonuçlar ile önerilerimiz maddeler hâlinde sıralanmıştır.

I. 1992 HUKUKİ SORUMLULUK SÖZLEŞMESİ'NDE GEMİ TANIMI

1992 HSS m. 1(1)'e göre gemi; dökme hâlde petrol türevlerini (hidrokarbür) taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını anlatır; ancak başka yüklerle petrol türevleri taşıyabilecek nitelikteki gemilerde, petrol türevleri taşıdıkları zamanda ve böyle bir gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı ispatlanmış

03.03.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 05.06.2013 tarihi itibarıyla 2003 TFS'ye taraf olmuştur. Türkiye'nin 2003 TFS'ne katılmasının uygun bulunduğu dair 29.06.2012 tarihli ve 6348 sayılı Kanun, 12.07.2012 tarihli ve 28351 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Bilâhare, 244 sayılı Kanunun 3. maddesine göre hazırlanan katılma işlemine dair 10.09.2012 tarihli ve 2012/3717 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme'nin İngilizce ve Türkçe metinleri, 10.10.2012 tarihli ve 28437 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. 2003 TFS'ne 31 devlet taraf olmuştur. Taraf Devletler ile 2003 TFS'ne karşı ileri sürülen çekince ve beyanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>> (erişim tarihi: 31 Ağustos 2017).

⁵ 1992 FS m. 1(2)'de, “gemi”, “kişi”, “malik”, “petrol”, “kirlenme zararı”, “önleyici tedbirler”, “olay” ve “örgüt” kelimelerinin 1992 HSS m. 1'deki tanımlarla aynı anlama sahip olduğu belirtilmektedir.

⁶ 2003 TFS m. 1(6)'da “gemi”, “kişi”, “malik”, “petrol”, “kirlenme zararı”, “önleyici tedbirler” ve “olay” kelimelerinin 1992 HSS m. 1'deki tanımlarla aynı anlama sahip olduğu belirtilmektedir.

⁷ *International Oil Pollution Compensation Funds*. Tazmin Fonları, ortak sekretaryaya sahiptir.

⁸ *Guidance Document for Member States, Consideration of the Definition of Ship*. Metin için bkz. IOPC/APR 16/9/1, April 27, 2016.

olmadıkça petrol türevi taşıma seferini izleyen seferleri sırasında bu Sözleşme'ye göre gemi kabul edilecektir. Bu tanım, 1992 FS ve 2003 TFS için de aynen benimsenmiştir. Bu sebeple, çalışmamızda 1992 HSS m. 1(1) çerçevesinde yapılan açıklama ve referanslar, bu sözleşmeler için de geçerlidir.

“Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme, 1969”un (1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi: 1969 HSS)⁹ sınırlı gemi tanımının doğurduğu mahzurları ortadan kaldırmak amacıyla 1992 HSS’de gemi tanımı, bir hayli geniş tutulmuştur. Gemi sözcüğü, öncelikle dökme hâlde petrol türevlerini taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını ifade etmektedir¹⁰. Bir başka deyişle, deniz gemilerinin dışında dökme hâlde petrol türevlerini taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş her türlü deniz araçları da gemi olarak kabul edilmektedir. Söz konusu deniz gemileri ve deniz araçlarının tamamı için tanker kelimesi de kullanılabilir.

1969 HSS’de sadece fiilen dökme hâlde petrol taşıyan gemiler esas alınmış ve deniz kazası sırasında petrolü fiilen dökme hâlinde taşımayan geminin yakıt tankındaki petrolün neden olabileceği kirlilik zararı kapsam dışında bırakılmıştır¹¹. Nitekim OLYMPIC BRAVERY¹² kazasında ciddi bir petrol kirliliği yaşanmış olmasına rağmen tankerin boş alması sebebiyle

⁹ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*. 1969 HSS, 29.11.1969 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization: IMO) önderliğinde Brüksel’de kabul edilmiş ve 19.06.1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, yukarıda belirtildiği üzere bu Sözleşme’nin 1992 Protokolü ile değiştirilmiş hâline taraftır. 1969 HSS’ye hâlen 34 devlet taraftır. 1992 HSS’nin geniş kabul görmesi sebebiyle 1969 HSS, önemini yitirmiştir. Taraf Devletler ile 1969 HSS’ye karşı ileri sürülen çekince ve beyanlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>> (erişim: 31.08.2017).

¹⁰ 1992 HSS’nin deniz gemisi ile her türlü deniz araçları dışındaki gemilere uygulanmamasının, deniz dışında dâhili taşıma yapmayan devletler bakımından önemli görünmemekle birlikte özellikle yaygın bir şekilde nehir veya diğer iç sularda taşımacılık yapan devletler bakımından büyük önemi haiz olduğu ileri sürülmektedir: Özçayır, Oya. (2000). *Limitation of Liability Problems in Cases of Oil Pollution*. *Maritime Studies*, No: 110, s. 7.

¹¹ Gauci, Gothard. (1997). *Oil Pollution at Sea – Civil Liability and Compensation for Damage*. New York: John Wiley & Sons Publication, s. 62.

¹² Bu olayda 275.000 ton büyüklüğündeki OLYMPIC BRAVERY isimli tanker, 24.01.1976 tarihinde Norveç’in Foresund şehrinde Fransa’nın Brest şehrine boş olarak seyrüsefer yapmakta iken İngiltere kıyılarına bir mil uzaklıkta karaya oturmuştur. Hava şartlarının da etkisiyle tanker, demirden ayrılarak sürüklenmeye başlamıştır. 13.03.1976 günü tankerde bulunan yakıt tanklarının boşaltılması için kurtarma faaliyetine girilmiş ise de başarılı olunamamış, tanker ikiye ayrılarak yaklaşık 1.200 ton akaryakıt (fuel oil) denize sızmıştır. Fransız yetkililer, olaya müdahalede etkisiz kalmaları dolayısıyla eleştirilmiştir. Bkz. Chau, Who. (1996). *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*. London – The Hague – Boston: Kluwer Law International s. 130; <<http://www.cedre.fr/en/Our-resources/Spills/Spills/Olympic-Bravery>> (Erişim 13.07.2017).

Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Rejiminin (Tazmin Rejimi)¹³ işletilmesi mümkün olamamıştır¹⁴. Ancak başta AMOCA CADIZ kazası olmak üzere meydana gelen birçok deniz kazasını takiben boş tankerlerin karıştığı kirlenme olaylarının da Tazmin Rejiminin kapsamına alınması önerilmeye başlanmıştır¹⁵.

1992 HSS m. 1(1)'de yapılan gemi tanımı, 1969 HSS'nin aksine boş tankerlerin yol açacağı petrol kirliliği zararını da kapsama almaktadır. Bu tanımda da tanker dışındaki gemiler ve bu gemilerin yakıt olarak kullandıkları petrolün sebep olduğu kirlenme zararları kapsam dışındadır¹⁶. Ancak 1969 HSS m. 1(1)'de yer alan tanımdaki "fiilen" (*actually*) kelimesi çıkartılmak suretiyle, artık boş tankerlerde yakıt olarak bulunan petrolün sebep olduğu kirlilik zararı da 1992 HSS'nin uygulama kapsamına dâhil edilmiştir. Dolayısıyla ister yüklü olsunlar, isterse olmasınlar tankerlerden kaynaklanan kirlilik zararlarına 1992 HSS hükümleri uygulanır¹⁷.

¹³ Milletlerarası belgeler ve doktrinde yaygın olarak kullanılan Tazmin Rejimi deyimini, denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin yol açtığı zararların giderilmesi amacıyla, kirlenmeye bağlı hukuki sorumluluk esasları, zararların tazminine yönelik sigorta dâhil zorunlu mali güvencelere dair esaslar ve tüzel kişiliği haiz uluslararası kirlilik tazmin fonlarından oluşan bir rejim anlamına gelmektedir. Demir, İsmail. (2014). Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri. *Ankara Barosu Dergisi*, Y. 72, S. 2014/4, s. 124; Jacobsson, Måns. (2007). The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem. *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 32, No. 1, s.1; Mason, Micheal. (2003). Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime. *Marine Policy*, Vol. 27, s.1; Faurea, Micheal / Hui, Wang. (2008). Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake? *Marine Policy*, Vol. 32, s. 592.

¹⁴ Abdullayev, Cavit. (2005). *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*. Ankara: Yetkin Yayınları, s. 278.

¹⁵ Jacobsen, Douglas A. / Yellen, James D. (1984). Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 15. No. 4, s. 478.

¹⁶ Tanker dışındaki gemilerin bunkerlerinde (yakıt tanklarında) bulunan yakıtların sebep olduğu petrol kirliliği zararları dolayısıyla hukuki sorumluluğu düzenlemek amacıyla IMO önderliğinde düzenlenen bir diplomatik konferans sonucunda 23.01.2001 tarihinde "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme" (*International Convention on Civil liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*) kabul edilmiştir. Türkiye'nin Sözleşme'ye katılımının uygun bulunduğu dair 26.02.2013 tarihli ve 6439 sayılı Kanun, 15.03.2013 – 25588 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Bilahare, Türkiye'nin Sözleşme'ye katılımına dair 08.07.2013 tarihli ve 2013/5110 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve ekinde Sözleşme'nin Türkçe ve İngilizce metinleri, 27.07.2013 – 28720 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. 21.11.2008 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşme'ye Türkiye, 12.12.2013 tarihi itibarıyla taraf olmuştur. Bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>> (erişim tarihi: 31 Ağustos 2017). Bu Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ilgın, Canan Özlem. (2003). *Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

¹⁷ Chau, s. 142; De La RUE, Colin / Anderson, Charles B. (1998). *Shipping and The Environment, Law and Practice*. London – Hong Kong: Taylor & Francis Group, s. 83; Kara, Hacı. (2005). *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*, İstanbul: Yamaner Marka Patent Müşavirlik Yayıncılık Ticaret A.Ş., s. 218.

1992 HSS, kombine taşıyıcılar (*combination carriers*)¹⁸ olarak isimlendirilen hem dökme hâlde petrol, hem de diğer yükleri taşıyabilen gemileri de kapsamına almaktadır. Bu tür gemiler, yolculuklarında sadece petrol taşıyorlarsa veya aynı yolculukta petrolle birlikte diğer yükleri de taşımaktaysalar, 1992 HSS kapsamı içinde kalırlar. Kombine taşıyıcıların, kural olarak dökme hâlde petrol taşımalarını gerçekleştirmiş oldukları yolculuklarını takip eden yolculuklarında da kapsam dâhilinde oldukları kabul edilir¹⁹. Ancak dökme hâlde petrol türevi taşımamasından sonra geminin dökme petrol türevinden arındırıldığı ispatlanırsa, 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi sayılmazlar ve kapsam dışında kalırlar. İspat yükümlülüğü, gemi malikine veya duruma göre 1992 Fonu'na aittir.

Bir kombine taşıyıcı, petrol yükünü bıraktıktan sonra yeni bir yük almadan yolculuğa başladığında, yani balast seyrinde olduğunda veya petrol türevleri dışında bir başka yük olarak (örneğin; dökme hâlinde buğday yükü olarak) yolculuğa başladığında da 1992 HSS kapsamındadır. Bununla birlikte her iki durumda kombine taşıyıcının yolculuğa başlamadan önce tamamen temizlenerek petrol yükünden arındırılmış olduğu ispatlandığı takdirde kombine taşıyıcı, gemi tanımı dışında kalır. Dolayısıyla bu yolculuk esnasında denize dökülen yakıtın sebep olduğu kirlenme zararına 1992 HSS hükümleri uygulanmaz. Eğer taşıma esnasında petrol kalıntılarının hâlen slop tanklarda²⁰ bulunduğu tespit edilirse oluşan kirlenme zararına 1992 HSS hükümleri uygulanır²¹.

1992 HSS, 1969 HSS'de olduğu gibi petrol barçlarını²² da kapsamına almaktadır. Bu sözleşmeler çerçevesinde bir aracın gemi sayılabilmesi için kendiliğinden hareket etme gücüne, yani hareket ettirici bir güce veya dümen donanımına sahip olması gerekmez. Nitekim "1971 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası

¹⁸ Ünan, Samim. (1986). *Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 156; <<https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/combination-carrier>> (erişim tarihi: 10.07.2017); <<http://www.shipinspection.eu/index.php/chartering-terms/65-c/4497-combination-carrier>> (erişim tarihi: 10.07.2017).

¹⁹ Esasen 1969 HSS m. 1(1)'deki gemi tanımı da fiilen dökme hâlde petrol yükü taşıyan kombine taşıyıcıları kapsamına almakla beraber yeterli açıklıktan yoksundur: Abdullayev, s. 279.

²⁰ Slop, tank deşarjlarını, tank yıkama sularını, diğer petrolü karışımları toplamaya ayrılan tank anlamına gelir: <<http://www.marpolandsolas.com/tr/?k=83&mb=Denizcilik%20S%F6z1%FC%F0%FC&mnId=10>> (erişim tarihi: 17.07.2017).

²¹ De La RUE / Anderson, s. 80.

²² Barç, taşıma kapasitesi yaklaşık olarak 30-500 ton arası olan, altı düz, az su çeken, geniş karinalı, makineli veya makinesiz deniz araçlarıdır: <<https://terim.rehberim.gen.tr/terim/barc-nedir>> (Erişim: 17.07.2017).

Sözleşme”nin²³ 2. maddesiyle kurulan Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (1971 Fonu), PONTOON olayında aynı isimli barcın 1969 HSS kapsamında gemi tanımına uygun düştüğüne karar vermiştir²⁴. Benzer nitelikteki NESTUCCA²⁵ ve VISTABELLA²⁶ olaylarında da petrol barçları gemi kabul edilmiştir.

II. GEMİ TANIMINA DAİR YORUM SORUNLARI

1992 HSS, 1969 HSS’ye nazaran gemiyi daha kapsamlı ve esnek biçimde tanımlamış olmasına rağmen hangi deniz araçlarının gemi sayılıp sayılmayacağına tespitinde tam olarak başarılı olamamıştır. Gelişen teknolojiyle birlikte farklı kullanım amaçlarıyla inşa edilen, ileri ve karmaşık teknolojiye sahip yeni deniz araçlarının 1992 HSS m. 1(1) kapsamında gemi sayılıp sayılmayacağını belirlemek her zaman kolay olmamaktadır. Oysa Tazmin Rejiminin sağlıklı biçimde işleminde, gemi tanımının yorumu ve uygulanmasında şeffaflık ve yeknesaklık sağlanması büyük öneme sahiptir.

Bir milletlerarası sözleşme hükmünün doğru yorumlanması, teknik ve özellikle bir hukuki meseledir. Bu bağlamda, bir deniz aracının gemi sayılıp sayılmayacağına dair verilecek karar, doğrudan 1992 HSS, 1992 FS ve 2003 TFS’nin kapsamı üzerinde bir etkiye sahiptir. Bir deniz aracı gemi olarak kabul edildiğinde, ortaya çıkan kirlenme zararlarına 1992 HSS’nin hukuki sorumluluk ve tazminat hükümleri ile, yerine göre 1992 FS ve 2003 TFS’nin ilave tazminat hükümleri uygulama imkânı bulur. Aksi takdirde kirlenme mağdurları Tazmin Rejimi yerine yeterli güvence ve avantajları bulunmayan genel hükümler çerçevesinde zararlarının tazminini ileri sürebilirler ki, bu kirlenme mağdurları için arzulanabilir bir durum değildir. O hâlde aynı veya benzer nitelikteki kirlenme olaylarında bir deniz aracının gemi niteliğinde olup olmadığına dair özellikle uygulayıcılar arasındaki yorum farklılıklarının giderilerek yeknesak uygulamaya gidilmesi, hem Tazmin Rejimini

²³ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971*. Türkiye, yukarıda belirtildiği şekilde bu Sözleşme’nin 1992 protokolüyle değiştirilmiş hâline taraftır. Sözleşme, Taraf Devlet sayısının 24’ün altına düşmesi sebebiyle 24.05.2002 itibarıyla sona ermiştir. Dolayısıyla 1971 Fonu da hükmi şahsiyetini kaybetmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>> (erişim tarihi: 25.08.2017).

²⁴ Bu olayda 07.01.1998 tarihinde PONTOON 300 isimli bir deniz aracı (petrol barcı), 07.01.1998 tarihinde FALCON 1 isimli bir römorkör tarafından çekilmekte iken ağır deniz koşulları ve fırtınaya maruz kalmıştır. Römorkajda iken dökme hâlde petrol yükü (*fuel oil*) taşıyan PONTOON 300, kötü hava koşullarına dayanamayıp bir gün sonra batmış ve petrol yükü denize sızmıştır. Olay sonrasında 1971 Fon Yönetim Kurulu, PONTOON 300’ün 1969 HSS m. 1(1) anlamında gemi tanımına uygun düştüğüne karar vermiştir: IOPCF. Annual Report 1998, s. 105 – 106; 71FUND/EXC.57/15, February 8, 1998.

²⁵ NESTUCCA olayı için bkz. IOPCF. Annual Report 1990, s. 40.

²⁶ VISTABELLA olayı için bkz. IOPCF. Annual Report 1991, s. 52.

güçlendirecek, hem de kirlenme mağdurlarının tazmin rejiminden faydalanmalarını kolaylaştıracaktır. Ayrıca, yorum farklılıklarına dayalı uygulamanın Tazmin Rejimine katkıda bulunması gereken kişiler arasında doğuracağı haksızlıklar da önlenecektir.

Bazı olaylarda bir deniz aracının 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi sayılıp sayılmayacağı kesin olarak tespit etmek bir hayli güçtür. Uygulamada hangi deniz araçlarının gemi tanımına girip girmeyeceği hususunda en çok tereddüt uyandıran ve esasen Tazmin Fonlarının üzerinde kapsamlı ve ayrıntılı şekilde çalıştığı konular aşağıda gösterilmiştir²⁷:

- (a) Yüzen Depolama ve Boşaltma Birimleri (*Floating Storage and Offloading Units*: FSO'lar) ve Yüzen Depolama Birimlerinin (*Floating Storage Units*: FSU'lar)²⁸ gemi sayılıp sayılmayacakları.
- (b) Bir geminin petrol taşınmasıyla ilgili yolculuğuna devam etmesinden önce bir demir yeri veya bağlama yerinde kalmasına izin vermek için bir yıllık sürenin makul bir zaman periyodu olup olmadığı, bu süre zarfında geminin 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği ve olayın özel şartlarının ışığında bir karar verilmesinin gerekli olup olmadığı.
- (c) 1992 Fon Genel Kurulunun, gemiden gemiye petrolün transfer edilmesi faaliyetleriyle (*ship-to-ship oil transfer operations*: STS faaliyetleri) meşgul olan, sürekli veya yarı sürekli olarak demir yerinde bağlı bulunan gemilere boşaltılan petrolün 1992 FS m. 10(1)'in amaçları bakımından "Fona katkıda bulunan petrol" (*contributing oil*)²⁹ olarak nitelendirilmesi gerektiğine dair Ekim 2006'daki toplantısında almış olduğu kararını³⁰ teyit etmesinin gerekip gerekmediği.

²⁷ IOPC/APR 12/11/1, March 21, 2012; IOPC/OCT 15/4/2, September 11, 2015.

²⁸ FSU ve FSO terimlerinin anlamları hakkında bkz. 92FUND/A/ES.3/17, April 16, 1998; 92FUND/WGR.2/2/2, April 9, 1999.

²⁹ 1992 FS m. 1(3)'de "Fona katkıda bulunan petrol"ün aşağıda (a) ve (b) paragraflarında tanımlanan ham petrol ve fuel oil anlamında olacağı belirtilmiştir:

(a) Ham petrol, nakliyat için uygun olması amacıyla işlenen veya işlenmeyen dünyada doğal olarak görülen her türlü sıvı hidrokarbon karışım anlamındadır. Ayrıca, belli öz kısımların alındığı (bazen "damıtık ham petrol" olarak da anılır) veya belli öz parçaların ilave edildiği (bazen "katkılı" veya "yeniden oluşturulmuş" ham petrol olarak da anılır) ham petrolü de içerir.

(b) Fuel oil, ham petrolden kalan ağır öz veya atıklar veya "Amerika Test ve Malzeme Birliği Dört Numara Fuel Oil Şartnamesi (Tanım D 396-69)"a eşdeğer kalitede ısı veya güç üretimi için yakıt olarak kullanım amaçlı bu maddelerin karışımları veya daha ağır atıklar anlamındadır.

³⁰ Bu karar için bkz. 92FUND/A.11/35, October 27, 2006. pr.32.20. 1992 Fon Genel Kurulu, bu kararda; bir tankın boru hattı yoluyla veya başka şekilde karadaki tesislere bağlı olup olmadığını dikkate almaksızın bir üye devletin limanları dâhil kara suları içinde bulunan bir yüzen tanka petrol

- (d) 1992 Fon Genel Kurulunca, Danimarka Delegasyonunca sunulan IOPC/OCT 10/4/3/1 simgeli raporun³¹ 5.1 ila 5.3 numaralı paragraflarında tarif edilen ana gemilerin (*mother vessels*) demir yerinde sürekli veya yarı sürekli olarak bağlı olmamaları sebebiyle onların üzerinde bulunan petrolün 1992 FS m. 10(1) amaçları bakımından “alınan” (*received*) olarak nitelendirilmesine karar verilmesinin gerekip gerekmediği.
- (e) Bir yıllık sürenin, bir geminin demir yerinde sürekli veya yarı sürekli olarak bağlı bulunduğu değerlendirilmesi bakımından makul bir ilave süre olup olmadığı ve dolayısıyla bu gemilere yüklenen petrolün 1992 FS m. 10(1)’in amaçları bakımından “Fona katkıda bulunan petrol” olarak nitelendirilmesinin gerekip gerekmediği ile olayın özel şartlarının ışığı altında bir karar verilmesinin mümkün olup olmadığı.

III. TAZMİN FONLARINCA KABUL EDİLEN REHBER KURALLAR

A) Rehber Kurallara Giden Süreç

1992 HSS m. 1(1) çerçevesinde gemi tanımının yorumunda karşılaşılan sorunlar, Tazmin Fonlarının muhtelif toplantılarında gündeme gelmiştir. Konuya ilişkin olarak Tazmin Fonlarının Yöneticisi (*Director*: Yönetici), Tazmin Fonlarının Ekim 2010’da gerçekleştirilen toplantısında 1992 Fonunun gemi tanımının yorumuna dair kullandığı ilkelerde bir değişikliğe gidilmesi olasılığı ile özellikle *sloplar* gibi FSU’ların sebep olduğu kirlenme zararının 1992 FS’nin kapsamına alınmasının gerekip gerekmediği sorununa temas eden ayrıntılı bir rapor sunmuştur³². Bu arada Danimarka Delegasyonunca da 1992 HSS ve 1992 FS’nin kapsamıyla ilgili olarak ortaya çıkan bazı meselelere ilişkin bir rapor sunulmuştur³³.

Müzakereler sonucunda 1992 Fon Genel Kurulu adına hareket eden 1992 Fonu İdare Meclisi, aşağıdaki konularda çalışmak üzere Tazmin Fonları Sekreteriyasına talimat vermiştir³⁴:

boşaltılmasını, 1992 FS anlamında bir “alım” (*receipt*) olarak kabul etmiştir. Bu bağlamda yüzen tanklar, ölü gemi (donanımı olmayan gemi) olsalar, yolculuğa çıkmaya hazır olmasalar veya demir yerinde sürekli veya yarı sürekli olarak bağlı olsalar bile gemi sayılmıştır. Dolayısıyla söz konusu yüzen tanklara yüklenen petrol, “Fona katkıda bulunan petrol” niteliğindedir.

³¹ IOPC/OCT 10/4/3/1, September 24, 2010.

³² IOPC/OCT 10/4/3, October 5, 2010. Bu raporda 1992 Fon Yöneticisi, FSU’lar olarak kabul edilecek deniz araçlarının tip ve sayısını incelemek ve tespit etmek için görevlendirilen danışmanlarından Douglas Westwood tarafından hazırlanan raporu özetlemiştir.

³³ IOPC/OCT 10/4/3/1, September 24, 2010.

³⁴ IOPC/OCT 10/11/1, October 22, 2010.

- (a) 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi tanımının, FSU'ları ne ölçüde kapsayabileceğine ilişkin bir hukuki analiz yapmak.
- (b) Bu safhada yapılacak analizlerde diğer milletlerarası sözleşmelerin dikkate alınmayarak, sadece 1992 HSS ve 1992 FS hükümleri referans alınmak kaydıyla gemi tanımına dair yorumları değerlendirmek³⁵.
- (c) Danimarka tarafından gündeme getirilen “ana gemiler” ile taşınan petrolün “alınan”³⁶ olarak kabul edilip edilmeyeceğine ilişkin yapılacak hukuki çalışmalara katkı sağlamak.

Bilahare, Yönetici, belirtilen konular üzerinde hukuki çalışmalar yapmak üzere Oxford Üniversitesi'nin önde gelen akademisyen ve uygulamacılarından Prof. Vaughan Lowe'ü görevlendirmiştir. Prof. Lowe, Eylül 2011'de “1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesinde Gemi Tanımının Yorumuna Dair Rapor” (Hukuki Mütalaa)³⁷ isimli oldukça ayrıntılı ve değerli çalışmasını tamamlayarak Tazmin Fonlarına sunmuştur.

Tazmin Fonlarının Ekim 2011'de yapılan toplantısında Yönetici, Prof. Lowe'ün Hukuki Mütalaa'sını da ihtiva eden bir rapor sunmuştur³⁸. Söz konusu raporun Tazmin Fonlarının toplantılarında tartışılarak gemi tanımına dair sorunların kapsamlı biçimde ele alınması ve değerlendirilmesi amacıyla 1992 Fon Genel Kurulunca 7. Oturumlar Arası Çalışma Grubu (Çalışma

³⁵ Gemi tanımının yorumlanmasına ilişkin sorunların çözümünde bağlayıcı niteliği bulunmayan Rehber Kurallar'ın kabul edilmesi yerine 1992 HSS, 1992 FS ve 2003 TFS'nin ilgili hükümlerinde değişiklik yapan bir protokolün kabulünün daha sağlam bir yöntem olacağı düşünülebilir. Ancak, mevcut konjonktür içinde bu yöntem, bir hayli zaman alacağı gibi Taraf Devletler için de önemli idari ve yasal külfetler getirebilir. Yeni bir protokol çalışması, sadece 1992 HSS'deki gemi tanımının değiştirilmesini değil, fakat Tazmin Rejimine ilişkin diğer birçok hükümlerin de değiştirilmesini gündeme getirebilir. Ayrıca, 1992 HSS ve 1992 FS'ne taraf olmayan devletlerin belirtilen protokolü onaylamaları durumunda birçok sözleşme hukuki komplikasyonları da doğabilir. Bu sebeplerle, 1992 HSS m. 1(1)'deki gemi tanımının yorumuna ilişkin varılacak bir uzlaşmayı yansıtan Tazmin Fonları Genel Kurul Kararının bu safhada pratik ve etkili bir metot olduğu, yeni bir protokolün kabulünün gerçekçi olmadığı fikri genel kabul görmüştür. Tazmin Fonları Yöneticisinin bu yöndeki açıklamaları için bkz. IOPC/OCT 11/4/4, September 14, 2011.

³⁶ Danimarka'nın raporu için bkz. IOPC/OCT 10/4/3/1, September 24, 2010.

³⁷ *Report on the Interpretation of the Term “Ship” in the 1992 Civil Liability Convention.*

³⁸ IOPC/OCT 11/4/4, September 14, 2011. Yönetici, sunumunda gemi tanımının yorumuna ilişkin olarak Tazmin Fonları Yönetim Organlarının kabul ettiği ilkeler ile Prof. Lowe'ün Hukuki Mütalaa'sının birbirlerine paralel olduğunu belirtmiş, ancak bir geminin makul olarak artık petrol taşıdığı bir yolculukta olduğunun söylenemeyeceği azami bir bekleme veya demir yerinde bağlanma süresinin gerekli olup olmadığı hususuna dikkat çekmiştir. Bu bağlamda, Yönetici, meseleye pragmatik bir çözüm bulunmasının gerekli olduğunu, bir denge meselesi olarak bir yıllık sürenin, bir geminin petrol taşıdığı yolculuğa başlamasından önce demir yerinde kalabileceği makul bir süre olarak kabul edilebileceği görüşünde olduğunu belirtmiştir.

Grubu) kurulmuştur³⁹. Hukuki Mütalaa, Çalışma Grubu müzakerelerinin temel belgesi olmuştur⁴⁰.

Başkanlığına Danimarkalı Mrs Birgit Sølling Olsen'in getirildiği Çalışma Grubunun görev sınırları şu şekilde belirlenmiştir⁴¹:

- (a) Gemi tanımına ilişkin olarak gerek Yönetici tarafından sunulan raporda, gerekse ilgili diğer belgelerde vurgulanan farklı yorumların, Tazmin Rejiminin sağlamış olduğu teminatın kapsamı ve katkıları üzerinde sahip olduğu veya olabileceği sonuçları analiz etmek.
- (b) 1992 HSS m. 1(1)'deki gemi tanımı ile 1992 FS m. 10 hükmünün yorumlanmasına yönelik yeknesak bir yaklaşım gösterilmesi hususunda 1992 Fon Genel Kuruluna önerilerde bulunmak.
- (c) 1992 Fon Genel Kurulunun 18. Dönem Toplantısına kadar çalışmalarını tamamlayarak nihai raporunu hazırlamak, Genel Kurulun her bir olağan toplantısı için ilk tespitleriyle birlikte önerilerini sunmak⁴².

³⁹ IOPC/OCT 11/11/1, October 28, 2011.

⁴⁰ Hukuki Mütalaa'da varılan sonuçlar, aşağıda özetlenmiştir:

- (a) Klasik FSO'lar, 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi tanımına uygun düşmemektedir. Zira gemi tanımı, bilinçli bir şekilde dökme hâlde petrol yükünün taşınması olgusuna bağlanmıştır. Bu taşıma, doğal olarak geminin bir yolculukta seyrişer yapmasını gerektirmektedir. FSO'ların 1992 HSS'nin kapsamına dâhil edilmesi düşüncesine yönelik olarak bu Sözleşme'de hiçbir işaret bulunmamaktadır.
- (b) 1992 HSS ve 1992 FS, FSO'lara makul biçimde uygulanamaz. Bu Sözleşmeler, bir gemi ile bir FSO arasındaki farklılıkları açık ve tam olarak ortaya koyacak kurallar içermemektedir. Tazmin Fonları, bu amaçla pratik kuralları geliştirme ve bunları uygulamada geniş bir takdir hakkına sahiptir. Bu ölçütler, deniz aracının yük olarak deniz yoluyla petrolün taşınması için bir yolculuğa kalkışıp kalkışmadığı veya bir yerde petrolü depolayıp depolamadığı meselesine odaklanmalıdır.
- (c) 1992 FS m. 10'a göre katkıların amaçları bakımından neyin petrolün bir alımını oluşturduğu sorunu, hangi araçların gemi kabul edileceği sorunundan bağımsızdır. Tazmin Fonları, m. 10'un amaçları bakımından, petrolün alınmış olduğu şartların tam bir tanımını tayin etmede geniş bir takdir hakkını kullanabilir.
- (d) Tek bir yerde uzun bir zaman süreci içinde bağlı bulunan bir tankerin hangi kategoriye uygun düşeceğini belirlemek amacıyla, bir gemi ve bir FSO arasındaki ayrımı açık bir şekilde ortaya koyan belirlenmiş hiçbir ölçüt yoktur. Tazmin Fonları, makul ölçütleri kabul etmek ve bunları uygulamakta özgürdür. Eğer Tazmin Fonları, bağlayıcı nitelikte bir protokolden ziyade, bir Genel Kurul Kararı formunda söz konusu ölçütleri kabul ederse, bağlayıcı olmamakla beraber millî mahkemelerin bu ölçütlere uymaları kendilerinden beklenir.
- (e) Ana gemilerde taşınan petrol, "alınan" "Fona katkıda bulunan petrol" olarak kabul edilmemelidir.

⁴¹ IOPC/OCT 11/11/1, October 28, 2011, Annex III.

⁴² 1992 Fon Genel Kurulunun Ekim 2014'de yapılan toplantısında, Çalışma Grubu Başkanının önerisi üzerine görev sınırlarında değişikliğe gidilerek Çalışma Grubunun Nisan 2015'de bir toplantı daha yapmasına ve 1992 Fon Genel Kurulunun Ekim 2015'de gerçekleştirilecek toplantısına nihai raporunu sunmasına karar verilmiştir. Bkz. IOPC/OCT 14/4/2/Rev.1, September 11, 2014; IOPC/OCT 14/11/1, October 24, 2014.

Çalışma Grubu, Nisan 2012, Nisan 2013, Mayıs 2014 ve Nisan 2015 olmak üzere toplamda dört defa toplanmıştır. Çalışma Grubu'nun ikinci toplantısında başkanın önerisi üzerine Avustralya, Japonya, Hollanda, Norveç, Milletlerarası Koruma ve Tazmin Kulüpleri Birliği (*International Group of Protection and Indemnity Clubs*: Milletlerarası Grup) ve Milletlerarası Deniz Ticaret Odasından (*International Chamber of Shipping*: ICS) oluşan bir Danışma Grubu (*Consultation Group*) kurulmuştur. Danışma Grubunun amacı, Tazmin Fonları ve bunlara üye devletlerin başvuracakları Rehber Kuralları ihtiva eden bir belgenin veya ölçütlerin oluşturularak Çalışma Grubunun bir sonraki toplantısına daha güçlü önerileri sunmaktır.

Danışma Grubu, Çalışma Grubunun üçüncü toplantısı öncesinde, 28.10.2013 tarihinde üyelere gelen muhtelif raporları görüşmüştür. Danışma Grubu, çalışmalarında İspanya Delegatesi tarafından ortaya atılan "Deniz Ulaştırması Zinciri" (*Maritime Transport Chain*) kavramını⁴³, Tazmin Fonlarına katkı sağlanması meselesini ve özellikle 1992 HSS'ye Taraf Devletlerin kara sularında yer alan FSU ve FSO'lar ile STS faaliyetlerini yürütürken uzun bir zaman periyodu için aynı pozisyonda kalan tankerlere petrol boşaltılmasını detaylı olarak müzakere etmiştir⁴⁴.

Çalışma Grubu, Ekim 2015'de nihai raporunu 1992 Fonu İdare Meclisine sunmuştur⁴⁵. Rapor, önce Tazmin Fonları Yönetim Organlarının⁴⁶ Ekim 2015'deki toplantısında görüşülmüştür. 1992 Fonu İdare Meclisi, Çalışma Grubunun bütün önerilerini kabul etmiştir⁴⁷. Çalışma Grubunun nihai raporuna istinaden Tazmin Fonları Sekreteryasınınca müzakerelere esas

⁴³ Bkz. aşağıda III/F.

⁴⁴ Danışma Kurulu raporu için bkz. IOPC/May 14/8/1, February 27, 2014. Danışma Grubunun sunmuş olduğu raporda Çalışma Grubu, aşağıda belirtilen konularda değerlendirme yapmaya davet edilmiştir:

- Petrolün deniz yoluyla taşınması hususunun açıklığa kavuşturulması ve bir deniz aracıyla petrolün taşınması veya depolanmasının deniz taşıma zincirinin bir parçası olarak kabul edilebileceği hâllerin 1992 HSS'nin kapsamına dâhil edilmesinin gerekliliği.
- 1992 Fonu Yönetim Organlarının, her bir olay temelinde bir geminin 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi niteliğine sahip olup olmadığı hakkında karar vermelerine yardımcı olmak için bir dizi açıklayıcı ölçütlerin geliştirilerek açıkça gemi tanımı içinde kalan ve kalmayan deniz araçlarının tipleri ve senaryoların listesinin oluşturulması.

⁴⁵ IOPC/OCT 15/4/2, IOPC/APR 15/8/2, September 11, 2015. Çalışma Grubunun IOPC/OCT 15/4/2 simgeli dokümanı üzerinde bazı tadilatların yapıldığı IOPC/OCT 15/4/2/WP.1 simgeli yeni bir rapor hazırlanmıştır. Çalışma Grubunun nihai raporu öncesinde Çalışma Grubu Başkanı, henüz sonuçlandırılmayan meselelere temas eden kapsamlı bir rapor sunmuştur: IOPC/APR 15/8/1, March 16, 2015. Müzakereleri takiben 1992 Fonu İdare Meclisi, Çalışma Grubunun varmış olduğu sonuçları yansıtan ve "Rehber Kurallar" olarak isimlendirilecek kısa bir belgenin yazımı hususunda Sekreteryayı talimatlandırmıştır: IOPC/APR 16/4/1, March 24, 2016.

⁴⁶ Tazmin Fonlarının Yönetim Organları; 1992 Fonu İdare Meclisi (*Administrative Council*), 1992 Fonu Yönetim Kurulu (*Executive Committee*) ve Tamamlayıcı Fon Genel Kurulu'ndan (*Supplementary Fund Assembly*) oluşmaktadır.

⁴⁷ IOPC/OCT 15/11/1, October 23, 2015.

alınmak üzere hazırlanan rapor ise, Tazmin Fonlarının Nisan 2016'daki toplantısında görüşülmüştür⁴⁸. Müzakereler sonucunda Tazmin Fonları, Çalışma Grubu raporunda benimsenen öneriler doğrultusunda Rehber Kuralları kabul etmiştir⁴⁹.

B) Rehber Kuralların Hukuki Niteliği

Rehber Kurallar, sadece 1992 HSS m. 1(1) çerçevesinde bir deniz aracının gemi olarak kabul edilip edilmeyeceğine, bir petrol dökülmesi olayını müteakip prensip olarak tazminatın ödenmesinin gerekli olup olmadığına yönelik yapılacak yorum ve değerlendirmelerde kılavuzluk sağlamaktadır. Rehber Kurallar, bu çerçevede bayrak devletleri, donatanlar, kıyı ötesi deniz araçları işletenleri ve üye devletlerin mahkemeleri dâhil olmak üzere, hükümetler ve denizcilikle ilgili diğer kişi ve kurumların yapacakları yorumlarda kolaylık sağlamak için geliştirilmiştir.

Bu sebeple Rehber Kurallar, bağlayıcı nitelikte bir hukuk metni olarak kabul edilemezler. Nitekim Rehber Kuralların hemen önsözünde bu esas tekrarlanmakta, bu belgenin 1992 Fonu İdare Meclisinin Ekim 2015'deki toplantısında 1992 Fonuna üye devletlerce alınan kararı yansıttığı⁵⁰ ve ilgili milletlerarası sözleşmelerin emredici bir yorumu olarak görülmemesi gerektiği belirtilmektedir.

Bununla birlikte, Hukuki Mütalaada, "1969 tarihli Viyana Sözleşmeler Hukuku Sözleşmesi"nin⁵¹ (Viyana Sözleşmesi) 31(3) maddesi gereği 1992 Fonu Yönetim Organları tarafından alınan kararların Taraf Devletler arasında sözleşmelerin yorumuna dair sonraki bir anlaşma veya uygulama olarak kabul edilebileceği ileri sürmüştür⁵². Ancak, bu görüş Tazmin Fonlarınca benimsenmemiştir.

Yönetici, bu meselenin daha önceden Tazmin Fonlarının Yönetim Organlarınca tartışıldığını ve üzerinde tam olarak mutabakata varılmadığını belirtmiştir⁵³. Mesele ilk olarak 1971 Fonu'nun 7. Oturumlar Arası Çalışma Grubunda tartışıldığında bazı delegeler, alınan kararların Viyana

⁴⁸ IOPC/APR 16/4/1, March 24, 2016.

⁴⁹ Metin için bkz. IOPC/APR 16/9/1, April, 27 2016, Annex II. Sekreteryanın raporu için bkz. IOPC/APR 16/4/1, March 24, 2016.

⁵⁰ IOPC/OCT 15/11/1, October 23, 2015.

⁵¹ *Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969*. Türkiye Viyana Sözleşmesi'ne taraf olmamıştır. Sözleşmenin metni için bkz. <<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201155/volume-1155-i-18232-english.pdf>> (29.08.2017).

⁵² Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Aust, Anthony. (2007). *Modern Treaty Law and Practice*. (2nd ed.). Cambridge: Cambridge University Press, s. 238 – 243; Gardiner, Richard. (2008). *Treaty Interpretation*. (2nd ed.). Oxford: Oxford University Press, s. 226 – 249.

⁵³ IOPC/OCT 11/4/4, September 14, 2011.

Sözleşmesi'nin 31(3) maddesine göre Taraf Devletler arasındaki bir anlaşma olarak kabul edilmesi gerektiğini ileri sürmüşler, fakat bu görüş yeterli destek görmemiştir⁵⁴.

Benzer görüşler, bu sefer 1992 HSS ve 1992 FS'nin yorumu ve uygulanmasına dair karar taslağı üzerinde çalışan 1992 Fonunun 3. Oturumlar Arası Çalışma Grubunda da ileri sürülmüştür. 1992 Fonu Genel Kurulunun 7. Olağanüstü Toplantısı adına hareket eden 1992 Fonu İdare Meclisi, 09.05.2003 tarihinde "1992 HSS ve 1992 FS'nin Yorumlanması ve Uygulanmasına Dair 8 Numaralı" bir karar kabul etmiştir⁵⁵. Bu kararın 7. paragrafında, açıkça Viyana Sözleşmesi'nin 31(3) maddesinde belirtilen ilkeye referans yapılmıştır.

1992 Fonu İdare Meclisi müzakerelerinde bazı delegeler, alınan kararın mahkemeleri etkilemeye yönelik bir teşebbüs olarak yorumlanabileceği gerekçesiyle tereddütlerini dile getirmişlerdir. Bu delegelere göre 1992 Fonunun yetkili organları, 1992 HSS ve 1992 FS'nin yeknesak biçimde uygulanması prensibini muhafaza etmek amacıyla, seminer ve sempozyumlara katılım sağlanması gibi kendi yetkileri altındaki yöntemleri uygulamaya ağırlık vermelidirler.

Buna karşılık konuşan delegelerin çoğunluğu, kararın amacının 1992 HSS ve 1992 FS'nin yorumlanması ve uygulanmasında, Tazmin Fonlarının ilkelerini dikkate almaları hususunda mahkemeleri teşvik etmek olduğunu, zira bir uyumsuzlukta mahkemelerin ilgili mesele hakkında karar verecek nihai makamlar olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca, söz konusu kararın mahkemelerce değil, fakat üye devletlerce alındığı ve devletlerin kararı en uygun şekilde kullanmak için yine kendilerinin karar verecekleri vurgulanmıştır.

1992 Fonu İdare Meclisinin yukarıda belirtilen kararında yer verilen açıklamalar, özellikle Viyana Sözleşmesi'nin 31(3) maddesine yapılan referans karşısında Rehber Kuralların, bu maddede belirtildiği şekilde 1992 HSS ve 1992 FS'nin yorumlanmasına dair Taraf Devletler arasında sonraki bir anlaşma veya bu sözleşmelerin uygulanması bakımından sonraki bir uygulama olarak kabul edilebileceği hususunda şüphe duymamak gerekir. Kararda yer alan referans, 1992 Fonunun Viyana Sözleşmesi'nde belirtilen yorum kuralını resmî olarak kabul ettiğini göstermektedir. Viyana Sözleşmesi'nin "Genel yorum kuralı" başlıklı 31(3) maddesinde, bir sözleşmenin bütünü ile birlikte, taraflar arasında sözleşmenin yorumu veya hükümlerinin uygulanması ile ilgili olarak yapılan daha sonraki tarihli herhangi bir anlaşmanın ve tarafların sözleşmenin yorumu konusundaki

⁵⁴ 71FUND/WGR.7/10, March 11, 1994.

⁵⁵ Resolution N°8 on the Interpretation and Application of the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention. 92FUND/AC.1/A/ES.7/7, May 9, 2003, Annex.

mutabakatını tespit eden sözleşmenin uygulanması ile ilgili daha sonraki herhangi bir uygulamanın dikkate alınacağı belirtilmektedir. Bu bağlamda Rehber Kurallar, 1992 Fonu İdare Meclisinin 8 numaralı kararına nazaran spesifik olarak 1992 HSS m. 1(1)'de yer alan gemi tanımı ile 1992 FS m. 10'da düzenlenen "Fona katkıda bulunan petrol"ün belirlenmesinde kullanılacak yorumlara dair Taraf Devletlerin bir mutabakatını yansıtmaktadır. Bu mutabakat, açıkça Viyana Sözleşmesi'nin 31(3) maddesinde düzenlenen durumların kapsamı içinde yer almaktadır.

Rehber Kurallarda bu yönde açık bir hükme yer verilmemesi, söz konusu kuralın geçerli olmadığı veya uygulanmayacağı anlamına gelmemektedir. Bir olayda uyuşmazlığa bakan mahkeme, pekâlâ Viyana Sözleşmesi'nin 31(3) maddesine dayanarak, 1992 HSS ve 1992 FS'nin Taraf Devletlerce uygulanması ve yorumlanmasına dair sonraki bir anlaşma niteliğinde olduğundan bahisle doğrudan Rehber Kuralları esas alabilir. Esasen belirtilen ilkeye paralel olarak Rehber Kuralların kabulünün asıl amacı, Tazmin Fonlarının benimsemiş olduğu ilkelerin Taraf Devletlerce de benimsenerek yeknesak uygulamanın sağlanması ve bu çerçevede söz konusu ilkeleri uygulamaları hususunda millî mahkemelerin teşvik edilmesidir.

Rehber Kurallar, bağlayıcı olmamakla birlikte Tazmin Fonlarının Genel Kurul kararlarına dayandığından en azından birçok Taraf Devlet bakımından etkili bir hukuki belge olarak değerlendirilebilir. Bu doğrultuda Taraf Devletler, bir düzenleyici işlem formatında iç hukuklarına dâhil ederek Rehber Kuralları daha güçlü kılabilirler. Şüphesiz bazı Taraf Devletler, diğerlerinin aksine Tazmin Fonlarının kararlarını daha fazla dikkate almaya ve önemsemeye meyilli olabilirler.

C) Karma Yaklaşım (*Hybrid Approach*) Metodu

Rehber Kurallarda gemi tanımına ilişkin yorum sorunlarının çözümünde karma yaklaşım metodu benimsenmiştir. Karma yaklaşım metodunda, öncelikle açıkça gemi tanımı içinde kalan veya açıkça gemi tanımı dışında kalan deniz araçlarının gösterildiği açıklayıcı listeler oluşturulmuştur. Açıkça gemi tanımına dâhil olduğu veya olmadığı belirtilen deniz araçlarına dair listeler, tâdadi değildir. Bu listelerde yer alan deniz araçlarına benzer nitelikteki diğer araçlar da somut olayın şartlarına bağlı olarak gemi tanımı içinde veya dışında kalabilir. 1992 HSS ve 1992 FS'nin bütün üye devletlerde yeknesak ve hakkaniyete uygun biçimde uygulanması bakımından söz konusu listeler büyük önem taşımaktadır⁵⁶.

⁵⁶ Bu listelerin hazırlanmasının önemi, Çalışma Grubu ve Tazmin Fonlarının hemen hemen bütün toplantılarında çoğu üye devlet delegelerinin yanı sıra Milletlerarası Grup tarafından dile getirilmiştir. Milletlerarası Grup, özellikle Çalışma Grubu toplantılarında, hazırlanacak açıklayıcı listelerin, hangi

Eğer, bir deniz aracının açıkça gemi tanımına uygun düşüp düşmediği hususunda tereddüt ortaya çıkarsa, yani söz konusu deniz aracı, belirtilen listelerde yer almıyorsa veya bu listelerdeki araçlara benzer değilse, bu durumda bir yorum aracı olarak deniz ulaştırma zinciri kavramının kullanılması gerekmektedir.

Karma yaklaşım metodu, esasen her bir olay temelinde (*case by case*) bir deniz aracının gemi sayılıp sayılmayacağına değerlendirilmesine imkân vermektedir. Bir deniz aracının gemi olup olmadığına ilişkin yapılacak değerlendirmelerde her zaman gri sahaların mevcut olabileceği kabul edilmelidir. Dolayısıyla, her bir olay temelinde Tazmin Fonları Yönetim Organları, olayın özel koşullarının ışığı altında bir aracın gemi olup olmadığına yönelik değerlendirme yapma hakkına sahiptir.

D) Açıkça Gemi Kabul Edilen Deniz Araçları

1 – Genel Olarak

Rehber Kuralların 3(1) maddesinde açıkça gemi tanımı içinde kaldığı belirtilen deniz araçları aşağıda gösterilmiştir:

- (a) Fiilen yük olarak dökme hâlde petrol taşıdığına, yük olarak dökme hâlde petrol taşınması için inşa edilen veya bu taşıma için dönüştürülen herhangi bir deniz gemisi veya deniz taşıma aracı.
- (b) Petrol yükünün taşındığı bir yolculuğu takiben, balastta bulunan ve içinde önceki taşımaya ait petrol kalıntılarının bulunduğu bir deniz gemisi veya deniz taşıma aracı.
- (c) Yedeklenmiş olarak (veya normal bir seyrüsefere ya da mücbir sebebe veyahut tehlikeye ait olan amaçlar bakımından demir yerinde geçici olarak) dökme hâlde petrol yükü taşıyan herhangi bir araç⁵⁷.
- (d) Fiilen yük olarak dökme hâlde petrol taşıdığına ve böyle bir taşımayı takip eden herhangi bir yolculuk esnasında hiçbir artığa sahip olmadığı ispatlanmadığı sürece, petrol ve diğer yükleri taşımaya elverişli olan bir gemi (petrol, dökme yük ve cevher taşıyan gemiler – OBO – gibi).

deniz araçlarının Tazmin Rejiminin içinde olduğu ve buna göre sigorta sertifikalarının çıkarılması gerektiği konusunda büyük kolaylık sağlayacağını, bunun yapılmaması durumunda yeknesaklık sağlanamayacağını, üye devletlerin bir olaya 1992 HSS hükümlerini geçmişe etkili olarak uygulama isteklerini teşvik edeceğini belirtmiştir: IOPC/OCT 15/11/1, October 23, 2015.

⁵⁷ Burada geçen araç (*craft*), bir barç veya kıyı ötesi araç olabilir.

- (e) Ya depolama birimleri olarak ya da yük olarak dökme hâlde petrolün taşınması için çalıştırılması amacıyla kendi bağımsız hareket gücü, denizde seyrüsefer için dümen tertibatı ve gemi adamları bulunan, petrol taşıma unsuruna sahip ve bir yolculuğa çıkan kıyı ötesi araç (*offshore craft*)⁵⁸.
- (f) Orijinal olarak petrol taşıma gemileri olarak inşa edilmesine veya dönüştürülmesine (ya da bu şekilde işletilmeye elverişli olmasına) rağmen, sonradan FSO'lara çevrilen, ancak kendi hareket ettirici gücü ve geriye kalan dümen tertibatı altında gemi adamlarıyla birlikte denizde seyrüsefer yapma kapasitesi ile petrol taşıma unsuruna sahip ve bir yolculuğa çıkan araç⁵⁹.

Yukarıda (a) ilâ (d) bentlerinde belirtilen deniz araçlarının gemi oldukları hususunda herhangi bir tereddüt ve tartışma yaşanmamıştır. Buna karşılık (e) ve (f) bentleri kapsamında yer alan FSO, FSU, “Yüzen Üretim Depolama ve Boşaltma Birimi” (*Floating Production Storage and Offloading Unit: FPSO*) ve “Yüzen Sondaj Üretim Depolama ve Boşaltma Birimi” (*Floating Drilling Production Storage and Offloading Unit: FDPSO*) gibi genellikle kıyı ötesinde çalıştırılan deniz araçlarının hangi koşullarda gemi sayılıp sayılmayacağı ve bu araçlara yüklenen petrolün “Fona katkıda bulunan petrol” olarak nitelendirilip nitelendirilmeyeceği üzerinde belirgin tartışmalar yaşanmıştır.

2 – Petrol Depolama, Boşaltma, Üretim ve Sondaj Birimleri

Genellikle kıyı ötesinde faaliyet gösteren, sondaj veya petrolün depolanması, boşaltılması ve üretimi amaçlarıyla inşa edilen FSO, FSU, FPSO ve FDPSO gibi deniz araçları (bundan böyle FSO'lar olarak anılacaktır), gemi olarak kabul edilmemektedir. Belirtilen maksatlarla çalıştırılan bu araçların 1992 HSS m. 1(1)'deki tanıma dâhil edilmeleri hususunda bu Sözleşme'de açık veya üstü kapalı hiçbir işaret veya irade mevcut değildir. Gemi tanımı, bilinçli şekilde yük olarak dökme hâldeki petrolün taşınması olgusuna bağlanmıştır. Dökme petrol yükünün taşınması, geminin seyrüsefer yapmasını gerektirmektedir. Ayrıca, tanımda “yük” (*cargo*) ve “taşıma” (*carriage*) kelimelerine yapılan referansın yanı sıra deniz

⁵⁸ “Kıyı ötesi araç” terimi, inşa amacına veya petrol taşımak için inşa edilen deniz gemilerinden dönüştürülüp dönüştürülmediğine ya da uyarlanıp uyarlanmadığına bakılmaksızın, bir “Yüzen Sondaj Üretim Depolama ve Boşaltma Birimi” (*Floating Drilling Production Storage and Offloading Unit: FDPSO*), “Yüzen Üretim Depolama ve Boşaltma Birimi” (*Floating Production Storage and Offloading Unit: FPSO*), “Yüzen Depolama ve Boşaltma Birimi” (*Floating Storage and Offloading Unit: FSO*) veya “Yüzen Depolama Birimi” (*Floating Storage Unit: FSU*) olabilir.

⁵⁹ Rehber Kuralların 3.1 maddesinin diğer bentlerinin açık hükmü karşısında bu bent hükmü gereksizdir.

aracının dökme hâldeki petrolün yük olarak taşınmasını sağlamak için inşa edilmesi veya dönüştürülmesi gerektiği belirtilmektedir.

Gemi tanımının yorumunda 1992 HSS m. 1’de yer alan “olay” (*incident*), “kirlenme zararı” (*pollution damage*) ve “petrol” (*oil*) gibi diğer tanımların da birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Diğer tanımlara nazaran m. 1(5)’deki “petrol” tanımı öne çıkmaktadır. Petrol yükünün, geminin yüklü veya balastta olup olmadığı dikkate alınmaksızın, sadece m. 1(1)’de tanımı yapılan gemiyle taşınması durumunda 1992 HSS uygulanır.

Bir deniz aracı, petrol yükünün taşınması için inşa edilmiş veya dönüştürülmüş olması sebebiyle şeklen gemi tanımına uygun düşse bile yük veya yakıt olarak taşımadığı petrolün boşaltılması veya sızmasından kaynaklanan kirlenme zararı için 1992 HSS ve 1992 FS’ne göre hiçbir sorumluluk doğmaz. Bir başka deyişle, taşıma olgusu dışında sadece depolama gibi diğer amaçlarla deniz aracından dökülen petrolün sebep olduğu olaylara belirtilen sözleşmeler uygulanmaz.

Klasik FSO’lar, gemi tanımına uygun düşmemekle beraber bazı şartlarla 1992 HSS ve 1992 FS’nin kapsamı içinde kalabilirler. Rehber Kurallar, isabetli biçimde klasik FSO’ları, kendi bağımsız hareket gücü, denizde seyrüsefer için dümen tertibatı ve gemi adamları bulunması koşuluyla açıkça gemi kabul etmektedir. Orijinal olarak petrol taşımak için inşa edilen veya dönüştürülen, ancak sonradan FSO’ya çevrilen bir deniz aracı da aynı koşullarla gemi sayılır. Bu durumda FSO’lar, klasik amacı dışına çıkartılarak mevcut imkânlarıyla bir tanker gibi dökme hâlde petrol taşıma işinde çalıştırılmaktadır. Dolayısıyla, bunların gemi sayılmalarında tereddüt edilmemesi gerekir.

Esasen bir FSO ile gemi arasındaki farklılıkların ne olduğuna dair ne ilgili milletlerarası sözleşme ve belgelerde, ne de uygulamada üzerinde fikir birliğine varılmış açık herhangi bir ölçüt veya hukuki görüş bulunmaktadır. Üye devletlerce bir olayda uygulanacak ölçütlerin belirlenmesi bir takdir meselesi olmakla birlikte 1992 HSS’de örtülü biçimde kabul edilen temel ölçütün, yukarıda belirtildiği üzere bir deniz aracının dökme hâlde petrol yüküyle birlikte denizde seyrüsefer yapabilme kapasitesi olduğu söylenebilir. O hâlde denizde seyrüsefer yapmaya elverişli olmayan bir deniz aracının sadece yük olarak dökme hâlde petrol taşıma kapasitesine sahip olması, onun gemi sayılması için yeterli olmaz. Bu sebeple, Rehber Kurallarda benimsenen açıklayıcı nitelikteki ölçütler, bu gerçeğin uygun biçimde yansıtılması düşüncesine dayanmaktadır.

Rehber Kurallar, dökme hâlde petrolün taşınması unsurunu detaylandırmaktadır. Çalışma Grubu, bu noktada Hukuki Mütalaadaki tespit

ve değerlendirmelere aynen iştirak etmiştir. Bu tür araçlar, kendi bağımsız hareket gücüne sahip olmamakla beraber yedekte petrol yükünü taşımaktaysalar yine gemi kabul edilirler⁶⁰.

3 – Gemi Niteliğinin Korunması veya Geminin Yolculuk Hâlinde Olduğunun Kabulü İçin Bağlama Yerinde Kalabileceği Azami Süre Meselesi

Çalışma Grubunu meşgul eden önemli meselelerden birisi de, bir deniz aracının petrol yükünü taşımak için yeniden yolculuğa başlamasından önce bir bağlama yerinde kalabileceği bir yıl gibi bir azami sürenin mevcut olup olmadığıdır. Çalışma Grubunda böyle bir sürenin makul olup olmadığı⁶¹ ve bununla bağlantılı olarak söz konusu süre zarfında aracın hâlâ 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi niteliğini koruyup korumadığı ve olayın özel şartları altında karar verilmesinin mümkün olup olmadığı konuları üzerinde müzakereler gerçekleştirilmiştir.

Mesele, bir bağlama yerinde belirli bir süre bağlı kalan bir geminin gemi niteliğini koruyup korumamasından ziyade bu süre içinde ilgili gemiye yüklenen petrolün, 1992 FS m. 10(1) kapsamında “Fona katkıda bulunan petrol” olarak kabul edilip edilmemesiyle daha yakından bağlantılıdır. Bu gemiler, benimsenecek azami bekleme süresinden daha fazla demir yerinde bekledikleri takdirde petrol taşıma yolculuğuna devam ediyor kabul edilebilir mi? Bu süre zarfında gemi niteliğini kaybetmekte midir? Keza, demir yerinde bağlı bulunan FSO'lara yüklenen petrol, “Fona katkıda bulunan petrol” kavramı içinde kalmakta mıdır?

⁶⁰ Singapur Delegasyonu, Nisan 2016'da gerçekleştirilen Tazmin Fonlarının Toplantısında, bağımsız hareket gücü olmayan, fakat dökme hâlde petrol depolayan ve yedekte de çekilmeyen FSO ve FSU'lar dâhil olmak üzere kıyı ötesi deniz araçlarının (*offshore craft*), açıkça gemi tanımı içinde kalan deniz araçları listesinde kapsanmamakla birlikte 1992 HSS'nin kapsamından hariç bırakılmadıklarını, bu sebeple bir yorum aracı olarak deniz ulaştırma zinciri kavramına uygun olarak bu araçlarla ilgili olarak her bir olay temelinde bir değerlendirme yapılabileceğini ileri sürmüştür: IOPC/APR 16/9/1, April 27, 2016. Kanaatimizce Singapur'un endişeleri yersizdir. Yedekli olarak dökme hâlde petrol taşıyan kıyı ötesi araçlar, açıkça gemi tanımına dâhil olduğu belirtilen listede yer almaktadır. Aynı listede FSO, FSU, FPSO ve FDPSO'ların açıkça kıyı ötesi araç kabul edildiği, bu araçların kendi bağımsız hareket gücüne ve seyrüsefer donanımına sahip oldukları belirtilmektedir. Diğer yandan, Rehber Kurallar'ın 4.1.3 maddesinde belirtilen hareketli kıyı ötesi üretim birimleri, petrolün işlenmesi ve üretimiyle meşgul edilen sondaj gemileri ile FDPSO ve FPSO'ların açıkça gemi tanımına dâhil olmadıkları belirtilmektedir. Dolayısıyla, söz konusu listeye göre Singapur Delegasyonunun bahsettiği FSU ve FSO'ların gemi tanımına dâhil olmadığı hususunda bir tereddüt olmadığından deniz ulaştırma zinciri kavramına başvurulmasına gerek bulunmamaktadır.

⁶¹ Tazmin Fonları Sekreteryası tarafından tankerlerin demir yerinde kaldıkları standart zaman aralığına dair bilgi toplanması amacıyla gemi acenteliği ve deniz taşıma işiyle uğraşan bazı firmalara danışılmış ise de herhangi bir somut veri elde edilememiştir.

Danimarka⁶², Yönetici⁶³, Kore⁶⁴ ve Prof. Lowe⁶⁵, bir yıllık sürenin makul olduğu görüşünü savunmalarına rağmen Çalışma Grubu, bu şekilde sabit bir süre getirilmesi önerisini uygun görmemiştir. Buna paralel olarak 1992 FS m. 10(1) bakımından bu tür gemilere alınan petrol, “Fona katkıda bulunan petrol” olarak kabul edilmemiştir⁶⁶. Çalışma Grubunun varmış olduğu bu sonuç, isabetlidir.

1992 HSS ve 1992 FS’nde bir deniz aracının gemi sayılabilmesi için en fazla bir yıl süreyle bağlı kalacağına dair açık hiçbir hüküm bulunmamaktadır. 1992 FS m. 10(1)’de “takvim yılı”ndan (*calendar year*) bahsedilmekte ise de bu süre, katkıların tahsiline ilişkin olup gemi tanımı veya bir geminin yolculukta olup olmadığına herhangi bir referansta bulunmamaktadır. Belirtilen metinlerde bu yönde kapalı bir iradenin mevcudiyetinden de bahsedilemez. Yine söz konusu metinlerde “bir bağlama yerinde sürekli veya yarı sürekli olarak bağlı olma” gibi ifadeler de yer verilmemiştir. Bir yıllık süre ve bağlama yerinde sürekli veya yarı sürekli olarak bağlı olma kavramlarından hareketle, bir deniz aracının gemi sayılıp sayılmayacağı ve bu araçlardaki petrolün “Fona katkıda bulunan petrol” olarak kabul edilip edilmeyeceğinin değerlendirilmesi, bu sözleşmelerin sistemi ve özüne uygun olmayan yeni ölçütlerin getirilmesi anlamına gelmektedir. Bu ölçütler kullanılarak yapılacak yorumlar ise Tazmin Rejiminin kapsamını açıkça aşacak uygulamalara yol açacağından sağlıklı olmaz.

⁶² Danimarka delegasyonu, bazı endüstri kaynaklarına dayanarak, daha kârlı piyasa koşullarının yakalanması veya nihai varış yerinin detaylarındaki belirsizlik dolayısıyla, bir geminin demir yerinde altı ilâ on iki ay arasında kalmasının anormal bir durum olmadığını, bir yıldan fazla bir süreyle demir yerinde kalan bir geminin yolculukta olduğunun kabul edilemeyeceğini ileri sürmüştür: IOPC/OCT 10/11/1, October 22, 2010.

⁶³ Fon Yöneticisi, Danimarka’nın görüşlerine aynen iştirak etmekle beraber bir yıllık süre içinde geminin, bu vasfını koruyup korumadığına karar verilirken yine de olayın özel koşulları altında değerlendirme yapılması gerektiğini önermiştir: IOPC/OCT 11/4/4, September 14, 2011.

⁶⁴ Kore Delegeesi, bir deniz aracı veya FSU’nun HSS m. 1(1) anlamında gemi olarak kabul edilebilmesi için muayeneden geçme, kendi başına hareket gücüne sahip olma, denize elverişlilik belgesi dâhil gemi ve gemi adamı sertifikalarının mevcudiyeti ve petrol taşıma için inşa edilmiş olma gibi bazı asgari standartların sağlanması gerektiğini belirtmiştir. Bu delegeye göre “alınan petrol” kavramı, limanda sürekli veya yarı sürekli biçimde bağlı olup olmadığı dikkate alınıp alınmaksızın, depolama terminali olarak hareket eden bir deniz aracı tarafından yürütülen fiili fonksiyona dayanmalıdır. Uzun bir zamandan beri demirde bağlı kalan, fakat sonradan seyrüsefere çıkmasına karar verilen bir geminin ana motoru, dümen ve seyir donanımının çalışır vaziyette olmasını sağlamak için bir yıllık süre içinde muayene edilmesi gerekmektedir. Bu delege, bir yıllık azami sürenin, demirde bağlı bulunan bir geminin 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi niteliğini koruması için uygun ve geçerli şekilde muayene edildiği makul bir zaman periyodu olduğu fikrindedir: IOPC/APR 15/8/1/1, April 8, 2015.

⁶⁵ Prof. Lowe, Hukuki Mütalaasında, deniz araçlarının STS faaliyetlerini yürütürken demir yerinde bekleyebilecekleri ilave zaman bakımından 1992 Fon Genel Kurulunun bir karar alabileceğini, bu bağlamda bir yıllık sürenin uzatılmış bir periyod olarak sınıflandırılabilirliği görüşünü ileri sürmüştür.

⁶⁶ IOPC/APR 15/8/1, March 16, 2015.

Kore Delegasyonunun önerisinde de isabet bulunmamaktadır. Çeşitli delegeler tarafından da haklı olarak ileri sürüldüğü üzere Kore Delegesinin raporunda ayrıntılı olarak gösterilen çok sayıdaki koşullar, bir geminin denize elverişli olup olmadığının değerlendirilmesi bakımından öne çıkan temel unsurlara işaret etmektedir. Bir deniz aracının denize elverişli olup olmadığının tespiti bakımından önem arz eden bu koşullar, o deniz aracının veya depolama tankının bir bağlama yerinde bağlı olup olmadığı veya bir yolculukta olup olmadığı dikkate almaksızın değerlendirilmektedir. Ayrıca, bu koşullar, bir deniz aracının gemi sayılıp sayılmamasıyla doğrudan ilgili değildir.

E) Açıkça Gemi Kabul Edilmeyen Deniz Araçları

Rehber Kuralların 4(1) maddesinde açıkça gemi tanımı içinde kalmadığı belirtilen deniz araçları aşağıda gösterilmiştir:

- (a) Sadece kara ülkesindeki iç suyollarında kullanılmaları için belgelendirilen veya sınıflandırılan barçlar.
- (b) Yük olarak dökme hâlde petrol taşınması için inşa edilmeyen veya dönüştürülmeyen gemiler. Bu kategori; konteyner gemileri, gezinti gemileri, römorkörler, tarama gemileri, genel yük gemileri, dalış destek gemileri, dökme yük gemileri, yolcu gemileri, otomobil gemileri, balıkçı gemileri ve feribotlar gibi tanker dışındaki gemileri kapsamaktadır.
- (c) (i) Kaldırma donanımları veya hareketli kıyı ötesi üretim birimleri gibi araştırma faaliyetleriyle uğraşan gemiler ve araç (petrol taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın bir kaldırma platformu, gaz ve su ayırıştırma donanımı) veya,
(ii) Su ve gazın ayırıştırılması dâhil olmak üzere, petrolün üretimi veya işlenmesi ve işletilmesi faaliyetleriyle uğraşan “Sondaj gemileri” ve FSO’lar gibi gemi ve araçlar.

Açıkça gemi tanımı dışında kalan deniz araçları üzerinde önemli bir tartışma yaşanmamıştır. Belirtilen listedeki araçlar, kısaca iç sularda çalışan araçlar, tanker dışındaki deniz araçları ile kıyı ötesinde petrolün araştırılması, üretilmesi ve işletilmesi faaliyetleriyle iştigal eden deniz araçlarıdır. Kıyı ötesinde çalıştırılan deniz araçları, kural olarak çoğu milletlerarası sözleşmelerin kapsamı dışında bırakılmıştır⁶⁷.

⁶⁷ Kıyı ötesi deniz araçlarının sebep olduğu kirlenme zararları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, İsmail. (2015). Kıyı Ötesi (Offshore) Tesislerin Sebep Olduğu Kirlenme Zararları Dolayısıyla Hukuki

F) Deniz Ulaştırma Zinciri Kavramı

1 – Genel Olarak

Ekim 2013'de gerçekleştirilen Danışma Grubu toplantısında İspanya tarafından önerilen⁶⁸ ve sonradan Avustralya tarafından rafine edilen⁶⁹ deniz taşıma zinciri kavramı, karma yaklaşımın ikinci ayağını oluşturmaktadır. Deniz taşıma zinciri kavramının genel kabul görmesi, karma yaklaşımın ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Deniz taşıma zinciri kavramı, Rehber Kuralların 3. ve 4. paragraflarında yer alan listelerin kullanılmasına rağmen bir deniz aracının gemi sayılıp sayılmaması hususunda kesin bir karara varılmadığında bir yorum aracı olarak fonksiyon görmektedir. Bu durumda Tazmin Fonları Yönetim Organlarının, her bir olay temelinde o olayın özel şartlarının ışığı altında değerlendirme yaparak karar vermeleri mümkün olmaktadır.

Deniz taşıma zinciri, petrolün yüklenmesinden sonra başlamakta ve 1992 FS m. 1(8)'de tarif edildiği şekilde, petrolün bir liman veya terminal tesisine nihai olarak boşaltıldığı anda sona ermektedir. Deniz taşıma zincirinin genel olarak denizcilik faaliyetlerini veya petrolün taşınmasını kapsadığı söylenebilir. Denizcilik faaliyetleri, STS faaliyetlerini, bekleme süreçlerini, depolamayı (seyrüsefer yeteneği olmayanlar hariç olmak üzere)⁷⁰,

Sorumluluk ve Tazminat Meselesi Üzerine Değerlendirmeler. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 6, S. 1, s. 33 vd.

⁶⁸ IOPC/OCT 13/4/3/2, August 30, 2013. İspanya, bu raporda karada veya kıyı ötesinde olup olmadığına bakılmaksızın petrolün üretim, işleme veya arıtma biriminden uzaklaştırılmasıyla birlikte başlayan ve deniz taşıma zinciri esnasında gerçekleşen taşıma, tutma veya depolamanın herhangi bir safhasının 1992 HSS ve 1992 FS'nin kapsamı içine dâhil edilmesi gerektiğini önermiştir. Bu delegeye göre deniz taşıma zinciri, dirençli petrolden kaynaklanan bir kirlenme zararı riskinin ilgili olduğu deniz taşıma faaliyetlerini kapsamaktadır. Deniz taşıma zinciri, 1992 HSS ve 1992 FS'nin sadece deniz yoluyla taşımayı kapsamına aldığı ihmal edilmemekle birlikte, petrolün nihai varış yerine teslim edilmesine kadar geçen süreye karşılık gelmektedir. Danışma Grubunda konuşan delegelerin çoğunluğu, bu raporda yer alan önerileri desteklemişlerdir.

⁶⁹ IOPC/MAY 14/8/2, April 3, 2014. Avustralya delegesi, deniz taşıma zinciri kavramına dayalı fonksiyonel bir yaklaşımın gemi tanımının geniş biçimde yorumlanmasına yardımcı olabileceğini, deniz taşıma zinciri sınırlarının mümkün olduğunca 1992 HSS ve 1992 FS'nin amaçlarından sapma riskini engellemek için bu sözleşmelerin terimleriyle ifade edilmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Bu delege, aşağıdaki tespitlerde bulunmuştur:

- (a) Bir gemi, deniz taşıması zinciri içinde yük olarak dökme hâlde petrolün taşınmasıyla işgal edilmektedir.
- (b) Petrol, kıyı ötesindeki bir tesiste üretiliyorsa deniz taşıma zinciri; bu petrolün, bağlantılı olduğu deniz yatağı damarından doğrudan petrolü alan bir deniz aracından başka bir deniz aracına yüklendiği zaman başlamaktadır. Deniz taşıma zincirinin sona ermesi ise petrol yükünün bir devletin ülkesi içindeki bir liman veya terminal istasyonuna boşaltıldığı zamana karşılık gelmektedir.
- (c) Petrolün, karada üretilmesi durumunda ya da bir liman veya terminal tesisine önceden boşaltılması veya teslim edilmesi durumunda deniz taşıma zinciri; petrolün dökme yük olarak bir deniz aracına veya deniz taşıma aracına yüklendiği anda başlamaktadır. Deniz taşıma zinciri, petrol yükünün bir devletin ülkesindeki bir liman veya terminal tesisine boşaltıldığı zaman sona ermektedir.

⁷⁰ Deniz taşıma zinciri seyrüsefer yeteneği olmayan depolama tesislerinde sona ermekte ve petrol bir gemiye böyle bir depolama tesislerinden yüklendiğinde bir başka deniz taşıması zinciri başlamaktadır.

petrolün tutulmasını (çevrenmesini) ve bir limana, terminal tesisine veya nihai tüketiciye (veya alıcıya)⁷¹ nihai olarak teslimine kadar demir yerinde kalmayı kapsamaktadır.

Deniz ulaştırma zinciri kavramı, denizcilik camiasının, petrolün yük olarak özellikle uluslararası taşımaya konu olduğu hâllerde doğan kirlenme tehlikelerinin bilincinde olduğu anlayışına dayanmaktadır. Ancak, kavramın Tazmin Rejimine daha fazla takdir yetkisi veya esneklik sağlamak amacıyla ihdas edildiği söylenemez. Aksi takdirde, gemi tanımına dair birbirinden çok farklı yorumların doğmasının önü açılacağından Tazmin Rejiminin yeknesak uygulanması amacına ulaşamaz. Rehber Kurallarda yer alan açık düzenlemeler, mevcut gemi tipleri ve senaryolar dikkate alınarak kabul edilmekle birlikte, esasen daha ziyade gelecekte ortaya çıkması muhtemel alışılmamış olaylar ve farklı gemi tipleriyle karşılaşılması durumunda gemi tanımına dair yapılacak yorumlarda kolaylık sağlanmasını öngörmektedir.

2 –Deniz Ulaştırma Zincirine Dair Bazı Örnekler

Rehber Kurallar Ekinde deniz ulaştırma zincirinin başladığı ve sona erdiği zamana ilişkin örneklerle yer verilmek suretiyle kavram, somutlaştırılmak istenmiştir. Verilen örneklerde deniz aracının kendisinden ziyade onunla yürütülen faaliyetin önemli olduğu dikkati çekmektedir. Kavramın yorumlanmasında, verilen üç örneğin aşağıdaki varsayımlara dayandığı gözden kaçırılmamalıdır.

- (a) Deniz ulaştırma zinciri, yükleme zamanında yükün bilinen bir varış yerinin mevcut olup olmadığı dikkate alınmaksızın başlamaktadır⁷².
- (b) Petrol yükünün nihai varış yeri bilinmiyor olsa ve taşımayı gerçekleştiren deniz aracı uzatılan zaman periyodu için bir yerde demirlemeye yönlendirilmiş olsa bile, taşıyan gemi veya deniz taşıma aracı, yine de yükün nihai olarak teslim edilmesine kadar deniz ulaştırması zinciri içinde kalmaktadır.
- (c) İlgili deniz aracı, 1992 HSS m. 1(5)'de tanımlandığı gibi petrol ile yüklüdür.

⁷¹ Motorları için onu kullanacak bir gemiye transfer için onu depolayan bir gemiden teslim edilen fuel oil olabilir. Bu durumda deniz ulaştırma zinciri, petrolün onu kullanan gemiye transfer edildiğinde sona erecektir.

⁷² Bazı olaylarda, yükler petrol fiyatındaki bir artış beklenerek, sadece arbitraj veya spekülasyon amaçlarıyla yüklenmektedir ve sonradan petrolün mülkiyeti ve onun nihai varış yeri nihai teslimden önce birçok kez değişebilmektedir.

- (d) Deniz ulaştırma zinciri, 1992 FS m. 1(8)'de tanımlandığı şekilde yüklemekten sonra, bir liman veya terminal tesisine nihai boşaltma yapılıncaya kadar geçen süreçteki denizcilik faaliyetlerini veya petrolün naklini kapsamaktadır. Denizcilik faaliyetleri, STS faaliyetlerini, bekleme süreçlerini, depolamayı (seyrüsefere elverişli olmayanlar hariç)⁷³, ve bir limana, terminal tesisine veya nihai tüketiciye (veya alıcıya)⁷⁴ nihai olarak teslimine kadar demir yerinde kalmayı kapsamaktadır.

a – Karada Bulunan Bir Kaynaktan Petrolün Yüklenmesi

Petrol, karada bulunan bir tesiste üretiliyorsa, deniz ulaştırması zinciri, petrolün bir deniz gemisine veya deniz taşıma aracına dökme yük olarak yüklendiği anda başlamakta ve petrolün bir üye devletin ülkesindeki bir limanda veya terminal tesisinde boşaltıldığı anda sona ermektedir. Eğer söz konusu petrol, daha sonra taşınmak üzere üye devletlerin kara suları içinde veya münhasır ekonomik bölgesinde (veya buna karşılık gelen bölgede) ya da kara sularının veya münhasır ekonomik bölgenin (veya buna karşılık gelen bölgenin) dışında bir başka gemiye yeniden yüklenecek olursa, bu durumda yeni bir deniz ulaştırma zinciri başlamaktadır.

b – Kıyı Ötesinde Bulunan Bir Kaynaktan Petrolü Alan Bir Birimden Petrolün Yüklenmesi

Petrolün kıyı ötesinde üretildiği hâllerde deniz ulaştırma zincirinin başladığı zamanın tayininde mantıksal olarak petrolün, geminin bağlantılı olduğu deniz yatağı damarından doğrudan petrolü alan bir deniz aracından başka bir gemiye yüklendiği zamanın esas alınması gerekir. Böyle bir senaryoda tipik olarak, STS faaliyetinde bulunan bir başka açık deniz aracı veya deniz taşıma aracından, FSO'lardan, kaldırma donanımlarından veya hareketli kıyı ötesi üretim birimlerinden petrolü yükleyen bir açık deniz gemisi veya deniz taşıma aracı söz konusu olmaktadır.⁷⁵

Eğer kendi özel amaçlarıyla inşa edilmiş bir FSO veya deniz aracı, normal olarak çalışmakta olduğu petrol sahası dışındaki bir liman veya

⁷³ Deniz ulaştırma zinciri, seyrüsefere elverişli olmayan depolama tesislerinde sona ermekte ve bir başka deniz ulaştırması zinciri, petrolün böyle bir depolama tesislerinden bir gemiye yüklendiği zaman başlamaktadır.

⁷⁴ Motorları için kullanacağı bir gemiye transfer için onu depolayan bir gemiden teslim edilen fuel oil olabilir. Bu durumda deniz ulaştırma zinciri, petrolün onu kullanan gemiye transfer edildiğinde sona erecektir.

⁷⁵ Ancak, STS faaliyetinde bulunan bir diğer açık deniz aracı veya deniz taşıma araçları bakımından, sadece petrolü boşaltan açık deniz aracı veya deniz taşıma aracının, doğrudan bir kuyudan petrolü almış olduğu varsayılmaktadır.

terminale (veya bu liman veya terminalden kendi petrol sahasına)⁷⁶ yaptığı bir yolculukta yük olarak petrol taşıyor ise, kendisi de petrolü alan gemiyle (*receiving vessel*) birlikte 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi kabul edilir⁷⁷. Ancak, FSO, teknik olarak işletilmesine bağlı sebeplerle veya sadece kötü hava koşullarından kaçmak için, işletildiği kıyı ötesi sahayı terk ederse 1992 HSS'nin kapsamı dışında kalır.

Bu tür kıyı ötesi araçların, özellikle FSO'ların karıştığı diğer olaylar bakımından, Tazmin Rejimiyle kapsanan deniz ulaştırması zincirine dâhil olmadıkları belirtilmelidir. Zira kural olarak taşıma faaliyetine dâhil olmayan araştırma, sondaj, üretim veya işleme faaliyetleri, Tazmin Rejiminin kapsamı dışında kalmaktadır.

Çalışma grubu toplantılarında, STS faaliyetleriyle iştigal eden, sürekli veya yarı sürekli şekilde bir bağlama yerinde bağlı bulunan deniz araçlarına petrol boşaltılması durumunda bu petrolün “Fona katkıda bulunan petrol” olarak nitelendirilip nitelendirilmeyeceği önemli bir tartışma konusu olmuştur. Bu konuda ilke; FS m. 10'da belirtildiği üzere, petrolün bir üye devletin ülkesi içinde alınmasıdır⁷⁸. Delegelerin büyük bir çoğunluğu, bu ilkeye sadık kalınması hususunda görüşlerini ifade etmişlerdir⁷⁹. Çalışma Grubu, müzakerelerin sonunda isabetli olarak, STS faaliyetlerini yürüten deniz araçlarına boşaltılan petrolün, 1992 FS'nin amaçları bakımından “Fona katkıda bulunan petrol” olarak kabul edilmemesine karar vermiştir. Bu bağlamda 1992 Fon Genel Kurulunun aksi yöndeki Ekim 2006'daki kararından dönmesi, “*permanently and semi-permanently at anchor*” (sürekli veya yarı sürekli olarak bağlama yerinde bağlı) ifadelerinin “araç” (*craft*) kavramıyla birlikte kullanılmaması önerilmiştir⁸⁰.

⁷⁶ Çalışma Grubu toplantılarında ‘terminal tesisi’ (*terminal installation*) tanımının da araştırılmasının gerekli olduğu ileri sürülmüş, fakat sonradan fayda sağlamayacağı gerekçesiyle mesele üzerinde tartışma yapılmamıştır.

⁷⁷ 92FUND/A.4/32, October 22, 1999.

⁷⁸ Katkı yükümlülüğünün doğması için petrolün deniz yoluyla taşınmasının millî veya milletlerarası olması arasında bir fark bulunmamaktadır. Bir başka deyişle petrol, aynı devletin bir limanından başka bir limanına taşınsa bile katkı yükümlülüğü doğabilir: Ganten, Reinhard. (1984). The International Oil Pollution Compensation Fund. *Environmental Policy and Law*, Vol. 12. No. 1/2, s. 7.

⁷⁹ Avustralya delegesi, demir yerinde bağlı bulunan bir geminin yolculuğuna yeniden başlamadan önce çeşitli deniz araçlarından petrol alabileceğini veya daha küçük gemilere boşaltma yapmadan önce yüklü olarak varabileceğini, fakat her ikisini yaptığı takdirde bu gemiye yüklenen petrolün “alınan” (*received*) olarak kabul edilmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Bir kısım delege tarafından da desteklenen öneri, katkı paylarının ödenmesinden kaçınmaya yönelik eylemlerin engellenmesini amaçlamaktadır. Bununla birlikte bu delege, kıyı ötesinde bulunan bir gemiden katkıların tahsil edilmesini sağlamanın hem hukuken, hem de pratik açıdan yaratabileceği zorlukları ifade etmiştir: IOPC/APR 13/7/2, March 28, 2013.

⁸⁰ IOPC/OCT 15/4/2, IOPC/APR 15/8/2, September 11, 2015.

Kıyı ötesinde bulunan ve STS faaliyetlerini yürütmekte olan bir gemiden katkıların elde edilmesinin fiili ve hukuki birçok zorlukları bulunmaktadır. Esasen bu zorluklar, işin doğasından kaynaklanmaktadır. Mevcut Tazmin Rejiminin en cazip yönlerinden birisi, sistemin basitliğidir. STS faaliyetlerini yürüten, sürekli veya yarı sürekli biçimde bağlama yerinde bulunan gemilerin Tazmin Rejiminin kapsamına alınması, gerek üye devletlere, gerekse Tazmin Fonlarına bir hayli idari külfet yüklemektedir. Ayrıca, Danışma Grubu toplantılarında da dile getirildiği üzere, STS faaliyetleri esnasında bir üye devletin ilgili petrol üzerinde ne ölçüde hak sahibi olduğunu belirlemek kolay değildir. Yine transfer edilen petrol üzerinde kimin mülkiyet hakkına sahip olduğu tespit edilmiş olsa dahi her zaman muhtelif yetki sorunları (*jurisdictional issue*) ortaya çıkabilir. STS faaliyetleri kısa süreler içinde ve sıklıkla gerçekleştirildiğinden her bir faaliyet sırasında yüklenen petrolün tespiti ve takibi, her zaman kolay olmamaktadır.

Özellikle bir kıyı devletinin yargı yetkisi içinde STS faaliyetlerini yürüten gemiler bakımından katkı paylarının tahsil edildiği örnekler mevcut olmakla birlikte, bu gemilerin 1992 FS kapsamına alınması, meseleleri daha karmaşık hâle getirebileceği gibi, petrol transferlerinin genellikle küçük boyutlarda olması dolayısıyla önemli bir fayda sağlanması da beklenmemelidir. Bir üye devletin yargılama yetkisi içinde bulunan alıcılar ile yargılama yetkisi dışındaki alıcılar arasında haksız farklı uygulamalar doğabilir. 1992 Fon Genel Kurulunun Ekim 2006 tarihli kararından dönmemesi durumunda alıcılardan katkı paylarının tahsilinde ciddi pratik zorlukların ortaya çıkacağı başta Çalışma Grubunun Başkanı olmak üzere birçok delege tarafından açıkça dile getirilmiştir. Bu tür zorluklar dolayısıyla bildirimde bulunmayan veya eksik bildirimde bulunan üye devletlere yönelik olarak Tazmin Fonlarının kayıpları için gerek 1992 FS ve 2003 TFS’nde öngörülen yaptırımlar uygulanır. Diğer yandan, 1992 HSS ve 1992 FS’nde yer almayan “bir bağlama yerinde sürekli veya yarı sürekli olarak bağlı bulunma” gibi ifadeler, Tazmin Rejimi uygulamasında belirsizlik yaratabilir.

STS faaliyetleriyle bağlantılı olarak bir diğer mesele, Danimarka tarafından gündeme getirilen sürekli veya yarı sürekli olarak demir yerinde bekleyen ana gemilerdeki petrolün “Fona katkıda bulunan petrol” olarak kabul edilip edilmeyeceğidir. Çalışma Grubu, sunulan önerilere uygun olarak ana gemilerdeki petrolün “Fona katkıda bulunan petrol” olarak kabul edilmemesine karar vermiştir⁸¹. STS faaliyetleriyle diğer gemiler veya deniz araçlarından ana gemilere petrol yüklenmektedir. Ana gemilerdeki bu petrol,

⁸¹ IOPC/OCT14/4/2/Rev.1, September 11, 2014; IOPC/APR 15/8/1, March 16, 2015.

daha sonra taşınacak ve yolculuğun sonunda teslim edilecektir. Bir deniz aracı veya gemiden ana gemilere sadece petrol yüklenmekte, yoksa bu deniz aracı veya gemiler tarafından ana gemilere kadar HSS m. 1(1) anlamında bir taşıma işi gerçekleştirilmemektedir. Bir başka deyişle, yapılan iş bir taşıma işi değil, fakat sadece sınırlı bir alan içinde gerçekleştirilen aktarma işidir. Bu sebeple, ana gemilere yüklenen petrolün, “Fona katkıda bulunan petrol” olarak kabul edilmemesinde isabet bulunmaktadır.

Bu arada ana gemilerin, 1992 HSS m. 1(1) anlamında gemi niteliğine sahip oldukları hususunda bir kuşku bulunmadığı belirtilmelidir. Zira ana gemilere STS faaliyetleriyle petrolün yüklenmesinin amacı, bu gemilerle petrolün bir başka yere taşınmasının gerçekleştirilmesidir. Bu çerçevede Danimarka Delegasyonunun sunmuş olduğu raporda⁸² örneklendirilen ana gemiler ile STS faaliyetinde bulunan diğer deniz araçlarının da, gemi tanımına uygun düştükleri anlaşılmaktadır. Bizatihi STS faaliyetleri, deniz aracının gemi niteliğini engellemez.

Belirtilmesi gereken bir diğer husus, Hukuki Mütalaada da açıkça vurgulandığı üzere bir deniz aracının gemi niteliğine sahip olması ile 1992 FS m. 10’a uygun olarak “Fona katkıda bulunan petrol” kavramlarının birbirinden bağımsız olarak değerlendirilmeleri gereğidir. “Fona katkıda bulunan petrol”ün belirlenmesinde FS m. 10, gemi tanımına herhangi bir referans yapmamaktadır. Bir deniz aracının gemi olup olmadığı ile katkıların amaçları bakımından hangi olgunun petrolün alımını oluşturduğu hususları arasında doğrudan bir bağlantı yoktur. Bu sebeple, petrol yükünün, “alınan” (*received*) olarak kabul edilebileceği şartların belirlenmesinde Tazmin Fonlarının geniş bir takdir hakkına sahip olduğu ileri sürülebilir⁸³.

Çalışma Grubunun STS ve ana gemilerle ilgili vermiş olduğu kararın sonucuna bağlı olarak, Tazmin Fonları, Ekim 2006’daki kararından dönmüştür. Tazmin Fonlarının gerek Ekim 2015’de, gerekse Nisan 2016’da gerçekleştirilen Yönetim Organlarının Toplantılarında Ekim 2006 kararından dönülmesi ve “bağlama yerinde sürekli veya yarı sürekli olarak bağlı olma” ifadelerinin çıkartılması önerisine karşı herhangi bir itiraz olmamıştır.

⁸² IOPC/OCT 10/4/3/1, September 24, 2010, pr. 3.1-3.8.

⁸³ Prof. Lowe, Hukuki Mütalaasında haklı olarak, Tazmin Fonlarının gerek gemi tanımının yorumunda, gerekse Fona katkıda bulunan petrolün belirlenmesinde bir hayli geniş takdir hakkına sahip olduğunu ileri sürmektedir. Buna karşılık Yönetici, geniş takdir hakkının 1992 HSS ve 1992 FS’nin metniyle sınırlı olduğunu, belki de yorumdaki hareket serbestisinin daha uygun olabileceğini, fakat herhangi bir olayda üye devletlerin de gerektiğinde ilgili sözleşme hükümlerinin yorumunu yaparak kararları almak zorunda kalacaklarını, ilgili metinlerin lafzının açık olmadığı hâllerde Tazmin Fonlarının belirli ölçüde takdir kullanacağını ifade etmiştir: IOPC/OCT 11/4/4, September 14, 2011.

c – Kıyı Ötesinde Bulunan Bir Kaynaktan Petrolü Alan Bir Demir Yeri veya Platformdan Petrolün Yüklenmesi

Yukarıda da belirtildiği üzere petrolün, dökme hâlde taşınması için inşa edilen veya dönüştürülen bir deniz gemisi veya deniz taşıma aracına yüklendiği zaman deniz ulaştırma zincirinin başladığı kabul edilmektedir. Ancak, petrolün kıyı ötesinde üretildiği ikinci bir durum daha mevcuttur.

Kıyı ötesinde üretilen petrolün çoğu, bir deniz aracına doğrudan getirilmekten ziyade, sabit bir bağlama dubasına veya platforma kadar deniz yatağından geçen borular yoluyla yüzeye çıkarılmaktadır. Daha sonra petrol, sabit bağlama yeri veya platformlara bağlı bulunan tankerlere veya FSO'lara pompalanmaktadır⁸⁴.

Çoğu olaylarda bir bağlama yerine veya platforma bağlı bulunan bir deniz aracı (genellikle bir tanker), petrol yükünü aldıktan sonra yolculuğuna çıkar. Böyle bir deniz aracının gemi tanımı içinde kaldığında şüphe yoktur. Bu çerçevede bir platform veya bağlama dubasına bağlı olmasına rağmen, denizde seyrüsefere çıkabilmek için yeterli belgeleri mevcut gemi adamları dâhil olmak üzere, kendi bağımsız hareket gücü ve dümen tertibatına sahip olan bir FSO, almış olduğu petrol yüküyle birlikte bir yolculuğa başlarsa, gemi olarak kabul edilmelidir.

Ancak, bazı olaylarda, denizde seyrüsefere çıkabilmek için yeterli belgeleri bulunan, gemi adamları dâhil olmak üzere, kendi bağımsız hareket gücü ve dümen tertibatı ile bir platform veya bağlama yerine bağlanmak için uygun cihazlara sahip olan bir FSO, herhangi bir bağlama dubasına veya platforma bağlanmakta, bilahare bir deniz aracında (genellikle bir tankerde) toplanan petrolü pompalamaktadır. Bir FSO ve bir deniz aracının karıştığı böyle bir olayda deniz ulaştırma zinciri, petrolün gemiye transfer edildiği zaman başlar. Eğer, FSO, bağlı bulunduğu platform veya bağlama dubasından ayrılırsa, bu durumda böyle bir FSO'nun karıştığı bu faaliyetle ilgili olarak ayrı bir deniz ulaştırma zinciri başlamalıdır.

SONUÇ

Rehber Kurallar, gemi tanımının yorumuna ilişkin sorunların giderilmesinde bayrak devletleri, donatanlar, kıyı ötesi deniz aracı işletenleri ve ilgili denizcilik çevreleri dâhil Tazmin Fonlarına üye devletlerin mahkemelerine önemli kolaylıklar sağlayan değerli bir hukuk metnidir. Açıkça gemi tanımı içinde kalan ve kalmayan deniz araçlarının gösterildiği

⁸⁴ Bu tür platform ve bağlama yerleri için bkz. IOPC/APR15/8/1, March 16, 2015, Annex.

listeleri tamamlamak üzere geliştirilen ve Rehber Kurallar ekinde yer alan örneklerle somutlaştırılan deniz ulaştırma zinciri kavramı, 1992 HSS, 1992 FS ve 2003 TFS'nin sağlıklı ve yeknesak biçimde uygulanması amacına katkı sağlayan pragmatik ve etkili bir yorum kuralıdır.

Deniz ulaştırma zinciri kavramı, tamamen petrolün taşınması anlayışına dayanmakta olduğundan 1992 HSS ve 1992 FS'nin mantık ve hükümleriyle uyumludur. Kavram, sadece gemi tanımının yorumunda değil, fakat "Fona katkıda bulunan petrol" meselesinin değerlendirilmesinde de fayda sağlamaktadır.

Tazmin Fonları, gemi tanımı, petrolün taşınması ve "Fona katkıda bulunan petrol"ün belirlenmesinde bir hayli takdir hakkına sahiptir. Bir yorum kuralı olarak ihdas edilen Rehber Kurallar, Tazmin Fonlarının takdir hakkını sınırlandırdığından bu açıdan yöneltilecek eleştirilere bir anlamda cevap mahiyetindedir.

Rehber Kurallar, bağlayıcı niteliğe sahip bir hukuki belge değildir. Ancak Tazmin Fonlarının uygulama ve ilkelerini yansıtmaları sebebiyle, Rehber Kuralların bir uyumsuzlukta uygulamacılar ve özellikle üye devletlerin mahkemelerince dikkate alınacağı beklenmektedir. Bu çerçevede Rehber Kurallar, Tazmin Fonlarının Genel Kurul kararlarıyla kabul edilmelerine istinaden Viyana Sözleşmesinin 31(3) maddesi gereği 1992 HSS ve 1992 FS'nin uygulanması ve yorumlanmasında sonraki bir anlaşma veya sonraki bir uygulama olarak kabul edilebilir. Böylece bir yorum kuralı olarak Rehber Kuralların millî mahkemelerce yaygın biçimde uygulanması kolaylaşabileceği gibi, mahkemeler arasındaki yorum farklılıkları da azaltılabilir.

İç hukuklarda daha fazla etki tanımak amacıyla Rehber Kuralların, o devletin hukuk sistemine bağlı olarak bir düzenleyici işlem biçiminde kabulü önemli faydalar sağlayabilir. Türkiye, Rehber Kuralları bir yönetmelik veya tebliğ gibi bir düzenleyici işlem formatında Resmî Gazete'de yayımlattırılmalıdır.

Tazmin Fonlarının Ekim 2006 kararından dönmesi sebebiyle Rehber Kuralların geçmişe etkili uygulanıp uygulanmayacağı hususunda tereddütler doğabilir. Rehber Kuralların geçmişe etkili olarak uygulanmasının engellenmesi amacıyla önsöze bir hüküm konulması önerisinin kabul edilmemesi isabetlidir. Zira bağlayıcı gücü bulunmayan Rehber Kurallara bu yönde konulacak bir hükmün hukuki etkisi çok zayıf olacaktır. Geçmişe etkili uygulanıp uygulanmama meselesi, kaçınılmaz olarak tamamen Tazmin Fonları ve mahkemelerin uygulamasına bağlı kalmaktadır.

Mevcut koşullar altında gemi tanımının yorumuna dair sorunların çözümü için 1992 HSS'nin bir protokolle değiştirilmesi yöntemi gerçekçi olmadığından Rehber Kurallar, bu safhada pratik ve etkili bir çözüm getirmektedir. Bununla birlikte yakın gelecekte olmasa da orta vadede Tazmin Rejimi ilke ve kavramlarının gözden geçirilmesi amacıyla protokol çalışmalarına başlanması yönünde girişimlerin ortaya çıkması beklenmektedir.

KAYNAKÇA**I – KİTAP VE MAKALELER**

- Abdullayev, Cavit. (2005). *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Aust, Anthony. (2007). *Modern Treaty Law and Practice*. (2nd ed.). Cambridge: Cambridge University Press.
- Chau, Who. (1996). *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*. London – The Hague – Boston: Kluwer Law International.
- De La RUE, Colin / Anderson, Charles B. (1998). *Shipping and The Environment, Law and Practice*. London – Hong Kong: Taylor & Francis Group.
- Demir, İsmail. (2014). Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye'nin Yeri. *Ankara Barosu Dergisi*, Y. 72, S. 2014/4, s. 119 – 152.
- Demir, İsmail. (2015). Kıyı Ötesi (Offshore) Tesislerin Sebep Olduğu Kirlenme Zararları Dolayısıyla Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Meselesi Üzerine Değerlendirmeler. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 6, S. 1, s. 33 - 86.
- Faurea, Micheal / Hui, Wang. (2008). Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake? *Marine Policy*, Vol. 32, s. 592 - 606.
- Ganten, Reinhard. (1984). The International Oil Pollution Compensation Fund. *Environmental Policy and Law*, Vol. 12. No. 1/2, s. 1 – 12.
- Gardiner, Richard. (2008). *Treaty Interpretation*. (2nd ed.). Oxford: Oxford University Press.
- Gauci, Gothard. (1997). *Oil Pollution at Sea – Civil Liability and Compensation for Damage*. New York: John Wiley & Sons Publication.
- Jacobsen, Douglas A. / Yellen, James D. (1984). Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 15. No. 4, s. 467 – 488.
- Jacobsson, Måns. (2007). The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem. *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 32, No. 1, s. 1 – 667.
- Kara, Hacı. (2005). *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*. İstanbul: Yamaner Marka Patent Müşavirlik Yayıncılık Ticaret A.Ş.
- Mason, Micheal. (2003). Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime. *Marine Policy*, Vol. 27, s.1 – 12

- Özçayır, Oya. (2000). Limitation of Liability Problems in Cases of Oil Pollution. *Maritime Studies*, No: 110, s. 1 – 9.
- Süzel, Cüneyt. (2010). Türk Mevzuatında Gemi Tanımı. *Rona Serozan'a Armağan*, C. 2, İstanbul: On iki Levha Yayıncılık, s. 1615 – 1644.
- İlgin, Canan Özlem. (2003). *Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ünan, Samim. (1986). *Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

II – RAPORLAR

- 71FUND/WGR.7/10, March 11, 1994.
- 71FUND/EXC.57/15, February 8, 1998.
- 92FUND/A/ES.3/17, April 16, 1998.
- 92FUND/WGR.2/2/2, April 9, 1999.
- 92FUND/A.4/32, October 22, 1999.
- 92FUND/AC.1/A/ES.7/7, May 9, 2003.
- 92FUND/A.11/35, October 27, 2006.
- IOPC/OCT 10/4/3/1, September 24, 2010.
- IOPC/OCT 10/4/3, October 5, 2010.
- IOPC/OCT 10/11/1, October 22, 2010.
- IOPC/OCT 11/4/4, September 14, 2011.
- IOPC/OCT 11/11/1, October 28, 2011.
- IOPC/APR 12/11/1, March 21, 2012.
- IOPC/APR 13/7/2, March 28, 2013.
- IOPC/OCT 13/4/3/2, August 30, 2013.
- IOPC/MAY 14/8/1, February 27, 2014.
- IOPC/MAY 14/8/2, April 3, 2014.
- IOPC/OCT 14/4/2/Rev.1, September 11, 2014.
- IOPC/OCT 14/11/1, October 24, 2014.
- IOPC/APR 15/8/1, March 16, 2015.
- IOPC/APR 15/8/1/1, April 8, 2015.
- IOPC/OCT 15/4/2, September 11, 2015.
- IOPC/APR 15/8/2, September 11, 2015.
- IOPC/OCT 15/11/1, October 23, 2015.

IOPC/APR 16/4/1, March 24, 2016.

IOPC/APR 16/9/1, April 27, 2016.

IOPCF. Annual Report 1990.

IOPCF. Annual Report 1991.

IOPCF. Annual Report 1998.

III – İNTERNET KAYNAKLARI

<<https://terim.rehberim.gen.tr/terim/barc-nedir>> (Erişim: 17.07.2017).

<<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201155/volume-1155-i-18232-english.pdf>> (29.08.2017).

<<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>> (erişim tarihi: 31 Ağustos 2017).

<<http://www.marpolandsolas.com/tr/?k=83&mb=Denizcilik%20S%F6z1%FC%F0%FC&mnId=10>> (erişim tarihi: 17.07.2017).

<<http://www.shipinspection.eu/index.php/chartering-terms/65-c/4497-combination-carrier>> (erişim tarihi: 10.07.2017).

<<https://www.wartsila.com/encyclopedia/term/combination-carrier>> (erişim tarihi: 10.07.2017).

<<http://wwz.cedre.fr/en/Our-resources/Spills/Spills/Olympic-Bravery>> (Erişim 13.07.2017).