

5312 SAYILI KANUNA GÖRE DENİZ ÇEVRESİNİN PETROL VE DİĞER ZARARLI MADDELERLE KİRLENMESİNDE ZARARLARIN TAZMİNİ

Doç. Dr. Hacı KARA*

ÖZET

Petrol taşımacılığı, büyük ölçekte denizyoluyla yapılmaktadır. Bu ise deniz çevresinin kirlenmesi açısından önemli bir tehdittir. Denizde konuşlu petrol platformları da muhtemel deniz kirliliğinde önemle dikkate alınması gereken bir diğer faktördür.

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan doğal bir geçiş yoluna sahip ülkemiz açısından petrol taşımacılığı, deniz kirliliği bakımından önemli bir tehlike de içermektedir. Konunun önemine istinaden Türkiye deniz çevresinin korunması ile ilgili konvansiyonların hemen hemen tamamına taraftır. Birçok konvansiyon hükümleri Türkiye hakkında uygulamaya girmiştir. Bununla yetinilmemiş iç mevzuatta da önemli kanuni düzenlemeler yapılmıştır. Başlıca düzenlemelerden biri de, 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun’dur.

Bu çalışmada, 5312 sayılı kanun hükümleri çerçevesinde kirlenme zararlarının sorumlu tarafları, kirlenme zararlarının kapsamı, zararların belirlenmesi, güvence altına alınması ve tazminine dair esaslar incelenmektedir. Acil durumlara hazırlıklı olmaya dair yetkili kurum ve kuruluşların görev ve sorumlulukları çalışma kapsamı haricindedir.

Anahtar Kelimeler: Petrol ve Diğer Kirletici Maddeler, Petrol Kirliliğinde Acil Durumlara Hazırlık ve Müdahale, Hukuki Sorumluluk, Kirlenme Zararlarının Tazmini, Kıyı Tesisleri Zorunlu Sigortası.

* İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, haci.kara@medeniyet.edu.tr (Geliş Tarihi: 17.09.2018– Kabul Tarihi: 18.01.2019).

COMPENSATION FOR DAMAGES IN POLLUTION OF MARINE ENVIRONMENT BY OIL AND OTHER HARMFUL SUBSTANCES ACCORDING TO LAW NO. 5312

ABSTRACT

Oil transportation is carried out by sea on a large scale. This is a significant threat to the pollution of the marine environment. Coastal facilities and oil platforms located at sea are other factors that should be taken into consideration in the possible marine pollution.

In terms of our country, which has a natural passageway consisting of the Bosphorus, the Marmara Sea and the Dardanelles, oil transportation includes a significant danger with respect to marine pollution.

Referring to the importance of the issue Turkey is a party to almost all of the Conventions relating to the protection of the marine environment. Many of the provisions of the Convention was implemented on Turkey. Significant arrangements have also been made in domestic legislation which has not been enough. One of the main regulations is Law No. 5312 on "*The Act on Principles of Intervention in Urgent Cases of Pollution of the Sea Environment by Oil and Other Noxious Items and Compensation (UCPS Act)*".

In this study, the parties responsible for pollution damage, the scope of pollution damages, the determination of the damage, the guarantee and compensation principles are examined within the scope of the provisions of the UCPS Act. The duties and responsibilities of the authorized institutions and institutions to be prepared for emergencies are beyond the scope of the study

Key Words: Petroleum and Other Pollutants, Emergency Preparedness and Response to Oil Pollution, Legal Liability, Compensation for Pollution Damage, Compulsory Insurances for Coastal Facilities.

GİRİŞ

Ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının büyük ölçekte denizyoluyla yapılması, deniz çevresinin kirlenmesi¹ bakımından önemli bir tehdit oluşturmaktadır. Denizde konuşlu petrol platformları² da muhtemel deniz kirliliğinde bir diğer önemli faktör olarak yer almaktadır³.

Dünyadaki önemli deniz petrol kirlilikleri ise büyük oranda gemi kaynaklıdır. Kirliliğe sebep olan önemli kazalar incelendiğinde: 1989 yılında Exxon Valdez petrol tankerinden, Alaska Prince William Sound bölgesinde 40.882-119,826 ton (10,8-31,7 milyon galon)⁴; 1979 yılında Ixtoc 1 Oil Well'den, Meksika Campeche körfezinde 529.956 ton (140 milyon Galon)⁵; 1979 yılında Atlantic Empress tankerinden, Batı Hint Adaları, Trinidad ve

¹ 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) m.1/4, Deniz Çevresinin Kirlenmesi, “Canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, hal-liciler de dâhil olmak üzere, deniz çevresine dâhil edilmesidir.” Kirlenme Kanunda, “Acil müdahale planlarının uygulanmasını veya acil müdahaleyi gerektiren çarpışma, kırılma, yangın, patlama veya diğer nedenlerle gemilerden veya kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenme veya zarar ortaya çıkaran veya ortaya çıkma tehlikesi yaratan olay sonucunda, petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışması” şeklinde tanımlanmıştır (5312 sayılı kanun m. 2/h).

² 29 Nisan 2010 tarihinde Meksika Körfezi'nde BP şirketine ait bir petrol kuyusundan yüksek miktarda petrol sızması gerçekleşmiştir. Kısa sürede Petrol 1500 kilometrekareyi aşkın alana yayılmış ve denize günde 5000 varil (210,000 galon) petrol akmaya başlamıştır. Olayın önüne geçebilmek için petrol sızan deniz ateşe verilmiştir. Petrol kuyusunda iki delik daha bulunmasıyla birlikte olayın tarihteki en büyük petrol sızıntısı olmasından duyulan korku daha da büyümüştür. Bölgede ayrıca filtre gemileri ile robot denizaltılar da sızıntıyı önlemeye çalışsalar da petrol Louisiana sahiline kısa sürede 50 km kadar yaklaşmıştır. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/8650620.stm>, s.e.t. 14.06.2018

³ Ed Levine, Effects of Oil on the Marine Environment, Contingency Planning and Spill Response, <http://www.harboresuary.org/reports/harborheron/Presentations/0114-1513/HHerons_Tuesday/OilSpill101.pdf> s.e.t. 14.06.2018.

⁴ Final Report, Alaska Oil Spill Commission, <<http://www.evostc.state.ak.us/index.cfm?FA=facts.details>>, s.e.t 29.08.2018

⁵ Ixtoc I Oil Spill Economic Impact Study Executive Summary, <<https://www.boem.gov/ESPIS/3/3929.pdf>> s.e.t. 29.08.2018.

Tobago'da, 334.250 ton (88.3 milyon Galon)⁶; 1992 yılında Fergana Valley'den, Özbekistan sahillerinde 331.979 ton (87.7 milyon galon)⁷, 1988 yılında Odyssey tankerinden; Kanada, Nova Scotia kıyısından 700 mil açıkta, 162.772 ton (43 milyon galon)⁸; 1978 yılında Amoco Cadiz tankerinden, İngiltere ve Fransa açıklarında 260.056 ton (68.7 milyon galon)⁹; 1991 yılında ABT Summer'dan, Angola sahilinde 302.832 ton (80 milyon galon)¹⁰ ve 1991 yılında M/T Haven tankerinden, İtalya, Cenova sahilinde 158.986 ton (42 milyon galon)¹¹ petrol sızdığı veya döküldüğü kazalar ilk sıralarda yer alan kazalardır¹².

Bu bakımdan uluslararası hukukta, deniz çevresinin her türlü kaynaktan¹³ kirlenmesini, özellikle de gemi kaynaklı¹⁴ kirlenmesini önlemek üzere çok sayıda konvansiyon¹⁵ yürürlüğe konulmuştur. Türkiye bu konvansiyonlardan nerdeyse tamamına taraftır¹⁶ ve konvansiyon hükümleri Türkiye

⁶ ATLANTIC EMPRESS, West Indies, (1979), <<https://shipwrecklog.com/log/history/atlantic-empress/>> s.e.t. 29.08.2018.

⁷ March 1992: The Fergana Valley Massive Oil Spill, <<http://www.energyglobalnews.com/march-1992-the-fergana-valley-massive-oil-spill/>> s.e.t. 29.08.2018

⁸ ODYSSEY, off Canada, (1988), <<http://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/odyssey-off-canada-1988/>> s.e.t. 29.08.2018.

⁹ Amoco Cadiz, France (1978), <<http://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/amoco-cadiz-france-1978/>> s.e.t. 29.08.2018.

¹⁰ ABT SUMMER, off Angola, (1991), <<http://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/abt-summer-off-angola-1991/>> s.e.t. 29.08.2018.

¹¹ An Environmental Restoration Programme 12 Years After: Haven Wreck, <<https://wwz.cedre.fr/en/content/download/1730/16920/file/8-icram-12years-after-restoration-haven-1-en.pdf>> s.e.t. 29.08.2018.

¹² <<http://www.popularmechanics.com/science/energy/g1765/biggest-oil-spills-in-history/?>> s.e.t. 27.12.2018.

¹³ Genel olarak deniz kirliliğine yol açan kaynakları, dört ana grupta toplamak mümkündür. Bunlar; gemiler, depolama, deniz yatağının işletilmesi ve kara faaliyetleridir. **Kara, Hacı** (2005) Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk, İstanbul, Yamaner, s. 5.

¹⁴ Gemi kaynaklı kirlenmeler, denizde gerçekleştirilen faaliyetler dolayısıyla gemilerden sızan, bırakılan veya boşaltılan her türlü petrol, petrol türevleri ve diğer zararlı maddeler ile, denize boşaltılan çöpler veya doğrudan doğruya dökülen pis su nedeniyle ortaya çıkabileceği gibi, özellikle geminin taşıdığı yük dolayısıyla da oluşabilir. **Kara** (2005), s. 6.

¹⁵ Genellikle önemli ve kural koyucu çok taraflı andlaşmalara, sözleşme ya da eski adıyla mukavelename (*Convention, Konvention*) denilmektedir. **Pazarıcı, Hüseyin** (1997) Uluslararası Hukuk Dersleri, I. Kitap, 6.B., Ankara, Turhan, s. 110, Bu çalışmada "Sözleşme" ve "konvansiyon" kavramlarının ikisi de antlaşma anlamında kullanılmıştır.

¹⁶ Protocol of 1992 to Amend The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992), International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (FUND PROT

hakkında uygulamaya girmiştir. Bununla da yetinilmeyerek milli mevzuatımızda da önemli düzenlemeler yapılmıştır. Başlıca önemli bu düzenlemelerden biri de, **5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun**’dur¹⁷.

Kanun; *çarpışma*¹⁸, *kırılma*, *yangın*, *patlama veya diğer nedenlerle gemilerden*¹⁹ veya *kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenmelere acil müdahale, kirlenmenin önlenmesi ve giderilmesi zararların tespit ve tazmini hususlarında önemli hükümler içermektedir*²⁰.

Yasalaşma faaliyetinde Avrupa Birliği’ne uyum süreci ve uluslararası sözleşmelere katılım sonucunda bu sözleşmelerden kaynaklanan uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmeye çalışılması önemli rol oynamıştır. Ancak, iyiniyetli yaklaşımlara rağmen yasalar hazırlanırken uzman kişilerin görüşlerine itibar edilmemesi önemli aksaklıklara neden olmakta, yasa metinlerini yürürlüğünden kısa bir süre sonra tartışmalı hale getirmektedir²¹.

1992), Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (FUND PROT 2003), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 1973/1978), International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, BUNKERS 2001), 2000 Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC/HNS PROT 2000).

¹⁷ RG (Resmi Gazete), 11.3.2005 tarih ve 25752 sayılı. 3.3.2005 tarihli Kanun yayımı tarihinden itibaren üç ay sonra yürürlüğe girmiştir. ULLA isimli geminin 6/9/2004 tarihinde atık yüküyle birlikte İskenderun Körfezi’nde demirli hâlde iken batması, Kanun’un yürürlük sürecini hızlandırmıştır. **Demir, İsmail** (2011) “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S 1, Ocak-Mayıs 2011, s. 252.

¹⁸ TTK m. 1286 vd. maddelerde çatma düzenlenmiştir.

¹⁹ TTK m. 1256/5/a: Bu maddenin uygulanmasında; “Gemi kazası”, geminin enkaz hâline gelmesini, alabora olmasını, karaya oturmasını, çatmayı, gemideki infilâkı, yangını ve arızayı ifade eder.”

²⁰ **Kara, Hacı** (2010) *Deniz Çevresinin Kirlenmesinde Acil Müdahale Kanunu Hakkında Genel Değerlendirme*, Marmara Denizi 2010 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul, s. 116 vd.

²¹ Nitekim 5312 sayılı kanunun da kısa sürede değişikliği hususunda yetkili makamlarca çalışma başlatılacağı bildirilmiştir. **Keçeli, M. Alper** (2010) 5312 Sayılı Kabus Bitiyor mu?, *Denizci*, Yıl 2, S. 5, Nisan-Mayıs-Haziran, s. 13.

5312 sayılı kanunun yürürlüğe girmesinden sonra da, “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal Ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik (Mal Ve Hizmet Alım Yönetmeliği)”²² ile “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği (Uygulama Yönetmeliği)”²³ yürürlüğe konulmuştur.

I. 5312 SAYILI KANUNUN AMACI, NİTELİĞİ VE DİĞER KANUNLARLA BİRLİKTE UYGULANMASI

A. AMACI

Günümüzde petrol²⁴ ve diğer zararlı maddelerin önemli bir miktarının deniz yoluyla taşınması; yük olarak taşınmasa bile, gemilerde yakıt olarak kullanılmak zorunda olması ve kıyı tesislerindeki petrol ve diğer zararlı maddelere ilişkin çok çeşitli ve yoğun faaliyetlerin gerçekleştirilmesi nedeniyle deniz çevresi²⁵; petrol ve diğer zararlı ve tehlikeli maddelerle kirlenme veya kirlenme bakımından önemli bir tehlikeye maruz kalmaktadır. Özellikle son yıllarda

²² RG, 26.4.2006 tarih ve 26150 sayılı.

²³ RG, 21/10/2006 tarih ve 26326 sayılı.

²⁴ 5312 sayılı kanun m. 2/m: “Petrol: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78) I inci ekinin I inci eklentisinde listelenen maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın ham petrol, akaryakıt, slaç, rafine ürünler ve toprak altında doğal olarak meydana gelen her türlü sıvı hidrokarbon karışımını ifade eder.” “Petrol” “1969 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmede Değişikliğe Dair 1992 tarihli Protokol (HSS 1992)’de ise; “yük olarak veya geminin yakıt tanklarında bulunan, ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi dayanıklı (buharlaştırma derecesi yüksek) petrol mineralleri ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır (HSS m.1/b. 5). Bu tanımla, HSS 1969 (1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme)’da tereddütlere yol açan bu nedenle eleştirilen bir aksaklık giderilmiş ve denizi kirliliğine yol açan petrolün, gemide yük olarak veya yakıt olarak taşınmasına bakılmaksızın Sözleşmenin uygulanacağı kabul edilmiştir. The International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Explanatory Note Prepared By the 1992 Fund Secretariat, August 2002, s. 2.

²⁵ Deniz çevresinin ne anlama geldiği, Birleşmiş Milletler Sözleşmesi’nde tanımlanmamıştır. Ancak, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında, Üçüncü Komitenin çalışmalarını sunduğu bir raporda, deniz çevresi teriminin, deniz hayatını kapsadığı belirtilmiştir. Böylece, sözleşmede yapılan deniz kirlenmesi tanımı ile deniz, çevresiyle bağlantılı olan ilişkiler sistemi içinde bir bütün olarak algılanmış ve yalnızca denizde yapılan faaliyetlerden kaynaklanan kirlenmenin deniz kirliliği olarak yorumlanmasına engel olunmak istenmiştir. Kara (2005), s. 4.

yapılan yasal tüm düzenlemelere ve alınan tedbirlerdeki önemli artışa rağmen; *çarpma (çatma), kırılma, karaya oturma, yırtılma, yangın, patlama veya diğer çeşitli nedenlerle*, bu maddeleri taşıyan gemilerden veya herhangi bir kaza sonucu kıyı tesislerinden²⁶, denize ve çevresine petrol ve diğer zararlı ve tehlikeli maddelerin boşalması, dökülmesi, sızması ve yayılması riski önlenememiş ve ortadan kaldırılamamıştır.

Böyle bir durumla karşılaşılması halinde, deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi; kirlenmenin önlenememesi durumunda en azından kirliliğin sınırlandırılması, azaltılması ve deniz çevresinin temizlenmesi için yapılacak müdahalede yapılacak iş ve faaliyetler büyük önem kazanmaktadır. Dolayısıyla, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine sebep olabilecek acil durumlarda etkin müdahalede, ilgili kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi, müdahale usul ve yöntemlerin tespiti; önceden hazırlıklı olmayı, teşkilatlanmayı, imkân ve kabiliyetlere sahip olmayı ve iyi bir planlamayı gerektirmektedir.

Diğer taraftan, bir ülkenin kendi deniz alanlarında meydana gelen veya meydana gelebilecek ve kirlenme tehlikesi oluşturabilecek ya da kirlenmeye yol açabilecek bir olaya zamanında ve etkin müdahale edebilmesi, aynı zamanda o ülkenin egemenlik haklarının teyidi ve göstergesi olarak kabul edilmektedir²⁷. Bu bakımdan 5312 sayılı kanun hazırlanırken amacı tüm bu faaliyetleri kapsayacak şekilde, oldukça geniş tutulmuştur.

²⁶ 5312 sayılı kanun m. 3/g; Kıyı tesisi: "Açık deniz tesisleri ve boru hatları da dahil, kıyıda veya kıyıya yakın bölgelerde denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine yol açabilecek faaliyetleri icra eden tesisi" ifade eder.

²⁷ Genel gerekçede Kanunun hazırlık amacı şu şekilde ifade edilmiştir: "Günümüzde petrol ve diğer zararlı maddelerin büyük ölçüde deniz yoluyla taşınması ve kıyı tesislerindeki petrol ve diğer zararlı maddelere ilişkin faaliyetler nedeniyle, deniz çevresi, petrol ve diğer maddelerle kirlenme konusunda önemli bir tehdide maruz kalmaktadır. Alınan tüm tedbirlere rağmen, çarpma, kırılma, yangın, patlama veya diğer nedenlerle, bu maddeleri taşıyan gemilerden veya herhangi bir olay sonucu kıyı tesislerinden, denize petrol ve diğer zararlı maddelerin yayılması riskinin ortadan kaldırılamaması nedeniyle, böyle durumlarda deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi veya kirliliğin azaltılması için yapılacak müdahale ve faaliyetler önem kazanmaktadır. Uygulama alanlarında, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde acil durumlarda etkin müdahale; ilgili kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarının belirlenmesini, müdahale usul ve yöntemlerinin tespitini, önceden hazırlıklı olmayı, teşkilatlanmayı, imkân ve kabiliyetlere sahip olmayı ve iyi bir planlamayı gerektirmektedir. Diğer taraftan, bir ülkenin, deniz yetki alanlarında meydana gelecek bir olaya zamanında ve etkin müdahale edebilmesi, aynı zamanda egemenlik haklarının teyidi ve göstergesi olarak kabul edilmektedir. Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde zararların tazmini, buna neden olabilecek faaliyetleri icra edenlerin önceden bazı sigorta sistemleri ile tazminat garantisi sağlamaları ile mümkündür. Deniz yetki alanlarına giren gemilerin ve

Kanunun amacı:

➤ Acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek için uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını belirlemek,

➤ Olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını belirlemek;

➤ Uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını belirlemek;

➤ Kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesisler ile Kanunda sayılan ilgililerin görev, yetki ve sorumluluklarını belirlemektir.

Buna göre kanunda belirtilen amaçları genel olarak iki başlık altında tasnif etmek mümkündür: **Birincisi**, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine yol açan herhangi bir durumda, kirlenmeye müdahale ile ilgili görev ve sorumlulukları düzenlemek, **ikincisi**, kirlenmeyi önleme masrafları²⁸ ve kirlenme sonucu oluşan zararların tazmini esaslarını belirlemektir²⁹.

mevcut kıyı tesislerinin uygun sigorta sistemlerine sahip olup olmadıklarının takip ve kontrolü ile müdahale sonucunda tazmin konusundaki yetki, görev ve sorumlulukların belirlenmesi, sistemin işleyişinin vazgeçilmez prensipleridir. Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde acil durumlarda müdahale ve zararların tazmini konusunda, taraf olduğumuz uluslararası düzenlemelerle üstlenilen yükümlülükler ile hak ve yetkilerin iç hukuk düzenlemelerine yansıtılması vazgeçilmez bir ihtiyaç olup, bu konu, üç tarafı denizlerle çevrili ve petrol ve/veya diğer zararlı maddeleri taşıyan gemi trafiğine yoğun olarak maruz kalan ülkemiz için ayrı bir önem taşımaktadır. Tasarı, bugüne kadar Türk boğazlarında ve Türkiye'nin deniz yetki alanlarında meydana gelen olaylarda, müdahale ve tazmin konularında yaşanan olumsuzlukların giderilmesi amacıyla hazırlanmıştır." Kanun gerekçesi, <<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>> s.e.t. 02.05.2018.

²⁸ 5312 sayılı kanun m. 2/(ı)'da Koruyucu önlem: "Bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkabilecek muhtemel kirlenmeyi önlemek veya sınırlı tutmak amacıyla alınan tedbirler" ifadesi ile tanımlanmıştır. Kirlenmenin önlenmesi, kirlenmeye yol açabilecek olayın meydana gelmesinden önce ya da hemen olayı takiben kirlenme henüz oluşmadan söz konusu iken, kirlenmenin olayı takiben ya da ani bir şekilde olay anında oluşmaya başlaması halinde ise artık, kirlenmenin önlenmesi değil kirlenmenin sınırlandırılması söz konusu olacaktır. Kirlenme gerçekleşikten sonra ise, kirlenme ile mücadele yani kirliliğin ortadan kaldırılmasına yönelik faaliyetler söz konusu olacaktır. **Kara** (2005), s. 73.

²⁹ Kanun, bu amacın gerçekleştirilmesinde deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükleri, hareket noktası olarak esas almaktadır. **Demir** (2011), s. 252, **Kuyucu Meriç, Gülfer** (2017) Donatının Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, İstanbul, Filiz, s. 84.

B. NİTELİĞİ

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz coğrafi konumu bakımından aynı zamanda petrol veya diğer zararlı maddeleri taşıyan gemi trafiğine yoğun olarak maruz kalmaktadır. Bu nedenle deniz çevresinin her türlü kirlenmeye karşı korunması ülkemiz bakımından ayrı bir önem taşımaktadır. Bu kapsamda hazırlanan en önemli yasal düzenlemelerden biri olan 5312 sayılı kanun, deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde acil durumlarda müdahale ve zararların belirlenmesi ve tazmini konusunda uygulama alanı bulur.

Türkiye'nin deniz kirliliği konusunda taraf olduğu uluslararası sözleşmeler de Anayasanın 90. maddesi gereğince bir kanun hükmü gibi kabul edilip uygulanacaktır. Uluslararası sözleşmelerin yürürlüğe konulmasında İngiltere gibi Anglo-Sakson kökenli bazı ülkeler, sözleşmenin ilgili olduğu mevcut kanunlarına ekleme yapmak suretiyle kendi iç hukukuna ithal etme usulünü benimserken, diğer bazı ülkeler ise bu sözleşmeler için ayrı bir uygulama kanunu çıkarmayı tercih etmektedirler.

Türk Hukuku'nda ise sözleşmeler Anayasadaki düzenlemeye göre kanun hükmünde sayılmaktadır. Yani teknik anlamda kanun gibi kabul edilip uygulanması gerekmektedir. Hatta Danıştay'ın bazı kararlarında sözleşmelerin, normlar hiyerarşisinde kanunların bile üzerinde yer aldığı kabul edilmektedir. Buna karşın uluslararası sözleşmelerin uygulanması bakımından uygulamada tereddütlerle karşılaşıldığı, genellikle mahkemelerin verdikleri kararlarda hukuki dayanak olarak sözleşme hükümlerini esas almadıkları ve bunlara itibar etmedikleri gözlenmektedir. Uygulamada yaşanan tereddütlerin giderilmesi, sözleşmelerin iç hukuka uyarlanması, diğer kanunlar ile sözleşmeler arasında çıkabilecek hüküm çatışmalarının önlenmesi ve sözleşme gereğince iç hukukta düzenleme yapılması bakımından; Türk Hukuku'nda tercihen, sözleşme hükümlerinin ilgili olduğu kanuna ithal edilmesi, bu metodun benimsenmesinde temel birtakım güçlüklerle karşılaşılması halinde ise mutlaka bir uygulama kanunun çıkarılması gerektiği değerlendirilmektedir³⁰.

³⁰ Kara (2005), s. 48-49.

Bununla birlikte yukarıda açıkladığımız üzere, gerekçesinde her ne kadar 5312 sayılı kanunun düzenlenmesindeki amaç olarak, tarafı olduğumuz uluslararası düzenlemelerle üstlenilen yükümlülükler ile hak ve yetkilerin iç hukuk mevzuatına yansıtılmasının vazgeçilmez bir ihtiyaç olduğu belirtilmişse de, Kanun, ülkemizin tarafı olduğu herhangi bir uluslararası konvansiyonun uygulama kanunu niteliğinde değildir. Çünkü gerek 5312 sayılı kanunun hazırlık süreci³¹ ve gerekçesi³², gerekse hükümleri incelendiğinde Kanunun, Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası sözleşmelerin³³, özellikle “1969 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmede Değişikliğe Dair 1992 tarihli Protokol (HSS 1992)”³⁴, “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir

³¹ RG, 11/3/2005 tarih ve 25752 sayılı, Kanunun hazırlık geçmişi için bkz. **Demir** (2011), s. 250-252, Bu Kanun'un hazırlık sürecinde ve içeriğinde, deniz çevresinin ve zarar görenlerin korunmasına yönelik kaygılar ağır basmıştır. Ancak bu kaygıların ışığında hazırlanan metin, Deniz Ticareti ve İdare Hukuku alanında yürürlükte olan mevzuat ile birçok yönden çelişki içinde bulunduğu gibi, Türkiye'nin taraf olduğu bazı Milletlerarası Sözleşmelere de aykırı düşmektedir, **Atamer, Kerim** (2009) Yargıtay Kararları Işığında, Deniz Ticareti Ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar Ve Gelişmeler, Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 12 Haziran, s. 7.

³² Tasarı, bugüne kadar Türk boğazlarında ve Türkiye'nin deniz yetki alanlarında meydana gelen olaylarda, müdahale ve tazmin konularında yaşanan olumsuzlukların giderilmesi amacıyla hazırlanmıştır.

<<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>> s.e.t. 02.05.2018.

³³ Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale Ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1990 (*The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC 1990)*). 13 Mayıs 1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme ve Ek'lerine katılmamız Bakanlar Kurulu'nun 25/08/2003 tarih ve 2003/6084 sayılı kararı ile kararlaştırılmıştır (RG: 18/09/2003 T. ve 25233 S.). <<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201891/volume-1891-i-32194-english.pdf>> s.e.t. 10.08.2018.

³⁴ Protocol of 1992 to Amend The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Prot. 1992) 30.05.1996'da yürürlüğe girmiştir. 2000 yılında yapılan değişiklikle (LEG.1(82)) limitler değiştirilmiştir. 2000 değişikliği 01.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin 27.01.2001 tarih ve 4507 sayılı Kanun'la (RG: 24.7.2001 T. ve 24472 S.) ile 1992 Protokolü ile değişik Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili 29.11.1969 tarihli Brüksel Sözleşmesi'ne katılımı uygun bulunmuştur. Yaklaşık bir yıl sonra, 4658 sayılı kanun (RG: 09.05.2001 T. ve 24397 S.) ile bu kanunda değişiklik yapılarak kanun metninden “ekli çekince ve beyanla” ifadesi çıkarılmıştır. Türkiye'nin katılma belgesi 17.08.2001 tarihinde Örgüt Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmiştir. Sözleşme gereğince bir yıl sonra (yani, 17.08.2002 tarihinden itibaren) bu sözleşme Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir.

*uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (FON 1992)*³⁵ ve *1990 Tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi (OPRC)*³⁶’nin³⁶ uygulama kanunu³⁷ niteliğinde olmadığı anlaşılmaktadır³⁸.

Örneğin, OPRC sözleşmesi m. 2/1’e göre petrol, ham petrol, fueloil, atık, petrol artığı ve işlenmiş ürünler dahil her şekilde petrol anlamındadır³⁹. Halbuki 5312 sayılı kanun 3/m maddesinde ise petrol, “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78)” I inci ekinin I inci eklentisinde listelenen maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın ham petrol, akaryakıt, slaç, rafine ürünler ve toprak altında doğal olarak meydana gelen her türlü sıvı hidrokarbon karışımı olarak tanımlanmıştır. Öte yandan, 5312 sayılı kanunun amaçları, OPRC 1990’da düzenlenen hak ve yükümlülüklerle karşılık gelmekte, bunlarla örtüşmektedir⁴⁰.

³⁵ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (FUND Prot. 1992). FUND 1971 Sözleşmesini tadil eden 27.11.1992 tarihli Protokol 30.05.1996 yılında yürürlüğe girmiştir. 2000 yılında tazminat limitleri değişikliğe (LEG.2(82)) uğramıştır. 2000 değişikliği 01.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye’nin, Fon Sözleşmesine katılması, 4508 sayılı Kanun (29/01/2000 T. ve 23948 S. RG. ile kabul edilmiş ve bu kanunun yürürlüğe girmesinden sonra, bu kanunda 4658 sayılı kanunun (09/05/2001 T. ve 24397 S. RG. 2. maddesi ile değişiklik yapılarak kanunda yer alan “ekli çekince ile” ifadesi kanun metninden çıkarılmıştır. Türkiye’nin katılma belgesi 15.08.2001 tarihinde Örgüt Genel Sekreterliği’ne tevdi edilmiş ve sözleşme 17.08.2002 tarihinden itibaren Türkiye Hakkında Yürürlüğe Girmiştir (244 sayılı Kanunun 3. maddesi gereğince hazırlanan katılma işleminin uygun bulunduğuna dair 15/06/2001 tarih ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile, Sözleşmenin İngilizce ve Türkçe metinleri 18/07/2001 tarih ve 24466 sayılı RG’de yayımlanmıştır). 1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu Talepler El Kitabı, Gayriresmi Tercümesi Ve İlgili Mevzuat Ve Uygulamalar, Ankara Ekim 2013.

³⁶ The UN Convention on the Law of the Sea 1982, the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), Ülkemiz, 25.08.2003 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla, OPRC’ye taraf olmuştur RG: 18.09.2003 T. ve 25233 S., Bu Sözleşmenin Kurtarma hizmetlerinin islahı” başlıklı 8 inci Kararının 1 inci maddesinde Akit Devletlerin gecikmeksizin Salvage 1989 Sözleşmesine taraf olmaları talep edilmektedir.

³⁷ 5312 sayılı Kanun, tazmin rejimine uyumu kolaylaştıracak nitelikte bir uygulama kanunu olarak görülemez. **Demir** (2011), s. 256.

³⁸ Kanun, zararların tespiti, zarar görenlerin Müsteşarlığa başvurması, tazminatın paylaşılması, zamanaşımı süresi ve mali sorumluluk garantilerinin bildirim gibi konularda 1992 HSS ve 1992 FON Sözleşmesi hükümlerine aykırı çok sayıda hüküm ihtiva etmektedir. **Demir** (2011), s. 255 vd.

³⁹ **Kara** (2005), s. 51.

⁴⁰ **Demir** (2011), s. 253.

C. UYGULANMASI

Bir diğer önemli husus 5312 sayılı kanun hükümlerinin, deniz kirliliği ilgili esasları düzenleyen uluslararası sözleşmelerin ve benzeri diğer kanun hükümlerinin uygulanmasına engel olup, olmayacağıdır. Bir diğer ifadeyle 5312 sayılı kanunun uygulandığı durumlarda, benzer düzenleme içeren uluslararası sözleşmeler ile kanun hükümlerinin de uygulanmaya devam edip etmeyeceği, bunlara nazaran 5312 sayılı kanunun öncelikle uygulanmasının gerekip, gerekmediği hususlarıdır.

Nitekim Çevre Kanunu (ÇK) böyle bir durumu açıkça düzenlemiştir. ÇK m. 28/2'deki, "Kirlitenin meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır" hüküm gereğince, ÇK dışındaki hükümler de uygulama alanı bulabilecektir⁴¹. Bu nedenle, uğradığı kirlenme zararlarının tazmini talebeden kişi, ÇK dışında, Türk Ticaret Kanunu (TTK) veya Türk Borçlar kanunu (TBK)'na dayanabilecektir. Buna karşın ÇK'dan farklı olarak, 5312 sayılı kanunda açıkça kirlenmeye ilişkin diğer kanuni düzenlemelerin uygulanmasının da mümkün olduğu açıkça hükme bağlanmış değildir. Bu nedenle kanunun özel bir düzenleme getirmesi ve yeni tarihli olması nedeniyle kanunun kapsamına giren olaylar bakımından diğer uluslararası sözleşmelerin ve kanun hükümlerinin uygulanmasının mümkün olmayacağı kanaatindeyiz.

Ayrıca, HSS 1992 (CLC 1992) ve FON 1992 (FUND 1992) Sözleşmelerinin ikisi de⁴², uygulama alanlarına giren olaylarda⁴³ tek başına uygulanacağı emredici hükümlerle düzenlenmiş sözleşmelerdir. Bu nedenle, HSS

⁴¹ Çevre Kanununa göre Hukuki Sorumluluk, Kara (2005), s. 71. vd.

⁴² 1969 Tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmede Değişikliğe Dair 1992 tarihli Protokol (27.11.1992), [*Protocol of 1992 to Amend The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC Prot. 1992)*] ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (FON 1992) [*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, (FUND Prot. 1992)*].

⁴³ HSS 1969 m. 2'de: "İş bu sözleşme münhasıran akit bir devletin, karasuları dâhil olmak üzere ülkesinde meydana gelen kirlenme zararlarıyla, bu zararları önlemek veya sınırlı tutmak için alınan korunma tedbirleri hakkında caridir" denilerek sözleşmenin yer itibarıyla uygulama alanı ülke kriteri esas alınmak suretiyle belirlenmiştir. HSS 1992 Protokolü ile HSS 1969'a ilaveten, Sözleşmenin uygulanma alanı münhasır ekonomik bölgeyi de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Ayrıca, kirlenme zararların önlenmesi veya en aza indirgenmesi için nerede olursa olsun alınan önleyici tedbirlerin de Sözleşme kapsamında

1992 ve Fon 1992 sözleşmelerinin uygulanacağı durumlarda yarışan istemler (telâhuk) söz konusu olmayacaktır. Bundan dolayı 5312 sayılı kanun hükümleri 1992 tarihli Sözleşmelerin uygulanması gereken hâllerde dikkate alınmayacaktır⁴⁴.

Bununla birlikte bu sözleşmelerde, bunların öncelikle uygulanması gerektiğine dair bir hüküm bulunmamış olsaydı bile, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk Ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)⁴⁵ gereğince bu sözleşmeler yine 5312 sayılı kanundan öncelikle uygulanabilecekti. Nitekim MÖHUK m. 1/f. 2 gereğince, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler, eğer uyulama şartları oluşmuşsa öncelikle uygulanmalıdır. Eğer bir uyuşmazlıkta Türkiye'nin taraf olduğu bir milletlerarası sözleşme uygulama alanı buluyorsa, ulusal hukuk dikkate alınmaz, doğrudan o sözleşme hükümleri herhangi bir tereddüde mahal kalmaksızın uygulanır⁴⁶.

Hem özel-genel, hem de önceki-sonraki kanun açısından sınıflandırılması bakımından, 5312 sayılı kanunun meydana gelen kirlenme zararlarında öncelikle uygulanması konusunda bir tereddüt yoktur. Ancak kanunda düzenlenmeyen hususlarla ilgili olarak ikinci sırada ÇK, sonra TTK ve TBK ve Türk Ceza Kanunu (TCK)'nin ilgili hükümleri uygulanabilecektir. Özellikle 5312 sayılı kanun ile düzenlenmiş olmayan idari para cezaları açısından ÇK hükümleri, kirlenmenin bir suç teşkil etmesi halinde cezai hükümler açısından da TCK'nın çevrenin kasten kirlenmesini düzenleyen 181. maddesi ile çevrenin taksirle kirlenmesini düzenleyen 182. maddeleri uygulanacaktır.

sayılacağı ifade edilmiştir. Böylece, Sözleşmeye taraf herhangi bir ülkenin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesi dışında yani açık denizlerde dahi önleyici tedbir alabileceği kabul edilmiştir. HSS 1992 öncesinde de, Estonya'da 1993 yılında meydana gelen Kihnu kazasında, Finlandiya devleti kara sularında önleyici tedbirler almıştır. Estonya HSS taraf olmadığı halde, HSS 1969 ve Fon 1971 Finlandiya'da yürürlükte olduğundan, UPK Fon Yönetim Kurulu Finlandiya karasularında, alınmış olan bu tedbirler, kirlenmeyi önlemek veya azaltmak amacıyla alınmış olduğundan, prensip itibarıyla kabul edileceğine karar vermiştir. **De La Rue, Colin/Anderson, Charles B.** (1998), *Shipping And The Environment, Law and Practice*, London, Informa Law, s. 77, dn. 8.

⁴⁴ Nitekim bu hususu özellikle vurgulamak için, TSR m. 1336 f. 1 c. 2 kaleme alınmıştır, **Atamer** (2009), s. 19.

⁴⁵ RG: 12.12.2007 T. ve 26728 S.

⁴⁶ **Atamer, Kerim** (2003) 1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gereçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan, C. 1, I. B., İstanbul, s. 853.

II. 5312 SAYILI KANUNUN KAPSAMI

5312 sayılı kanun Türkiye'nin deniz alanı sınırları içerisinde bulunan; *iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi ile karasularının ötesindeki açık deniz alanlarında*⁴⁷ gemilerden ve kıyı tesislerinden meydana gelen petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme olaylarında uygulanır⁴⁸. Açık deniz alanlarında müdahale için Kanunda öngörülen acil durumların ortaya çıkması, buradaki faaliyetlerin müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalması ve müdahale için Bakanlığın; Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak karar vermesi gerekir.

Türkiye'nin ilan etmiş olduğu bitişik bölgesi bulunmadığından kanunda da bitişik bölge kavramına yer verilmemiştir⁴⁹. Bitişik bölge, karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı açık deniz alanını ifade eder. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 33. maddesi bitişik bölgenin genişliğinin karasularının ölçüldüğü esas hattan başlayarak en 7 çok 24 mil olmasını benimsemiştir. Belirli bir bitişik bölgenin gerçek genişliği bitişik bölge genişliğinden karasuları genişliği çıktıktan sonra kalan deniz alanıdır⁵⁰.

⁴⁷ **Kuran, Selami** (2016) Uluslararası Deniz Hukuku, 5. Baskı, İstanbul, Beta, s. 33 vd.

⁴⁸ 5312 sayılı kanun m. 3/p Türkiye'nin deniz yetki alanlarını "Uygulama Alanları" ifadesiyle tanımlamıştır.

⁴⁹ 7 Haziran 1926 tarih ve 906 sayılı "Gümrük Kanunu'nun Bazı Maddelerinin Tadiline İlişkin Kanun" m 4'e göre: "sahilde, sahil hattından denize doğru 4 mil mesafede bulunan saha gümrük mıntıkası addolunur" hükmüyle Türkiye 4 millik bir gümrük bitişik bölgesi kabul etmiştir. 2 Mayıs 1949 tarih ve 5383 sayılı Gümrük Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra 906 sayılı Gümrük Kanunu yürürlükten kaldırılmış, yeni bir Gümrük Bitişik Bölgesi ilan edilmemiştir. **Pazarıcı** (1997), s. 365, **Kuran** (2016), s. 220.

⁵⁰ Bitişik bölge kavramı ilk kez 1736 yılında İngiltere tarafından ortaya atılmıştır. İngiltere 1736 yılından 1876 yılına kadar "Hovering Acts" ismiyle çıkardığı kanunlarla İngiliz karasularına bitişik açık deniz alanında yabancı gemileri gümrük ve maliye konularında denetlemeye başlamıştır. Hovering kanunlarının amacı, bir noktadan diğer noktaya normal yolu kullanmak yerine ülkesine kaçak eşya sokmak istedikleri devletin kıyıları yakınında seyreden veya demirleyen şüpheli gemilerin hareketlerini denetlemek idi. İngiltere'den sonra, Amerika Birleşik Devletleri de kaçakçılıkla mücadele için karasularına bitişik açık deniz alanında bulunan yabancı gemiler üzerinde denetleme yetkisine sahip olduğunu, İngiliz Hovering kanunlarından esinlenerek çıkarmış olduğu 2 Mart 1799 tarihli kanun ile ilan etmiştir. **Kuran** (2016), s. 213.

Kanun bu sayılan deniz yetki alanlarında bulunan gemiler ve kıyı tesislerin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının yetki, görev ve sorumluluklarını düzenlemektedir.

A. GEMİ

5312 sayılı kanun hükümleri her durumda ve tüm gemiler bakımından uygulanmayacaktır. Kanunun uygulanabilmesi için Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan geminin⁵¹:

1. Beş yüz groston ve daha büyük olması,
2. Petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıması ve
3. Donanmaya ait veya devlet hizmetine tahsis edilmiş bir gemi olmaması gerekir.

1. Tonajı

5312 sayılı kanunun kapsamındaki gemiler, 2. maddede, “...**beş yüz groston ve daha büyük ...gemiler**” ibaresi ile tonajı belirtilmek suretiyle ifade edilmiştir. Kanun koyucunun neden 500 groston birimini tercih ettiği ile ilgili kanunun gerekçesinde bir açıklama yoktur. Ancak meclis tutanaklarına göre, Çevre Komisyonu'nda yapılan görüşmelerde Denizcilik Müsteşarlığı yetkililerince 500 grostonun 150 grostona indirilmesinin uygun olacağı ileri sürülmüş, buna gerekçe olarak MARPOL 73/78'de 150 groston eşiğinin esas alındığı 150-500 groston arasında özellikle büyük gemilere yakıt transfer eden çok sayıda küçük gemilerin mevcut olduğu ve bunların da kazalara sebep olduğu olayların yaşandığı, hatta 150 grostonun altına dahi inilmesinin düşünülebileceği belirtilmiştir⁵². Buna karşın kanun 500 groston olarak yasalaştırılmıştır.

⁵¹ HSS'nin uygulanacağı gemiler 1992 protokolü ile; “Dökme halde 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 (hidrokarbür) taşıyabilecek nitelikteki gemiler de⁵¹, petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle bir gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlanmış olmadıkça petrol türevi taşıma seferini izleyen seferleri sırasında bu Sözleşmeye göre gemi kabul edilecektir” (HSS 1992 m.1/1) şeklinde tanımlanmıştır. Böylece, HSS 1969'dan farklı olarak, geminin yük olarak fiilen dökme halde petrol taşıması zorunluluğu kaldırılmıştır. Dolayısıyla, sözleşmede tanımlanan petrolün gemide yük veya yakıt olarak bulunması arasında bir fark bulunmamaktadır. **De La Rue/Anderson** (1998), s. 84.

⁵² TBMM Tutanak Müdürlüğü, Çevre Komisyonu, Birinci Oturum, Giriş: 10.30, T. 3.11.2004, s. 3, **Demir**, (2011), s. 276, dn. 79.

Gemilerin ölçülmesine ilişkin usul ve esaslar uluslararası alanda, “*Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi, 1969*”⁵³ ile düzenlenmiştir. Sözleşmeye ilaveten bir geminin gros ve net tonilato değerlerinin nasıl ölçülüp belirleneceği iç hukukumuzda da, “*Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği*”⁵⁴ ile düzenlenmiştir. Yönetmelik ile uluslararası denizcilik alanında kullanılan “Moorsom Sistemi” olarak anılan İngiliz ölçme sistemi kabul edilmiştir⁵⁵. Geminin gros ve net tonilatosu bu sisteme göre tespit edilmektedir. Yönetmeliğin, “tonilatoların ölçülmesi” başlıklı üçüncü bölümünde, 11-15. maddeler arasında ve yönetmelik eklerinde ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Gemi ve su aracının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını göstermek üzere “Tonilato Belgesi” (*tonnage certificate*) düzenlenir.

Gemilerin ölçümünde kullanılan birimler ise “gros tonilato (*gross tonnage*), “net tonilato” ve “dedveyt ton (*dead weight ton*), (ölü ağırlık)” olarak ifade edilmektedir. Bunlardan, gros tonilato, gemi ve su aracının kapalı hacimlerinin (Yönetmelik veya Sözleşme hükümlerine göre) tespit edilmiş değerini ifade eder (Yönetmelik m. 4/c). Net Tonilato, geminin ticari olarak kullanılabilen yerlerinin hacmi olup, geminin yolcu ve yük taşımayan alanlarının indirilmesinden sonra elde edilen hacmine net ton denir (Yönetmelik m. 4/g). Bunları ifade için İngiliz tonilatosu (*Register Ton*) kullanılır.

⁵³ International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, Sözleşme 18.07.1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2013 değişikliği 28.02.2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu Sözleşmenin onaylanmasını 2169 sayılı Kanun ile uygun bulmuş (RG: 29.09.1978 T. ve 16419 S.) ve 28.05.1979 tarih ve 7/17652 sayılı Kararname ile Sözleşme onaylanmıştır (RG: 15.12.1979 T. ve 16340 S.). Türkiye bakımından 18.07.1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁵⁴ RG: 12.03.2009 T. ve 27167 S., RG: 07.06.2013 T. ve 28670 S.

Bir geminin tonajı ağırlık veya hacim ölçümü ile belirtilen kapasitesidir. Ölçü birimi ağırlık yönünden belirtilirse, İngiliz sistemine göre 1 ton = 2240 pounddur. Hacim yönünden belirtilirse, ünite olan 1 ton 100 ft3 lük bir hacim tanımlar. Buna gayri safi ton da denir. Bir geminin taşıyacağı yükü, vereceği resimleri, ödeyeceği vergiyi ve gereksinimi olan personel sayı ve niteliğini tayin etmek üzere bazı kapasite ölçümlerine ve bunların uluslararası kabul edilmiş resmi anlamlarına ihtiyaç vardır. İşte bu ölçümlerin genel ifadesi tonaj (tonage) terimi ile belirtilir ve çeşitli tonaj ölçüm ve terimi vardır. Günümüze dek bir geminin hacmi Moorsom yönetimi ile ölçülmektedir. Buna göre 1 Register ton (veya kayıt tonu) 100 ft³e eşittir. Bunu metrik sistemle ifade edersek 2.83 m³ hacim ifade eder. Register tonu tespit etmek üzere geminin göz önüne alınacak bölümleri devletlerin kanunlarında bazen farklı olarak belirtilmiştir. “*Gemi Tonaj Ölçümleri*”, <<http://www.teknedergisi.com/gemi-tonaj-olcumleri/>> s.e.t. 23.08.2018.

Dedveyt tonaj (*Deadweight tonnage*), bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamıdır⁵⁶.

Kanununun 2. maddesindeki bu hükümle, gemiyle taşınan yükün tonajı (kapasitesi) değil, açıkça geminin tonajı ifade edilmiştir. Doktrindeki aksi yöndeki görüşe göre ise, “bu hükümden taşınan petrol ve diğer zararlı maddelerin tonajının 500 groston veya daha büyük olması gerektiği anlaşılmalıdır”⁵⁷.

2. Taşınan Yük ve Yakıt

Tonajı dışında, gemilerin niteliği ile ilgili Kanununun 2. maddesinde, “...*petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler...*” ifadesi kullanılmıştır. Bu ifade dışında geminin ne tür bir gemi olması gerektiği ile ilgili herhangi bir nitelendirme yapılmış değildir. Dolayısıyla tonajı uyan tanker ve sıvı yük gemileri⁵⁸ başta olmak üzere petrol ürünleri ile diğer zararlı maddeleri taşıyan tüm gemiler kapsam içindedir.

Kanununun bu ifadesi, petrol ve diğer zararlı maddeleri yük olarak taşıyan tanker ve sıvı yük gemilerinin kapsam içinde olduğunu çağırıştırmasına karşın, kanunda açıkça petrol ve diğer zararlı maddelerin sadece yük olarak taşınması ile bir sınırlandırma da yapılmış değildir. Bununla birlikte, sadece tehlikeli maddeleri yük olarak bulundurmayan, bir diğer ifadeyle bu maddelerden petrol ürünlerini yakıt olarak taşıyan gemiler hakkında da açıkça düzenleme yapılmıştır.

Gemi yakıtlarından ve yüklerden kaynaklanan kirlilik başlığı altında 23. maddede yapılan düzenlemeye göre, “*bir olayda, bu Kanuna tabi olan*

⁵⁶ Bir gemi yük, yolcu, personel, kumanya, yakıt ve tatlı su ile tam olarak yüklendiği zaman tuzlu suda yaz draftuna kadar battığında, 2240 librelilik ton olarak taşıdığı ağırlıktır. Bu tonajın önemi, gemi ağırlık olarak taşıyabileceği yüklerin konulmasında ortaya çıkar. Armatörler gemilerine mümkün olduğu kadar fazla yüklemek isterler. Buna olanak hazırlamak için gemiye yolculuğuna yetecek kadar yakıt ve tatlı su alırlar. Geminin tuzlu suda ve tatlı suda ne kadar batacağını anlamak için Dedveyt ölçeğine (*Deadweight scale*) bakılır. Bu tabloda ortalama draft ile (*mean Draught*) girilerek geminin dedveyti bulunur. <http://www.teknedergisi.com/gemi-tonaj-olcumleri/> s.e.t. 23.08.2018.

⁵⁷ **Kuyucu Meriç** (2017), s. 85.

⁵⁸ Amaçlarına göre gemi türleri, <<http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/?AspxAutoDetectCookieSupport=1>> s.e.t. 16.08.2018

veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanuna tabi olmayan geminin taşıdığı diğer zararlı maddelerden/ yüklerden meydana gelen kirliliğe veya kirlilik tehlikesine müdahale ve zararların tespit ve tazmininde, bu Kanunun (5 inci maddesinin üçüncü fıkrası ile 8 inci ve 9 uncu maddeleri dışındaki)⁵⁹ hükümleri uygulanır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.”

Böylece, kanun kapsamına giren gemilerin taşıdıkları yük haricinde kendi yakıtlarından kaynaklanan kirlenmeler başta olmak üzere, küçük tonajlı olduğu için veya petrol ve türevlerini taşımadığı ya da taşımaya elverişli olmadığı için kanun kapsamına girmeyen gemiler (örn. Balıkçı gemileri, yolcu gemileri, kuru dökme yük gemileri vs.) ve kanun kapsamına girmeyen diğer zararlı maddeleri (yükleri) taşıyan gemilerin her birinde yakıt olarak kullanılan petrol türevlerinden kaynaklanan kirlenmeler hakkında da 5312 sayılı kanun hükümleri uygulanır.

Çünkü bir olayda gemide taşınan yük nedeniyle bir kirlenme olabileceği gibi, kirlenme (gemi yüklü olmadığı, boş olduğu için) sadece yakıttan da kaynaklanmış olabilir. Ayrıca her gemi yakıt olarak petrol türevlerini taşıdığı için kirlenmenin sadece yakıttan ya da hem yük hem de yakıttan birlikte kaynaklanması mümkündür. Buna ilaveten, birden fazla geminin karışığı olayda kanun kapsamında olmayan bir geminin yakıtından dolayı kirlenme ortaya çıkması mümkündür. Dolayısıyla gemi yakıtından kaynaklanan kirlenmenin bu anlamda kanun kapsamına alınmış olması birçok tartışmalı durumun ortaya çıkmasına engel olabilecektir.

B. KIYI TESİSİ

5312 sayılı kanunda kıyı tesislerinin de sorumluluğu düzenlenmiştir. Kanun gereğince sorumlu olunması için, kıyı tesislerinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra ediyor olması

⁵⁹ Türk iç sularına veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesislerine uğramak amacı ile Türk karasularına girmeden kırksekiz saat önce veya kalkış limanı ile Türk karasularına girmesine kadarki seyir süresi kırksekiz saatten az olan gemiler kalkış limanından hareketten hemen sonra bildirim (5312 sayılı kanun m. 5/3), Mali sorumluluk garantileri (5312 sayılı kanun m. 8) ve Mali sorumluluk garantilerinin bildirim (5312 sayılı kanun m. 9).

gerekmektedir. 5312 sayılı kanun ve Uygulama Yönetmeliği ile tanımlanan kıyı tesislerine kıyı tesisi risk değerlendirmesi ve acil müdahale planı hazırlama zorunluluğu getirilmiştir. Bu çerçevede Akdeniz, Karadeniz ve Marmara Denizi kıyılarında öncelikle kıyı tesisi acil müdahale planı hazırlanması gereken 231 tane kıyı tesisi belirlenmiştir⁶⁰. Belirlenen bu kıyı tesislerinin Risk Değerlendirmesi ve Acil Müdahale Planları Bakanlıkça yetkilendirilmiş kurum/kuruluşlar tarafından hazırlanarak Bakanlığa sunulmuş ve kıyı tesislerinin acil müdahale planları onaylanmıştır⁶¹.

Bununla birlikte, risk değerlendirmesi ve acil müdahale planı hazırlanması gereken ve ilk aşama kıyı tesisi listesinde yer almayan, yük elleçlemesi yapan kamu ve belediyelere ait; limanlar, kabotaj hattı dışında yer alan yolcu iskeleleri ve kruvaziyer limanları ile daha sonra faaliyete geçmiş ancak planı bulunmayan kıyı tesislerinin belirlenmesine yönelik çalışmalar da tamamlanmıştır.

III. ZARARLARDAN SORUMLULUK

A. SORUMLU KİŞİLER

Zararın tazmini ve koruyucu önlemlerin karşılanması konusunda yükümlülük atfedilebilecek, sorumlu sayılan kişiler beş yüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile kıyı tesislerinin; *sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri* şeklinde geniş kapsamlı olarak belirlenmiştir (5312 sayılı kanun m. 3/n). Bu kişiler zararları “...*tazmin etmekle müteselsilen sorumludur...*” (5312 sayılı kanun m. 6).

Zarardan sorumlu olan kişilerin bu kadar geniş kapsamlı olarak belirlenmesi davacı lehine olan olumlu bir düzenleme olsa bile, özellikle sorumlu kişilerin tespitinin ve ayırt edilmesinin zor, hatta imkânsız olduğu veya tazminatın tahsil kabiliyetinin bulunmadığı olaylarda, davanın birden fazla sorumlu kişiye karşı yöneltilmesi, davaların pratikte uzamasına ve içinden çıkılmaz bir hale gelmesine yol açabilecektir. Zira davacı davasını, kaybetme riskini en aza indirmek için, fiilen gerçekte sorumlu olsun ya da

⁶⁰ İlk aşamada 224 kıyı tesisi için acil müdahale planları onaylanmıştır.

<<http://cygm.csb.gov.tr/kiyi-tesisi-risk-degerlendirmesi-ve-acil-mudahale-planı-hazırlayacak-olan-2.-asama-kiyi-tesisleri-listesi-aciklanmistir.-duyuru-4266>> s.e.t. 16.08.2018

⁶¹ Kıyı tesisleri listesi, <<http://webdosya.csb.gov.tr/db/cygm/editordosya/kiyitesisilistesi.PDF>> s.e.t. 16.08.2018.

olmasının kanunda sayılan tüm kişilere karşı açacak isteyecektir. Çok sayıda kişiye karşı açılan davaların ise, başta usulü sebeplerle (örneğin, yurtdışına tebligat yapılması, itirazlar vs. gibi nedenler) oldukça uzadığı görülmektedir. Gemilerden kaynaklanan kirlenmede, sayılan tüzel kişilerin sorumluluğuna karar verilmesi halinde bunların birçoğunun (çıplak gemi kiracısı, yönetici vs.) mal varlıkları da olmadığından dava konusu alacağın tahsilinde genellikle sadece ekonomik değeri olan gemi bir değer olarak kalmaktadır. Bu nedenle, çok fazla kişinin sorumlu sayılması sorumlu kişileri geniş bir yelpazede toplamak açısından faydalı görünse de tahsil kabiliyeti açısından bakıldığında da ciddi usulü bir yük olarak ortaya çıkabilmektedir. Şimdi bu kişileri kısaca inceleyelim.

1. Gemi ve Kıyı Tesislerinin Sahipleri

Gemi ve kıyı tesislerinin sahiplerinden maksat gemiler bakımından geminin gemi sicilinde adına kayıtlı olduğu, gemi üzerinde mülkiyet hakkına sahip olan; kıyı tesislerinde ise tapuda kıyı tesislerinin adına kayıtlı olduğu ve kıyı tesisi üzerinde mülkiyet hakkına sahip olan gerçek ve tüzel kişilerdir. Tüzel kişiler, özel hukuk tüzel kişisi olabileceği gibi kamu hukuku tüzel kişisi de olabilecektir.

2. Gemi ve Kıyı Tesislerinin İşleten, Yöneten ve Kiracıları

a. İşleten

İşleten (*operator*) kavramı gemiler bakımından TTK m. 1061/f. 2'de düzenlenen gemi işletme müteahhidini karşılamaktadır. Başkasına ait gemiyi deniz ticaretinde kendi nam ve hesabına kullanan kişi "gemi işletme müteahhidi" olarak nitelendirilmekte ve üçüncü kişilere karşı "donatan" gibi sorumlu olmaktadır (TTK. m. 1061/2). Bunun için iki şart gerekmektedir. Bunlar: Bir kişinin başkasına ait bir gemiyi kendi adına kullanması⁶² ve gemiyi bizzat veya bir kaptan marifetiyle idare etmesi, yani kendi emir ve idaresi altında bulundurmasıdır⁶³.

⁶² Birinci şartı tespit etmek kolaydır. Başkasına ait bir gemiyi haklı bir sebebe (kira, ariyet ve intifa hakkı gibi) dayanarak veya hakkı olmadan (çalma, gasp gibi) kullanma arasında fark yoktur. **Çağa, Tahir/Kender, Rayegan** (2009) Deniz Ticareti Hukuku I, 15. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, s. 135.

⁶³ İkinci şartı tespit her zaman kolay olmamaktadır. Şayet gemiyi bir kaptan marifetiyle kullanıyorsa bu takdirde kaptanın yalnız onun emir ve talimatına bağlı olmasıdır. Alman doktrini ve Alman Federal Mahkemesinin içtihadı bu yöndedir. **Çağa/Kender** (2009), s. 135.

Bu kişi uygulamada geminin çıplak gemi kiracısıdır (*bareboat charterer*)⁶⁴. Bununla birlikte uygulamada deniz işletmeleri bilhassa konjonktür zamanlarında gemi tonajına olan ihtiyaçlarını standart zaman üzerine charter sözleşmeleri (*Baltic Uniform Time Charter ve Deutzeit Charter*) ile belirli bir süre için tutmaktadırlar. Standart zaman üzerine charter sözleşmeleri (*time charter*) charterere belirli sınırlar içerisinde kaptana talimat verme yetkisini tanımakta iseler de kaptan ve diğer gemi adamları ile gemi sahibi arasındaki hizmet ilişkileri devam ettiğinden, dolayısıyla, gemi sahibinin gemi üzerindeki hakimiyeti bulunduğundan geminin tahsis edildiği chartererin gemi işletme müteahhidi (işleten) sıfatını kazanmadığı kabul edilmektedir⁶⁵.

Kıyı tesisi bakımından işleten açık deniz tesisleri ve boru hatları da dahil, kıyıda veya kıyıya yakın bölgelerde denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine yol açabilecek faaliyetleri icra eden inşası tamamlanmış kıyı tesislerini İdareden izin almak suretiyle işleten gerçek kişiler ile kamu ve özel hukuk tüzel kişilerini⁶⁶ ifade eder.

b. İdare Eden (Yönetici)

Yöneten (idare eden), gemi yönetim sözleşmesi kapsamında gemi yönetimini üstlenmiş (*Ship manager*) olan kişidir⁶⁷. Kıyı tesisi bakımından ise işleten; işletici olarak faaliyette bulunan ve yarar sağlayan gerçek veya tüzel kişiyi ifade etmektedir.

⁶⁴ “Türk Hukuku açısından bakıldığı zaman, TK. md. 1119-1130 hükümlerine uygun surette yapılmış bulunan gemi kiralama sözleşmesinde kiracının, gemi işletme müteahhidi sıfatı ile birlikte, işleten sıfatını da alacağını söylemeliyiz. Ancak, bu durumda, charterer ile işleten aynı kişiler olacaktır.”, **Sözer, Bülent** (2014) Deniz Ticareti Hukuku-I, 3. B, İstanbul, Vedat, s. 234.

⁶⁵ Y. 11. HD’nin 9.11.1983 T., E. 83/4532 ve K. 83/5431 sayılı kararında, zaman charteri (time charter) sözleşmesinde gemi idaresinin charterere geçmeyeceği kabul edilmiştir. www.kazancı.com, **Çağ/Kender** (2009), s. 136, Doktrinde, charterer kavramının, sadece bareboat Charter veya charter with demise sözleşmelerine dayanarak gemiyi kullanan kişilere münhasır olarak kullanılmaması gerektiği ve başta slot charter olmak üzere, kısmi charter sözleşmeleri ve hatta sefer charteri sözleşmeleri bakımından da, alt taşıma yapan chartererin bu kapsamda görülmesi, icab ettiği de savunulmaktadır. Şu halde, “işleten” (operator) bu görüşler çerçevesinde ele alınacak olur onu gemi işletme müteahhidi olarak tanımlamak ve “charterer” (charterer) kavramını da, standart charter sözleşmelerinin tarafı olan ve taşıyan olarak adlandırılacak olan kişi olarak kabul etmek gerekecektir. Bu görüş benimsenecek olursa, Türk hukuku bakımından gemi işletme müteahhidi statüsünde olanlar, işleten olarak nitelendirilebilecekler ve charterer kavramı tipik charter sözleşmelerinin tarafı olan taşıyan için kullanılacaktır. **Sözer** (2014), s. 234

⁶⁶ Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, RG: 18.02.2007 T. ve 26438 S.

⁶⁷ Gemi Yöneticisi hakkında geniş bilgi için bkz. **Öğüz Şeker, Zehra** (2013) Gemi Yönetimi Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul, Filiz.

Donatanlar veya gemi işletme müteahhitleri, tasarrufları altındaki gemilerin yönetimini, değişik kapsamlar içinde ve şartlar altında, bir başka, gerçek veya tüzel kişiye bırakmaktadırlar. Bu bir akdî ilişki olup, genellikle gemi yönetimi sözleşmesi (*ship management contract*) olarak anılan bir sözleşme ile kurulur.

Gemi yöneticisi, tarafların mutabakatı çerçevesinde, oldukça değişik kapsam ve içerikte yetki ve sorumluluk üstlenebilmektedir ve tipik bir yönetim sözleşmesinde yönetici geminin veya gemilerin verimli, kaliteli ve güvenli surette işletilmesini üstlenmekte ve dolayısı ile de, sözleşmenin asgarî kapsamında geminin teknik ve ticarî yönetiminin yetki ve sorumluluğu bulunmaktadır⁶⁸.

c. Kiracılar

Kiracı (*charterer*) kavramından, ilk başta çıplak gemi kiracısını (*bareboat charterer*) veya gemi ile birlikte gemi adamlarının da kiracının emrine verildiği kişiyi (*Charter with Demise*) anlamak gerekecektir.

Ancak gemilerde kira kavramı uygulamada, İngilizce'deki çarter (*charter*) kavramının Türkçe karşılığı olarak kullanılmaktadır. Buna karşın İngiliz hukukunda “çarter sözleşmesi (*charter agreement*)” terimi, üç ayrı sözleşmenin nitelendirilmesinde kullanılmaktadır. Bunlar: gemi kirası, geminin ticarî yönetiminin belli bir süre için tahsis olunana (çarterere) bırakılması olan zaman çarteri ve yolculuk çarteri sözleşmesi. Dolayısıyla, İngilizce'de çarter kelimesi, hukuki rejimleri birbirinden çok farklı birçok teknik anlamdaki sözleşmeyi ifade etmek için kullanılmaktadır. Bu nedenle adında çarter kelimesi bulunan sözleşmelerin niteliğinin belirlenmesi, ancak sözleşme kapsamı ve şartlarının incelenmesi sonucunda mümkün olmaktadır⁶⁹.

5312 sayılı kanunda “kiracılar” ifadesi ile teknik anlamda kiracı (çıplak gemi kiracısı, *bareboat charterer*) kavramı mı yoksa başta zaman üzerine geminin tahsis edildiği zaman çartereri (tahsis edilen) (*time charterer*) olmak üzere sefer çartererinin de (*voyage charterer*) (yük sahibi) mi bu kavram içerisinde kullanıldığını kanunun gerekçesinden anlaşılmamaktadır. Ancak işin doğasından, yasa koyucunun teknik olarak kira kavramını kullandığı kabul edilecektir. Bu durumda işleten kavramı zaten çıplak gemi kiracısını karşılıyorsa kiracılar kavramının da gemi sahibinden gemiyi

⁶⁸ Sözer (2014), s. 233.

⁶⁹ TTK madde gerekçesi, <<http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>> s.e.t. 05.05.2018.

kiralayarak (sözleşmesel bir hak tanınmak kaydıyla) alt kiraya veren kiracıları anlamak mümkündür⁷⁰.

Kıyı tesislerinde ise kiracı kavramı, kıyı tesislerinin TBK'ya göre tesisi kira sözleşmesi ile kiralayan kiracı ve kiracıya alt kiraya verme yetkisi tanınan kira sözleşmelerinde, alt kiracılarını ifade etmektedir.

3. Gemi Kaptanı

Kaptan, gemiyi sevk ve idaresinden sorumlu olan kişidir. Kaptanın sorumlu kişiler arasında yer alması geminin sevk ve idaresinde daha dikkatli olunmasını sağlamaya yönelik bir baskı olarak düşünülse de fiili durumda, bir hizmet sözleşmesi ile çalışan kaptandan tazminatın tahsili hemen hemen imkânsız görünmektedir.

4. Gemi ve Kıyı Tesislerinin Zilyetleri

Zilyetlerin⁷¹ de sorumlu taraf olduğunun kabul edilmesi sorumluların kapsamını genişletmektedir. Bu durumda geminin zilyedi olan tüm üçüncü kişilere karşı dava açmak mümkün olabilecektir. Zilyetlik kavramı, başlıca iki anlama gelmektedir. **Birinci anlamda**, bir kimsenin eşya üzerindeki fiili hâkimiyetini tanımlar. **İkinci anlamda**, kanunun eşya üzerindeki fiili hâkimiyete bağladığı hukuki sonuçları ifade eder⁷².

Türk Medeni Kanunundaki (TMK) tanımı: “Bir şey üzerinde fiili hâkimiyeti bulunan kimse onun zilyedir (TMK m. 973/1)”. Doktrine göre fiili hâkimiyet, bir eşyadan doğrudan veya dolaylı olarak yararlanabilecek, onu kullanabilecek, dilediği yerde bulundurabilecek veya koruyabilecek durumda olma anlamına gelir⁷³. TMK'da malikin eşyayı, aynı yahut nispi bir hak tesis etmek amacıyla (kira, rehin, ödünç gibi bir sözleşme çerçevesinde) başkasına vermesi durumunda eşyayı hem veren hem de alan zilyet sayılmaktadır. Bu nedenle eşyanın, ilgili kimsenin etki alanı içerisinde bulunduğu genel anlayışa ve hayat tecrübelerine göre kabul edilebiliyorsa, zilyetlik için gerekli fiili hâkimiyetin eşya ile kişi arasında bulunduğu sonucuna varılır⁷⁴.

⁷⁰ Aynı yönde, “Kanunun sorumluluk attığı kişiler arasında sefer chartereri ile zaman chartererinin yer almadığı dikkat çekmektedir.”, **Kuyucu Meriç** (2017), s. 95.

⁷¹ Zilyetlik kelime kökeni: Arapça: di: sahip ve al-yadd: el sözcüklerinin bileşiği di'l-yadd kelimesinden gelir.

⁷² **Haluk Nami Nomer/Mehmet Serkan Ergüne** (2016) Eşya Hukuku, 3. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, s. 3.

⁷³ **Nomer/Ergüne** (2016), s. 2.

⁷⁴ **Nomer/Ergüne** (2016), s. 3.

Gemilerde zilyetlik sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından önem arz eder. TTK m. 997/1 gereğince “Türk Gemi Siciline kayıtlı bulunmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı aynı haklara, Türk Medenî Kanununun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır.” TMK 763/1. maddeye göre, Taşınır mülkiyetinin nakli için zilyetliğin devri gerekir. Ayrıca Bir taşınırın zilyetliğini iyiniyetle ve malik olmak üzere devralan kimse, devreden mülkiyeti devir yetkisi olmasa bile, zilyetlik hükümlerine göre kazanmanın korunduğu hallerde o şeyin maliki olur (TMK m. 763/2). Dolayısıyla burada zilyetlik sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından söz konusu olabilecektir.

5. Garantör ve Sigortacı

a. Garantör

Garantör kanunda; sorumlu taraf adına zararların tazminine ilişkin mali sorumluluk üstlenen ve mali sorumluluk belgesini sağlayan sorumlu taraf dışındaki kişi, kuruluş veya devlet olarak tanımlanmıştır (m. 3/e)⁷⁵. Uygulamada bu kişiler gemi sahipleri ve chartererleri sigorta kulübü olan Koruma Ve Tazmin Kulüpleridir (*Ship-owners' Mutual Protection and Indemnity Association, P&I Club*)⁷⁶.

Garantörün sorumluluğu, diğer sorumlu tarafların sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Garantörün tazmin etmediği zararlar diğer sorumlu taraflarca tazmin edilir. Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde zararların tazmini, buna neden olabilecek faaliyetleri icra edenlerin önceden bazı sigorta sistemleri ile tazminat garantisi sağlamaları ile mümkündür. Deniz yetki alanlarına giren gemilerin ve mevcut kıyı tesislerinin uygun sigorta sistemlerine sahip olup olmadıklarının takip ve

⁷⁵ Geniş bilgi için bkz. **Acar, Serdar** (2008) Kulüp Sigortası: Protection & Indemnity, İstanbul, Vedat.

⁷⁶ Kanunun 3.e bendinde sözü edilen Garantör; “Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca kendilerinden istenen mali sorumluluk belgesini verecek olan kim-sedir (m. 8/1). Bu çerçeveye giren tek sözleşme ise CLC 92'dir. CLC 92 A.Y. m. 90 gereğince kanun hükmünde olduğundan CLC sertifikası için ayrı bir kanun çıkarmaya gerek yoktu. **Acar** (2008), s. 449, Zararsız geçiş amacıyla Türkiye'nin karasularını kullanacak gemiler, her türlü muhabere aracı ve mali sorumluluk belgelerindeki bilgiler ile geminin adı, çağrı adı, bayrağı, tescil limanı, geminin sahibinin adı ve idare merkezinin yeri, geminin Uluslararası Denizcilik Örgütü numarası (IMO No), teminat türü, teminat geçerlilik süresi, sigortacının adı ve merkezinin bulunduğu yer, tazmin limitleri ve geminin yükü ve miktarı, geminin tipi, kalkış ve varış limanına ilişkin bilgi ve belgeleri en yakın liman yetkilisine bildirmek zorundadır (5312 sayılı kanun m. 9/3).

kontrolü ile müdahale sonucunda tazmin konusundaki yetki, görev ve sorumlulukların belirlenmesi, sistemin işleyişinin vazgeçilmez prensipleridir.

Kanun garantöre karşı doğrudan doğruya başvurma, bir diğer deyişle doğrudan doğruya dava açma hakkını tanımaktadır⁷⁷. Ancak uygulamada – usule ve esasa dair tartışmalar hariç- sigortacıya, özellikle de P&I kulüplerine karşı Türkiye’de doğrudan doğruya dava açılmasının pratik sonuçları açısından “M/V Yusuf Çepnioğlu” davasına bakmak faydalı olacaktır.

8 Mart 2014 tarihinde İzmir’den Tunus’a gitmekte olan Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret AŞ’ye ait, Türk bayraklı konteyner gemisi M/V Yusuf Çepnioğlu, Yunanistan’ın Mikonos (Mykonos) adası yakınlarında karaya oturmuştur. Gemiye kurtarma hizmetleri yapılmış, ancak Gemi tamamen batmıştır. Karaya oturduğu esnada gemi düzenlenen 74 adet konişmentoya istinaden, 207 adet konteyner taşımaktadır. Yük zararı (*Cargo claims*) hem Türkiye’deki hem de diğer yerlerdeki tüm yük sahipleri ve taşıtanlara (*charterers*) bildirilmiştir. Taşıtanlar (*Charterers*), çarterparti (*charterparty*) kapsamındaki zararlarının tazmini için donatana karşı Londra’daki tahkim yargılaması (*arbitration*) başlatmışlar ve zararlarının tazminini talep etmişlerdir. Ancak doğrudan gemi sahiplerinden herhangi güvence (*security*) elde edememişlerdir.

Bunun üzerine, taşıtanlar Mayıs 2014’te, TTK 1478. madde⁷⁸ uyarınca doğrudan doruya kulübe karşı Türkiye’ye dava açmışlardır. Davacılar ayrıca Kulübün hak kazandığı ve Brokerlerin elinde bulunan 13,5 milyon ABD Doları üzerinde ihtiyati tedbir uygulanmasının talep etmişlerdir. Londra’da açılan tahkim davasında kulüp çeşitli itirazlarının yanı sıra temel olarak: “Kulüp kuralarının sigorta sözleşmesinin tarafları arasında geçerli olduğunu,

⁷⁷ Sigortacıya doğrudan dava hakkı TTK m. 1478 ile düzenlenmiştir. Geniş bilgi için bkz. **Yeşilova Aras, Ecehan** (2013) Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478), İstanbul, Yetkin.

⁷⁸ TTK m. 1478, Doğrudan dava hakkı: (1) Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir. (1) Zarar gören, uğradığı zararın sigorta bedeline kadar olan kısmının tazminini, sigorta sözleşmesi için geçerli zamanaşımı süresi içinde kalmak şartıyla, doğrudan sigortacıdan isteyebilir.

sözleşme tarafları arasında çıkacak ihtilaflarda İngiliz Hukuku'nun uygulanacağını ve yargılamanın da Londra'da Tahkiminin yetkili mahkeme olarak kararlaştırıldığı, tazmini gereken herhangi bir durumda önce sigortalının ödeme yapması (paid to be paid) kuralının uygulanması gerektiğini" iddia etmiştir. Mahkeme bütün savunmalar bakımından Kulübü haklı bulmuş ve davada *anti-suit injunction* kararı vermiştir⁷⁹. Anti-suit injunction, anti-dava tedbiri demektir. Kaynağı İngiliz hukuku olan bu kavram, bir çeşit tedbir kararını ifade etmektedir. Burada bir uyuşmazlığın taraflarından biri, diğerinin talebi üzerine, bir yabancı ülke mahkemesinde dava açmaktan, şayet böyle bir dava açmışsa bunu devam ettirmekten mahkeme kararı (emri) ile kısıtlanmaktadır. Bu tedbir kararı, kısıtlanan kimseyi, sözkonusu uyuşmazlık ile ilgili olarak, onu kısıtlayan ülke mahkemesine ya da tahkime gitmeye zorlamak için verilir⁸⁰.

b. Sigorta

Kıyı tesisleri de, bu Kanun kapsamındaki zararlara karşı "Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası"⁸¹ yaptırmak zorundadır⁸². Sigorta yaptırmaya zorunluluğuna uymayan kıyı tesislerinin faaliyetine izin verilmez (m. 8/f. 3).

⁷⁹ **Richard Strub/Paul Dean** (2016) A Victory For Insurers: The Yusuf Cepnioglu, April, <<http://www.hfw.com/A-victory-for-insurers-the-YUSUF-CEPNIUGLU-April-2016>> s.e.t. 15.06.2018

⁸⁰ "Anti-suit injunction, ekonomik sebeplerle ortaya çıkmış olan bir tedbir türüdür. Bugün, dünyanın büyük kısmında ekonomik sebeplerle kullanılan önemli bir silahtır. Dolayısıyla, kaderini de yine ekonomi belirleyecektir." **Acar, Serdar** (2017) Son Gelişmeler Işığında "Anti-Suit Injunction, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, C. II, İstanbul, s. 1609-1654

⁸¹ 1.07.2007 tarihli Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları <<https://www.tsb.org.tr/kiyi-tesisleri-deniz-kirliligi-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=504>> s.e.t. 10.09.2018, 5312 sayılı kanun m. 8: Yukarıdaki fıkrada öngörülen zorunlu mali sorumluluk sigortasının, Hazine Müsteşarlığınca belirlenen sigorta şirketleri tarafından ya da bu şirketlerin kendi aralarında kuracakları bir havuz tarafından yapılması zorunludur (m. 8/4). Bakanlık, Hazine Müsteşarlığının uygun görüşünü almak kaydıyla, kıyı tesislerinin mali sorumluluk sigortası yaptırmaya zorunluluğunu, bu sigortaya ilişkin genel şartlar ile tarife ve talimatların yürürlüğe girmesinden itibaren en çok bir yıl ertelemeye yetkilidir (m. 8/5). Kıyı tesisleri tarafından yaptırılacak mali sorumluluk sigortasına ilişkin sigorta genel şartları Hazine Müsteşarlığınca onaylanır. Mali sorumluluk sigortası tarife ve talimatları Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan tarafından tespit edilir. Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan tarifeyi serbest bırakmaya yetkilidir (m. 8/6).

⁸² Bu sigorta ile sigortacı, poliçede belirtilen kıyı tesisinden kaynaklanan olay sonucu Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz

B. SORUMLULUĞUN NİTELİĞİ

Kanunda sorumluluk halleri düzenlenmiş, ancak sorumluluğun niteliği açıkça belirtilmemiştir. Hukukumuzda esas olan kusur sorumluluğu olup, kusursuz sorumluluk istisnadır. Kusursuz sorumluluğun bir kanun hükmü ile konulması gerekmektedir. Bu nedenle kusursuz sorumluluk halleri, sorumluluğu düzenleyen kanunlarda açıkça ifade edilmektedir. Nitekim kirlenmeden sorumluluğa dair kusursuz sorumluluk halini düzenleyen ÇK m. 28'de "*kusur bulunmasa dahi*" kirlenme zararlarının tazmin edileceği hükme bağlanmıştır.

Uluslararası sözleşmeler ve milli hukuktaki düzenlemeler göz önünde bulundurulduğunda önemine binaen deniz çevresinin kirlenmesine dair zararların tazmini kusursuz sorumluluk hali olarak düzenlenmiştir. Buna karşın 5312 sayılı kanunda, açıkça kusursuz sorumluluk ifadesine yer verilmemiş, bir diğer ifadeyle kanun kapsamındaki zararların tazmini kusursuz sorumluluk hali olarak düzenlenmemiştir. Kanunda herhangi bir özel hüküm bulunmadığından, 5312 sayılı kanundaki sorumluluk bir kusur sorumluluğudur. Bu nedenle, sorumlu kişinin ödemesi gereken tazminat kusur esasına göre belirlenir.

Aksi yöndeki görüşe göre: "Medeni Kanun madde 1 uyarınca kanun sözüyle ve özüyle uygulanmaktadır. Bu genel prensip uyarınca kanun koyucunun açık olarak sorumluluğun doğması için kusur aranmadığı şartını öngörmemesine rağmen yukarıda sayılan nedenlerden dolayı DKHK (5312

yetki alanlarında ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masrafları, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar, üçüncü şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar ve özel mallarda meydana gelecek zararlardan dolayı, 3.3.2005 tarihli ve 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun hükümleri çerçevesinde, sigorta ettirene terettüp edecek hukuki sorumluluğu poliçede yazılı sigorta tutarlarına kadar tazmin eder. Ani veya beklenmedik şekilde oluşmayan kirlilik ile tedrici olarak gerçekleşen kirlilik sonucu ortaya çıkan haller bu sigorta teminatı kapsamının dışındadır. (Değişik-Yürürlük:01.09.2011) Bu sigorta, geriye dönük geçerlilik tarihinden sonra meydana gelen bir olay nedeniyle, sadece sözleşme süresi içinde sigorta ettirene yapılan tazminat talepleri için teminat sağlar. Bu sigorta, sigorta ettirenin haksız taleplere karşı savunmasını da temin eder. (Genel Şartlar m. 1), Ödenecek tazminat tutarları, "Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife Ve Talimat Tebliği"nde belirtilmiştir. , RG: 25.04.2018 T. ve 30402 S.

sayılı Kanun) ile düzenlenen gemilerin ve kıyı tesislerinin neden olduğu petrol ve diğer zararlı maddelerden doğan deniz kirliliğinden sorumluluğunun bir kusursuz sorumluluk hali olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır”⁸³.

Buna karşın 5312 sayılı kanun 6. maddeye göre, “...**sorumlu tarafları, ...zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle ...sorumludur**”. Sorumlu taraflar kimlerdir? Bunlar yukarıda açıklandığı üzere, “...**gemiler ile kıyı tesislerinin sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, ziyetleri ve garantörleri**”dir (5312 sayılı kanun m. 3/n).

Birden fazla sorumlu taraf bulunması halinde, bu kişiler oluşan zararlardan “...**müteselsilen sorumludurlar**” (m. 6/f. 1). Burada kanundan doğan bir müteselsil sorumluluk hali düzenlenmiştir. Bilindiği üzere, üçüncü kişinin eylemi illiyet bağına kesecek yoğunlukta değil de diğer sebeplerle birlikte zararlı sonucu doğurabilecek nitelikte ise birlikte (ortak) illiyet söz konusu olur. Ortak illiyette zararlı sonuç birden çok kişinin kusurlu davranışıyla ortaya çıkar. Bu durumda, TBK’nın 61. maddesi uyarınca birlikte zarara sebebiyet veren ya da aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı birlikte sorumlu olan kişiler hakkında müteselsil sorumluluğa dair hükümler uygulanır. Müteselsil sorumluluğun bulunduğu durumda ise alacaklı, borcun tamamının veya bir kısmının ifasını, dilerse borçluların hepsinden, dilerse yalnız birinden isteyebilir (TBK m. 163/1)⁸⁴.

Bu durumda ilginç bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Eğer gemi veya kıyı tesisi sadece sahibi tarafından kullanılıyorsa bu kişiler meydana gelen olayda kusurları bulunmadığı sürece sorumlu olmayacaklardır. Ancak örneğin, bir gemi; gemi sahibince çıplak gemi kirasına verilmiş, çıplak gemi kiracısı da bu gemiyi bir alt kiraya vermiş kirlenme zararı da en son kiracının gemiyi işletmesi esnasında meydana gelmiş ise kusuru bulunmasa bile tüm bu kişiler müteselsilen sorumlu sayılacaktır.

Bir diğer durum 5312 sayılı kanun m. 6/f. 3’de düzenlenmiştir. Buna göre, “**iki veya daha fazla geminin karışmasıyla ...zarardan tüm gemilerin sorumlu tarafları müstereken ve müteselsilen sorumludur**”. Bu faraziyede olay biraz daha karmaşık hale gelmektedir. Maddenin ifadesinden iki veya daha fazla geminin karıştığı her olay bakımından gemilerin tüm sorumlu

⁸³ Kuyucu Meriç (2017), s. 98.

⁸⁴ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu (YHGK), T. 9.5.2018, E. 2017/3-994 ve K. 2018/1048 sayılı kararı.

taraflarının sorumlu olduğu şeklinde bir anlam çıkmaktadır. Halbuki, böyle bir sonuç kusur esasına dayalı bir sorumluluk bakımından hakkaniyetli olmayacaktır. Bu nedenle, maddenin uygulanması bakımından, oluşan zararın hangi gemi veya kıyı tesisinden kaynaklandığının belirlenememesi durumunda hakkaniyet söz konusu olabilecektir. Olay sonucu ortaya çıkan zararı ödeyenler, bu zararlar için daha sonra zarara neden olanlara rücu edebilecektir (5312 sayılı kanun m. 6/f. 4). Gemi başına sorumlu taraf yükümlülüğünün toplamı ve sorumlu tarafa yüklenecek azami tazminat miktarı konusunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır (5312 sayılı kanun m. 7)⁸⁵.

IV. ZARARLARIN TAZMİNİ

A. TAZMİNAT TALEP EDEBİLMENİN ŞARTLARI

Herhangi bir kirlenme zararı meydana gelmesi veya kirlenmenin önlenmesi için masraf yapılması halinde zararların tazmini de 5312 sayılı kanuna göre yapılır. Tazminat talep edebilmenin şartları Kanunda belirtilmiştir. Buna göre:

İlk olarak, meydana gelen gemi kaynaklı bir olay HSS 1992 sözleşmesi kapsamında olmamalıdır. Zira HSS 1992 sözleşmesi kapsamındaki olaylarda münhasıran bu sözleşme hükümleri uygulanır. Bu nedenle gemi kaynaklı kazanın HSS 1992 kapsamında bir olay olup olmadığı tespit edilmelidir. HSS 1992 kapsamında bir olayla ilgili tamamen bu Konvansiyon hükümlerine göre işlem yapılmalıdır.

İkincisi, acil müdahale planlarının⁸⁶ uygulanmasını veya acil müdahaleyi⁸⁷ gerektiren *çarpışma, kırılma, yangın, patlama veya diğer nedenlerle gemilerden veya kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenme veya zarar ortaya*

⁸⁵ Acar'a göre sözü edilen uluslararası sözleşmeler CLC 92 ve LLMC 76 olup, LLMC 76 kapsamındaki talepler açısından konvansiyonda kabul edilen sınırlama limitleri ile kanunda öngörülen taleplerin ödenmesi çoğu olayda mümkün olmayabilir. Acar (2008), s. 448.

⁸⁶ 5312 sayılı kanun m. 2/b: "Acil müdahale planı: Müdahale faaliyetleri kapsamında teşkilatlanmayı, yetki, görev ve sorumlulukları, yapılacak işlemleri, hazırlıklı olma, müdahale imkân ve kabiliyetleri ile diğer hususları içeren ulusal, bölgesel ve yerel düzeydeki planları ifade eder."

⁸⁷ 5312 sayılı kanun m. 2/k: "Müdahale: Bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkan kirliliğin neden olacağı zararı azaltmak, gidermek, sınırlandırmak amacıyla icra edilen faaliyetleri veya koruyucu önlemlerin uygulanmasını ifade eder."

çıkaran veya ortaya çıkma tehlikesi yaratan hukuka aykırı bir olay meydana gelmelidir.

Üçüncüsü, olay Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinde veya bu Kanunda öngörülen acil durumlarda ve bu durumlara müdahale ile zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla belirlenecek karasularının ötesindeki açık deniz alanlarında meydana gelmiş olmalıdır.

Dördüncüsü, olay neticesinde deniz çevresine karışan petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde bir kirlenme zararı ya da kirlenme tehlikesinin yol açtığı zararlar ortaya çıkmalıdır.

Beşincisi, deniz çevresinin kirlenmesi veya kirlenme tehlikesi 5312 sayılı kanun kapsamındaki gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanmalıdır.

Altıncısı, meydana gelen olayla, zarar arasında illiyet bağı bulunmalıdır⁸⁸.

Son olarak, 5312 sayılı kanunda sayılan kişilerin meydana gelen olayda kusurları bulunmalıdır.

B. TAZMİNATIN KAPSAMI VE BELİRLENMESİ

1. Kapsamı

Çevre Kanunu'ndan (ÇK) farklı olarak 5312 sayılı kanunda kirlenme sonucunda oluşan zararların neler olduğu tek tek sayılmak suretiyle belirlenmiştir. 5312 sayılı kanun m. 6'ya göre bu kanun kapsamına giren gemi ve

⁸⁸ Sorumluluk hukukunun önemli öğelerinden biri de zarar ile eylem arasında illiyet bağının bulunmasıdır. Sorumluluk kusursuz sorumluluk olsa bile YHGK'nın, 27.05.2015 T., 2013/3-2329 E., ve 2015/1444 K. sayılı kararında da belirtildiği üzere; "İllyet bağının kesildiği durumlarda kusursuz sorumlu olan kişi zarardan sorumlu tutulmayacaktır. Teoride ve uygulamada kabul edildiği üzere mücbir sebep, zarar görenin tam veya üçüncü kişinin ağır kusuru ile illiyet bağı kesilir, bu üç olgudan birinin bulunması hâlinde kusursuz sorumlu kimse de sorumluluktan kurtulur. Noterlerin yaptığı işlemler bakımından söz konusu işlemin gereği gibi yani özen yükümlülüğüne uygun şekilde yerine getirmiş olsaydı zarar oluşmayacaktı denilebiliyorsa noter sorumlu olacaktır."

kıyı tesislerinin sorumlu tarafları, uygulama alanlarında gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan:

- kirlenme tehlikesinin neden olduğu koruyucu önlemlere ilişkin masrafları,

kirlenmenin gerçekleşmesi halinde ise;

- temizleme masraflarını,
- toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları,
- özel mallardaki zararları,
- canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları,
- bozulan çevrenin rehabilitasyonu için yapılacak masrafları,
- geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları,
- gelir kayıplarını,
 - gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları,
 - şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları ve
 - diğer kamu zararlarını tazmin etmekle sorumludur (5312 sayılı kanun m. 6/f. 1).

Kanunun amacı göz önünde bulundurulduğunda 5312 sayılı kanunda sayılan zararların sınırlı sayıda olmadığı kanaatindeyiz. Zira kanun olabildiğince geniş kapsamlı kirlenme zararlarının tazminini hedeflemektedir. Bu nedenle, sayılanların dışındaki zararları da tazmin ettirmek mümkündür. Manevi zararlar ise hiç belirtilmemiştir. Kirlenme dolayısıyla manevi zararlar da oluşabilecektir. Bu zararların tazmini TBK (m. 56 vd.) genel hükümlere tabidir.

Kanunda sayılan zararlar doğrudan zararlardır. Doğrudan doğruya ve dolaylı zarar arasındaki ayırımın ölçütünü illiyet bağı oluşturur. Birinci anlamda “doğrudan zarar”, olayın doğrudan sonucu olan zarardır (Örneğin, denize dökülen petrolün balıkçı ağlarına bulaşarak, kullanılamaz hale getirmesi gibi). “Dolaylı zarar” ise, zarar nedeniyle ve onun sonucu olarak malvarlığında meydana gelen tüm azalmayı ifade eder (Örneğin, denize dökülen petrolün temizlenmesi esnasında yollara zarar verilmesi gibi)⁸⁹. İkinci anlamda “doğrudan zarar”, doğrudan doğruya mağdurun uğradığı zarardır. Oysaki “dolaylı zarar” bu anlamda yansıma sonucu üçüncü kişilerin

⁸⁹ “Bu zarara sonradan meydana gelen zarar da denilmektedir”, **Henri Deschenaux/Pierre Tercier** (Çeviren, Salim ÖZDEMİR) (1983) Sorumluluk Hukuku, Ankara, Alperen&Melikşah, s. 22.

uğradıkları zararını anlatır (Örneğin, deniz kirliliği nedeniyle tatil yapamayan kişilerin uğradığı zarar gibi), kural olarak sadece doğrudan zarar tazmin edilir⁹⁰. Yani sadece doğrudan zarara uğrayan mağdur tazminat isteminde bulunabilir. TBK ile ölüm halinde, ölenin yakınlarının uğradıkları zararın (Örneğin, TBK m. 53 ve devamında düzenlenen destekten yoksun kalma tazminatı) tazmininde olduğu gibi, bu ilkenin de istisnaları kabul edilmektedir⁹¹.

Açıklandığı üzere, dolaylı olarak zarar gören şahıs kavramıyla, dolaylı zarar kavramı birbirinden farklıdır. Dolaylı olarak zarar gören şahıs kavramında, sorumluluğu doğuran davranış veya olaydan birbirinden farklı birden çok şahıs zarar görmektedir. Oysa dolaylı zararda, sorumluluğu doğuran davranış veya olayla aynı şahıs farklı zaman aralıkları içinde birden çok zarara uğramakta, bu zararlar birbirinin sebep ve sonucu olmaktadır. Bu itibarla, dolaylı zarar, illiyet sorunuyla ilgilidir⁹². Yargıtay'ın yerleşik içtihat halini alan kararları gereğince, ağır cismani zarar görenin eş, ana, baba gibi çok yakınlarının talep ettiği manevi tazminat talepleri hariç, dolayısıyla zarara uğrayan kişilerin tazminat talepleri kabul edilmemektedir⁹³.

Yargıtay, meydana gelen olayla zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması kaydıyla, ağır cismani zarara uğrayanın anne, baba ve eş gibi çok yakın akrabalarının da aynı eylem nedeniyle ruhsal ve sinirsel sağlık bütünlüğünün ağır şekilde bozulması durumunda manevi tazminat talep edebileceklerine, bu durumda olanların yansıma yoluyla değil, doğrudan zarara uğramış sayılacaklarına karar vermektedir⁹⁴.

Diğer ülkelerde deniz kirliliği nedeniyle tatil yapamayan veya tatillerini yarıda kesmek zorunda kalanların uğradıkları zararların dahi talep

⁹⁰ Deschenaux/Tercier (1983), s. 22

⁹¹ Deschenaux/Tercier (1983), s. 23

⁹² **Eren, Fikret** (1975) Hukuka Aykırılık Bağı veya Normun Koruma Amacı Teorisi, Mahmut Koloğlu'ya 70 inci Yaş Armağanı, Ankara, s. 474.

⁹³ YHGK. 26/4/1995 tarih, 1995/11-122 E. ve 1995/430 K., Y. 4. HD 25/2/1992 tarih, 1990/12979 E. ve 1992/2257 K., Y 21. HD. 15/6/2000 tarih, 2000/4733 E. ve 2000/4833 K., YHGK. 26/4/1995 tarih, 1995/11-122 E. ve 1995/430 K., Y 21. HD. 19/2/2002 tarih, 2002/991 E. ve 2002/1278 K., Y. 3. HD 9/6/1997 tarih, 1997/5127 E. ve 1997/5664 K., Y. 21. HD. 8/12/1997 tarih, 1997/8067 E. ve 1997/ 8106 K. sayılı kararı, <http://www.kazanci.com.tr/kho2/ibb/files>

⁹⁴ Yargıtay bu kararlarını YHGK., 26/4/1995 tarih, 1995/11-122 E. ve 1995/430 K. sayılı kararı ile, YHGK., 23/9/1987 tarih, 1987/9-183 E. ve 1987/655 K. sayılı kararlardaki esaslara dayandırmaktadır.

olunabileceği şeklinde bir kanaat oluşmaya başlamıştır. Bununla birlikte, yukarıda ki Yargıtay kararları çerçevesinde, Türk Hukukunda dolayısıyla zarara uğrayan bu kişilerin zararlarının tazmini kabul edilmemektedir. Aynı şekilde, kirlenme dolayısıyla boğazın güvenlik nedeniyle trafiğe kapatılması halinde beklemek zorunda kaldığı için zarara uğrayan gemi ve yük ilgilileri tazminat talep edemeyeceklerdir.

2. Belirlenmesi

Bir olay sonucunda meydana gelen zararlar oluşturulacak bir komisyon marifetiyle tespit edilir (Uygulama Yönetmeliği m. 4/g). 5312 sayılı kanun m. 10'a göre komisyon; Bakanlık temsilcisinin başkanlığında; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı⁹⁵ Bakan Yardımcısı (Müsteşarlık)⁹⁶, Sahil

⁹⁵ Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, 26.09.2011 tarih ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG: 01.11.2011 T. ve 28102 (Mükerrer) S.) ile düzenlenmiştir. Ancak 09.07.2018 T. ve 30473 S. RG'nin 3 üncü Mükerrer sayısında yayımlanan "703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK)" ile bakanlıklar yeniden düzenlenmiştir. 703 sayılı KHK'nin 31/a. maddesi ile Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin adı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında KHK olarak düzenlenmiştir. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180709M3.pdf>, s.e.t. 12.08.2018. Cumhurbaşkanlığı hükümet sistemine geçişle birlikte yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında 1 Nolu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi On altıncı Bölüm m. 474-502. maddeler arasında Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı teşkilatı yeniden düzenlenmiştir.

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180710-1.pdf>, s.e.t. 12.08.2018

⁹⁶ 703 sayılı KHK'nin Geçici 32. maddesine göre: "*Bakanlık ve bağlı kuruluşlardaki müsteşar, müsteşar yardımcısı ve merkez valisi kadroları iptal edilmiştir. İptal edilen bu kadrolar kuramların kadro cetvellerinin ilgili bölümlerinden çıkarılmıştır.*

Bakanlıklarda bakan yardımcıları, bağlı kuruluşlarda başkanlar atanıp göreve başlayınca kadar mevcut müsteşarlar görevlerine devam ederler.

Müsteşar, müsteşar yardımcısı ve merkez valisi ile kadroları kaldırılan diğer üst kademe kamu yöneticilerinin mevcut kadroları, Cumhurbaşkanlığı Kararnamesiyle yeni düzenleme yapıncaya kadar şahıslarına bağlı olarak saklı tutulur.

Bu madde kapsamına giren üst kademe kamu yöneticilerinin mali, sosyal hak ve yardımları, Cumhurbaşkanınca belirlenecek usul ve esaslar yürürlüğe girinceye kadar, bu maddenin yayımı tarihinde yürürlükte bulunan mevzuat hükümlerine göre ödenmeye devam eder."

Böylece bakanlık ve bağlı kuruluşlardaki müsteşar, müsteşar yardımcısı ve merkez valisi kadroları iptal edilmiştir. Maddenin yazım şeklinden, Bakanlıkları artık Müsteşar değil, Bakan yardımcılarının yöneteceği anlaşılmaktadır. Ayrıca, yapılan bir diğer düzenlemeyle de merkez valisi kadroları kaldırılmıştır.

Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile ilgili valilik ve belediyelerin temsilcilerinden oluşur⁹⁷.

Komisyon, zararların tamamının veya bir kısmının tespitini, bu konuda uzman Türk veya yabancı kişi ve kuruluşlara da yaptırabilecektir (5312 sayılı kanun m. 10/f. 3)⁹⁸. Ancak zararların tespiti için yapılacak araştırma ve incelemenin komisyonun faaliyet ve çalışma kapsamını aşan nitelikte olması, teknik bilgi, beceri ve tecrübe gerektirmesi nedeniyle uygulamada zararların tespiti uzman kişi ve kurumlarca yapılmaktadır. Dolayısıyla komisyona takdir yetkisi veren uzman bilirkişi (*surveyor*) atama yetkisi fiili bir zorunluluğu da içermekte ve gerektirmektedir.

C. TAZMİNATIN ÖDENMESİ

1. Kirletenin Tespit Edilmesi

İlgili bakan yardımcısı⁹⁹, kirlenmeye yol açan gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu taraflarını tespit eder. Bakanlığın ve Dışişleri Bakanlığının görüşlerini alarak bu Kanun kapsamında kirliliğe neden olan ancak, sorumlu tarafları bulunamayan yabancı bayraklı gemilerin, Türkiye’de neden oldukları zararların tazmini konusunda bayrak devletinden yardım talep edebilir. Buradaki “...sorumlu tarafları bulunamayan yabancı bayraklı gemilerin...”

⁹⁷ Komisyon gerek görürse ilgili diğer kurum ve kuruluşların temsilcilerini ve uzmanlarını da komisyona çağırabilir (5312 sayılı kanun m. 10/1).

⁹⁸ 655 sayılı KHK’nin 41. maddesi deniz kazalarının yönetimini düzenlemektedir. Bu maddeye göre: (1) Türk boğazlar bölgesinde ve diğer kıyılarımızda; gemiler, tankerler ve her türlü deniz aracı ile tersaneler ve kıyı tesislerinde meydana gelen yangın ve kaza halleri ile doğal afetlerde denizde seyir güvenliğini sağlamak ve çevre kirliliğini önlemek, bu hallerin karada sebep olabileceği yıkım ve zararları engellemek amacıyla deniz ulaştırması, liman ve tersane hizmetlerinin planlanmasına yönelik faaliyet gösteren tüm kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşların faaliyetlerinin düzenlenmesi, koordinasyonu, sevk ve idaresi, krize neden olan olayların başlangıcından neticelerinin ortadan kalktığına Bakanlıkça belirlenmesine kadar geçecek süre içerisinde, Bakanlığın görev ve yetkisindedir. (2) Bakanlık, birinci fıkrada belirtilen görev ve yetki doğrultusunda, krizi yaratan olayların önlenmesi, ortadan kaldırılması veya kamu yararı ve milli menfaatlere uygun olarak sona erdirilmesi amacıyla; 29/5/2009 tarihli ve 5902 sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun hükümleri uyarınca acil durum yönetimine geçildiği hallerde, 5018 sayılı Kanun ve 4734 sayılı Kanun hükümlerine tabi olmaksızın eleman, malzeme ve her türlü kara, deniz ve hava aracını temin eder veya ettirir, alınacak mal ve hizmetlerin bedelini belirler, ödemeleri yapar veya yaptırır.

⁹⁹ Kanuna göre “Müsteşarlık”.

ifadesini kimliği belirsiz kişiler olarak değil, olay sonrasında Türk Karasularını terk eden gemi sorumlu tarafları olarak anlamak gerekir.

Kirletenin tespit edilememesi halinde Müsteşarlık tarafından kirliliğe müdahale edilir veya ettirilir. Müsteşarlık, Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun kapsamında, “Mal ve Hizmet Alım Yönetmeliği”ne göre hizmet satın alabilir. Masraflar da Bakanlıkça karşılanır.

2. Tazmin Borcunun Paylaştırılması

Tazmin ve ödemelere ilişkin usul ve esaslar Uygulama Yönetmeliği ile düzenlenmiştir. Yukarıda açıklandığı üzere nihai olarak belirlenen ve Komisyon tarafından açıklanan zarar miktarı üzerinde taraflar uzlaşırsa Kanuni yetkisine istinaden Müsteşarlık, zararların sorumlu taraf veya garantöründen talep ve tahsiline ve zarar görenlere dağıtımını yapar¹⁰⁰. Taraflar anlaşamayacak olursa, konunun yargıya intikal etmesinden başka çare kalmamaktadır.

D. DAVA USULÜNE DAİR ESASLAR

1. Görevli ve Yetkili Mahkeme

a. Esasa İlişkin Davada Görev ve Yetki

i. Görevli Mahkeme

Kanunun kapsamına giren zararların tazmini ile ilgili açılacak davalara bakacak mahkemenin görev ve yetkisi 5312 sayılı kanunda düzenlenmiş değildir. Halbuki TTK’da HSS 1992 ile açılacak davalara dair mahkemenin görev ve yetkisi belirlenmiştir. TTK m. 1348/f. 1’e göre görevli mahkeme; “1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca fon kurulması konusunda görevli mahkeme, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bu mahkemenin bulunmadığı yerlerde bu işle görevlendirilmiş asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa fonun miktarına bakılmaksızın, bu işle görevlendirilmiş asliye hukuk mahkemesidir.”

¹⁰⁰ “Tazminat taleplerinde, talepleri toplama ve uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan alacaklara ilişkin ödemenin Müsteşarlık eli ile yapılacak olmasına dair düzenleme, sınırlı fondan öncelikle kamu alacaklarının tahsil edilmesi, kalan tutarın ise özel taleplere tahsis edilmesi için düşünülmüştür”. Keçeli (2010), s. 13.

TTK m. 1348/f. 2 gereğince de; “1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca fon kurulması konusunda, bir Türk Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerde, o gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu mahkeme, sicile kayıtlı olmayan Türk gemilerinde malikin yerleşim yeri mahkemesi, yabancı gemilerde ise, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi yetkilidir.”

Bu nedenle 5312 sayılı kanun ile davalar bakımından görevli ve yetkili mahkeme genel hükümlere göre tespit olunacaktır. HMK’ya göre: “Dava konusunun değer ve miktarına bakılmaksızın malvarlığı haklarına ilişkin davalarla, şahıs varlığına ilişkin davalarda görevli mahkeme, aksine bir düzenleme bulunmadıkça asliye hukuk mahkemesidir (HMK m. 2/f. 1). Bu Kanunda ve diğer kanunlarda aksine düzenleme bulunmadıkça, asliye hukuk mahkemesi diğer dava ve işler bakımından da görevlidir” (HMK m. 2/f. 2).

Ancak, TTK m. 5/f. 1’e göre Aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir. Bir yerde asliye ticaret mahkemesi varsa, asliye hukuk mahkemesinin görevi içinde bulunan ve 4 üncü madde hükmünce ticari sayılan davalarla özel hükümler uyarınca ticaret mahkemesinde görülecek diğer işlere asliye ticaret mahkemesinde bakılır. Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunca, asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı münhasıran bu Kanundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilebilir (TTK m. 5/f. 2)¹⁰¹.

¹⁰¹ Denizcilik İhtisas Mahkemeleri’nin kurulabilmesi imkanı ilk kez, 28/04/2004 tarih ve 25446 sayılı RG’de yayımlanan “Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanunun 1. Maddesinde: “İş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hakimler ve Savcılar Yüksek Kurulunun olumlu görüşü ile, Adalet Bakanlığınca, TTK’da düzenlenen deniz ihtilaflarına bakmak ve asliye derecesinde olmak üzere Denizcilik İhtisas Mahkemeleri’nin kurulabilir” ifadesi ile getirilmiştir. Hakim Ve Savcılar Yüksek Kurulunun 08/07/2004 tarih ve 328 sayılı kararı ile de, 19/07/2004 tarihinde ilk olarak, “İstanbul Denizcilik İhtisas Mahkemesi” kurulmuştur. 6103 Sayılı “Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü Ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun”un 8/1. Maddesinde ise: “6762 sayılı Kanunun 4 üncü maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca kurulmuş bulunan denizcilik ihtisas mahkemesinin görmekte olduğu davalar, Türk Ticaret Kanununun 5 inci maddes-

TTK 4. madde uyarınca; her iki tarafın da ticari işletmesiyle ilgili hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri¹⁰² ile tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın TTK'da düzenlenen hususlar ticari dava ve ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işi sayılır. Dolayısıyla eğer tazminat konusu talep ticari bir dava niteliğinde değilse dava asliye hukuk mahkemelerinde görülecektir¹⁰³.

Asliye Ticaret Mahkemelerinin tüm gemi ve kıyı tesislerinin neden olduğu her türlü deniz kirliliğine ilişkin davalara da bakması halinde, kirlenme zararlarının tazmini davaları bir ihtisas mahkemesi tarafından görül-müş olacağından, uygulamada ortaya çıkan birçok aksaklık giderilmiş olacaktır.

ii. Yetkili Mahkeme

Mahkemenin yetkisi bakımından ise, HMK m. 6'daki genel yetki kuralına göre, Genel yetkili mahkeme, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesi ile, haksız fiilden doğan davalarda¹⁰⁴, haksız fiilin işlendiği veya zararın meydana geldiği yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemesi de (HMK m. 16/f. 1) yetkilidir¹⁰⁵. Davacı bu konuda bir seçim hakkına sahiptir¹⁰⁶.

inin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi gereğince, Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesinden itibaren bir ay içinde, Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu tarafından, Türk Ticaret Kanunu ile diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli kılınacak asliye ticaret mahkemesine devredilir.” denilmiştir.

¹⁰² 6335 sayılı Türk Ticaret Kanunu İle Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü Ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunun 1 nci maddesiyle eklenen ibare.

¹⁰³ **Deliduman, Seyithan/Oruç, Yakup** (2012) “Ticari Davalar”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (MÜHF-HAD), Cilt: 18, Sayı: 2, (Özel Sayı), s. 100 vd. <http://dergipark.gov.tr/download/issue-file/421>.

¹⁰⁴ **Kuru, Baki/Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder**, Medeni Usul Hukuku, 22. Baskı, Ankara, Yetkin, s. 146; **Pekcanitez, Hakan/Atalay, Oğuz/Özkes, Muhammet** (2011) Medeni Usul Hukuku, 12. Baskı, Ankara, Yetkin, s. 123, Haksız fiilin işlendiği yer ifadesinden, fiilin esaslı unsurlarından birinin gerçekleştiği her yer anlaşılmalıdır. **Üstündağ, Saim** (2000) Medeni Yargılama Hukuku, C. I-II, 7. Baskı, İstanbul, Filiz, s. 198.

¹⁰⁵ Bu hüküm, haksız fiili bizzat ika eden şahıslar hakkında uygulanacağı gibi; bunların hukuki halefleri ile, doğan zarardan sözleşme veya kanun gereğince sorumlu olanlar hakkında da uygulanır. Dolayısıyla rücu davaları dahi bu yer mahkemesinde açılabilecektir. **Üstündağ** (2000), s. 198.

¹⁰⁶ Davacı seçim hakkını bu mahkemelerden birisi önünde dava açmakla kullanır. Artık bundan sonra diğer mahkemeler yetkisiz hale gelirler. **Üstündağ** (2000), s. 177.

Yabancılık unsuru taşıyan olaylarda mahkemenin yetkisi, MÖHUK'a göre belirlenecektir. MÖHUK m. 25 hükmü gereğince, haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği yer hukukuna tabi olacağından, bu durumda uygulanacak olan MÖHUK m. 27'ye göre, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, iç hukukun yer itibarıyla yetki kurallarına göre belirlenecektir.

Son yıllarda açılan davalar, HMK'nın, mahkemelerin görev ve yetkisine dair genel kuralarının, gemilerin neden olduğu kirlenme bakımından yetersiz kaldığı, ihtiyaca cevap vermediği görülmüştür. Zira, haksız fiile ilişkin genel kurallar tatbik edilmek suretiyle açılan bu davalarda mahkemelerin ihtisas sahibi olmaması nedeniyle yıllarca sağlıklı bir sonuç alınamamıştır.

Bunun dışında, özellikle, kirlenme zararının geniş bir bölgede etkisini göstermesi hali ile, kirliliğe yol açan kazanın, açık denizlerde veya Türk karasularına ya da sahillerine yakın bir ülkede meydana gelmesi halinde, kirlenme zararı meydana gelmemiş olmakla birlikte, ülkemiz tarafından önleme tedbirlerinin alınmış olması halinde, tedbirlerin tazmininde hangi mahkemelerin yetkili olacağı hususunda kanunlarımızda boşluk bulunmaktadır.

b. Geçici Koruma Tedbirleri

Geçici koruma, ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz kararları ile sağlanır. Ancak deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenemez (TTK m. 1353/f. 1).

Alacağı, 1352 nci maddede sayılan bir deniz alacağı olması, ihtiyati haciz sebebidir. TTK 1352'nin c, d ve e bentlerinde kirlenme zararı ile ilgili hususlar düzenlenmiştir. Buna göre:

➤ *Kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat.*

➤ *Çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar.*

➤ *Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının işeşi ile ilgili giderler ve harcamalar* ihtiyati haciz kararı verilecek hususlar olarak belirlenmiştir.

1353. madde uyarınca zorunlu olarak geçici tedbir olarak “ihtiyati haciz kararı” verilmesi gereken gemilerin kapsamı ise TTK 935/f. 1. madde uyarınca belirlenir. Bundan dolayı, “*aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanununun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır.*” 5312 sayılı kanun kapsamına giren kirlenmenin; yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilerden kaynaklanması halinde TTK hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağı TTK 935/f. 2.a ve b maddelerine göre belirlenecektir. Bu sebeple hemen hemen bütün gemiler TTK’nın ilgili maddelerinin uygulanma kapsamındadır. Bu nedenle gemiler hakkında ihtiyati tedbir kararı verilmesi mümkün olmayacaktır.

Ancak kirlenmenin kıyı tesislerinden kaynaklanması halinde, mevcut durumda meydana gelebilecek bir değişme nedeniyle hakkın elde edilmesinin önemli ölçüde zorlaşacağından ya da tamamen imkânsız hâle geleceğinden veya gecikme sebebiyle bir sakıncanın yahut ciddi bir zararın doğacağından endişe edilmesi hâllerinde, uyuşmazlık konusu hakkında geçici tedbir kararı olarak ihtiyati tedbir kararı verilebilir (HMK m. 389/f. 1). İhtiyati tedbir kararı HMK m. 390/f. 1’e göre : “*dava açılmadan önce, esas hakkında görevli ve yetkili olan mahkemeden; dava açıldıktan sonra ise ancak asıl davanın görüldüğü mahkemeden talep edilir.*”

Ayrıca bu tesisler bakımından İcra İflas Kanunu (İİK) 257/f. 2. maddedeki¹⁰⁷ şartlar oluşmuşsa ihtiyati hacze karar verilebilecektir. İhtiyati haciz kararı HMK’daki para veya teminat borcu için takip hususundaki yetkiye

¹⁰⁷ İİK m. 257/2: Vadesi gelmemiş borçtan dolayı yalnız aşağıdaki hallerde ihtiyati haciz istenebilir: 1- Borçlunun muayyen ikametgâhı yoksa; 2- Borçlu taahhütlerinden kurtulmak maksadile mallarını gizlemeğe, kaçırmağa veya kendisi kaçmağa hazırlanır yahut "kaçar ya da bu maksatla alacaklının haklarını ihlal eden hileli işlemlerde bulunursa;" Bu suretle ihtiyati haciz konulursa borç yalnız borçlu hakkında muacceliyet kesbeder.

dair hükümlerin kıyas yolu ile uygulanması ile tespit olunur (İİK m. 50 ve m. 258).

TTK m. 1320/1. (a) ile (f) bendinde sayılan alacaklar, Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki alacaklar sahiplerine “gemi alacaklısı hakkı” verir. Gemi alacağı ise TTK m. 1321/1 gereğince: “*sahibine, gemi ve eklentisi üzerinde kanuni rehin hakkı verir.*” Buna karşın birinci fıkranın [(b: Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar) ve (e: Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar)] bentlerinde yazılı alacaklar;

a) Deniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere yahut millî mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya da diğer yollardan teminat altına alınması öngörülen zararların,

b) Radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararların, sonucunu oluşturdukları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermezler.

2. Zamanaşımı

Bu Kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi, diğer kanunlarda daha uzun bir süre öngörülmedikçe, zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her halde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıldır. Zamanaşımı süresine ilişkin olarak Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır (5312 sayılı kanun m. 12).

HSS 1992 Sözleşmesine göre Zararın meydana geldiği tarihten itibaren 3 yıl içerisinde dava açılmazsa, dava açma hakkı sona erer (m. VIII). Ancak, her durumda kirliliğe yol açan kazanın meydana gelmesinden itibaren altı yıl içerisinde tazminat davası açılmak zorundadır. Dolayısıyla, altı yılı aşan sürede yapılan müracaatlar sözleşme kapsamı dışında kalacaktır.

SONUÇ

Uluslararası toplumda son yıllarda özellikle deniz kirliliği ile ilgili hususlar üzerinde hassasiyet ve önemle durulmaya başlanması ve bu konuda gerekli yasal düzenlemelerin yapılmış ve yapılmakta olması ülkemiz bakımından da ciddi bir kazanımdır. Zira gerek ülkemizde gerekse dünyada yaşanan büyük çevre felaketleri incelendiğinde kirlenmelerin çoğunlukla gemi ve petrol tesisi kaynaklı olduğu görülmektedir.

Uluslararası sözleşmeler dışında milli mevzuatımızda da önemli yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerden biri de, 5312 sayılı “*Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun*’dur. Kanun; çarpışma, kırılma, yangın, patlama veya diğer nedenlerle gemilerden veya kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenmelere acil müdahale, kirlenmenin önlenmesi ve giderilmesi zararların tespit ve tazmini hususlarında önemli hükümler içermektedir.

5312 sayılı kanun hükümleri Türkiye’nin deniz yetki alanlarında bulunan beş yüz groston ve daha büyük, petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerden ve kıyı tesislerinden kaynaklanan petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme olaylarında uygulanır. Ancak donanmaya ait veya devlet hizmetine tahsis edilmiş bir gemiler kanun kapsamında değildir.

Türkiye'nin deniz yetki alanları; iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi ile karasularının ötesindeki açık deniz alanları olarak tespit edilmiştir. Ancak açık deniz alanlarında müdahale için Kanunda öngörülen acil durumların ortaya çıkması, buradaki faaliyetlerin müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalması ve müdahale için Bakanlığın; Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak karar vermesi gerekir.

Zararın tazmini ve koruyucu önlemlerin karşılanması konusunda yükümlülük atfedilebilecek kişiler kanun kapsamındaki gemiler ile kıyı tesislerinin: sahipleri, işletenleri, kaptanları, idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleridir.

5312 sayılı kanundaki sorumluluk bir kusur sorumluluğudur. İki veya daha fazla geminin karışmasıyla meydana gelen bir olayda ortaya çıkan zarardan, tüm gemilerin sorumlu tarafları müştereken ve müteselsilen

sorumludurlar. Olay sonucu ortaya çıkan zararı ödeyenlerin zarara neden olanlara rücu hakkı saklıdır.

Sorumluluğun doğması için ilk olarak, meydana gelen gemi kaynaklı bir olay HSS 1992 sözleşmesi kapsamında olmamalıdır. İkincisi, çarpışma, kırılma, yangın, patlama veya diğer nedenlerle gemilerden veya kıyı tesislerinden kaynaklanan kirlenme veya zarar ortaya çıkaran veya ortaya çıkma tehlikesi yaratan bir olay meydana gelmelidir. Üçüncüsü, olay Türkiye'nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinde veya bu Kanunda öngörülen acil durumlarda ve bu durumlara müdahale ile zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla belirlenecek karasularının ötesindeki açık deniz alanlarında meydana gelmiş olmalıdır. Dördüncüsü, olay neticesinde deniz çevresine karışan petrol ve diğer zararlı maddelerin; canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verecek, insan sağlığı için tehlike oluşturacak, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde bir kirlenme zararı ya da kirlenme tehlikesinin yol açtığı zararlar ortaya çıkmalıdır. Beşincisi, deniz çevresinin kirlenmesi veya kirlenme tehlikesi 5312 sayılı kanun kapsamındaki gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanmalıdır. Altıncısı, meydana gelen olayla, zarar arasında illiyet bağı bulunmalıdır. Son olarak, 5312 sayılı kanunda sayılan kişilerin meydana gelen olayda kusurları bulunmalıdır.

5312 sayılı kanun kapsamında kirlenme tehlikesinin neden olduğu koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, kirlenmenin gerçekleşmesi halinde; temizleme masrafları, toplanan atıkların taşınması ve bertaraf edilmesi için yapılacak masrafları, özel mallardaki zararları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin rehabilitasyonu için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları ve diğer kamu zararları tazmin edilir.

Bir olay sonucunda meydana gelen zararlar oluşturulacak bir komisyon marifetiyle tespit edilir. Komisyon; Bakanlık temsilcisinin başkanlığında; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı (Müsteşar), Sahil Güvenlik Komutanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile ilgili valilik ve belediyelerin temsilcilerinden oluşur.

İlgili bakan yardımcısı, kirlenmeye yol açan gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu taraflarını tespit eder. Bakanlığın ve Dışişleri Bakanlığının görüşlerini alarak bu Kanun kapsamında kirliliğe neden olan ancak, sorumlu tarafları bulunamayan yabancı bayraklı gemilerin, Türkiye'de neden oldukları zararların tazmini konusunda bayrak devletinden yardım talep edebilir.

Kirletenin tespit edilememesi halinde Müsteşarlık tarafından kirliliğe müdahale edilir veya ettirilir. Bakanlık (Müsteşarlık), Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun kapsamında, "Mal ve Hizmet Alım Yönetmeliği"ne göre hizmet satın alabilir. Masrafları da Bakanlıkça karşılanır.

5312 sayılı kanun kapsamındaki olaylar nedeniyle tazminat taleplerinde zamanaşımı süresi, zararın öğrenildiği ve sorumlu tarafın tespit edildiği tarihten itibaren beş yıl, her halde olayın meydana geldiği tarihten veya olay, olaylar zincirinden meydana geliyorsa son olayın meydana geldiği tarihten itibaren on yıldır.

KAYNAKÇA

ABDULLAHZADE, Cavid (2009), “*Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi*”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 58, S 4, s. 693 vd.

ACAR, Serdar (2008), *Kulüp Sigortası: Protection & Indemnity*, İstanbul, Vedat (*Kulüp Sigortası*)

ACAR, Serdar (2017), *Son Gelişmeler Işığında “Anti-Suit Injunction*, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. II, İstanbul, s. 1609-1654 (*Anti-Suit Injunction*)

ARAS YEŞİLOVA, Ecehan (2013), *Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı (TTK m. 1478)*, İstanbul, Yetkin

ATAMER, Kerim (2003), *1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı’na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerçekçesi*, Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp’e Armağan, C. 1, 1. B., İstanbul, s. 853 (*Sözleşmelerin Tatbikatı*)

ATAMER, Kerim (2009), *Yargıtay Kararları Işığında, Deniz Ticareti Ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar Ve Gelişmeler*, Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 12 Haziran, s. 7

ÇAĞA, Tahir/ KENDER, Rayegan (2009), *Deniz Ticareti Hukuku I*, 15. B., İstanbul, Oniki Levha

De La RUE Colin/ANDERSON Charles B. (1998), *Shipping And The Environment, Law and Practice*, London, Informa Law

DELİDUMAN, Seyithan/ORUÇ, Yakup (2012), “*Ticari Davalar*”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (MÜHF-HAD), Cilt: 18, Sayı: 2, (Özel Sayı), s. 99-110

<http://dergipark.gov.tr/download/issue-file/421>

DEMİR, İsmail (2011), “*Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun*

Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S 1, Ocak-Mayıs, s. 239 vd.

DESCHENAUX Henri/TERCIER Pierre (Ceviren, Salim ÖZDEMİR) (1983), *Sorumluluk Hukuku*, Ankara, Alperen&Melikşah

EREN, Fikret (1975), *Hukuka Aykırılık Bağı Veya Normun Koruma Amacı Teorisi*, Mahmut Koloğlu'ya 70 inci Yaş Armağanı, Ankara

KARA, Hacı (2005), *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, İstanbul, Yamaner

KARA, Hacı (2010), *Deniz Çevresinin Kirlenmesinde Acil Müdahale Kanunu Hakkında Genel Değerlendirme*, Marmara Denizi Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul 2010, s. 116 vd.

KEÇELİ, M. Alper (2010), *5312 Sayılı Kabus Bitiyor mu?*, Denizci, Yıl 2, S 5, Nisan-Mayıs-Haziran, s. 13

KURAN, Selami (2016), *Uluslararası Deniz Hukuku*, 5. B., İstanbul, Beta

KURU, Baki/ARSLAN, Ramazan/YILMAZ, Ejder, *Medeni Usul Hukuku*, 22. B., Ankara, Yetkin

KUYUCU MERİÇ, Gülfer (2017), *Donatının Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması*, İstanbul, Filiz

LEVINE, Ed, *Effects of Oil on the Marine Environment, Contingency Planning and Spill Response*, http://www.harboresuary.org/reports/harborheron/Presentations/0114-1513/HHerons_Tuesday/OilSpill101.pdf, ET: 14.06.2018

NOMER, Haluk Nami/ERGÜNE, Mehmet Serkan (2016), *Eşya Hukuku*, 3. B., İstanbul, Oniki Levha

ÖĞÜZ ŞEKER Zehra (2013), *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*, 2. B. İstanbul, Filiz

PAZARCI, Hüseyin (1997), *Uluslararası Hukuk Dersleri*, I. Kitap, 6.B., Ankara, Turhan

PEKCANITEZ, Hakan/ATALAY, Oğuz/ÖZEKES, Muhammet (2011), *Medeni Usul Hukuku*, 12. B., İstanbul, Yetkin

SÖZER, Bülent (2014), *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 3. B, İstanbul, Vedat
STRUB, Richard/ DEAN, Paul (2016), *A Victory For Insurers: The Yusuf Cepnioglu*, April, <http://www.hfw.com/A-victory-for-insurers-the-YUSUF-CEPNIOGLU-April-2016>, ET: 15.06.2018

ÜSTÜNDAĞ, Saim (2000), *Medeni Yargılama Hukuku*, C. I-II, 7. B., İstanbul, Filiz

1992 Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu Talepler El Kitabı, Gayriresmi Tercümesi Ve İlgili Mevzuat Ve Uygulamalar, Ankara Ekim 2013

1.07.2007 tarihli Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları <https://www.tsb.org.tr/kiyi-tesisleri-deniz-kirliligi-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-genel-sartlari.aspx?pageID=504> ET: 10.09.2018

ABT SUMMER, off Angola, 1991, <http://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/abt-summer-off-angola-1991/>, ET: 29.08.2018

Amaçlarına göre gemi türleri,
<http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/?AspxAutoDetectCookieSupport=1>, ET: 16.08.2018

An Environmental Restoration Programme 12 Years After: Haven Wreck, <https://wwz.cedre.fr/en/content/download/1730/16920/file/8-icram-12years-after-restoration-haven-1-en.pdf>, ET: 29.08.2018

ATLANTIC EMPRESS, West Indies, 1979, <https://shipwrecklog.com/log/history/atlantic-empress/>, ET: 29.08.2018

Final Report, Alaska Oil Spill Commission,
<http://www.evostc.state.ak.us/index.cfm?FA=facts.details>, ET: 29.08.2018

“Gemi Tonaj Ölçümleri”, <http://www.teknedergisi.com/gemi-tonaj-olcumleri/> ET: 23.08.2018

<http://cygm.csb.gov.tr/kiyi-tesisleri-risk-degerlendirmesi-ve-acil-mudahale-plani-hazirlayacak-olan-2.-asama-kiyi-tesisleri-listesi-aciklanmistir.-duyuru-4266> ET: 16.08.2018

<http://www.news.bbc.co.uk/2/hi/8650620.stm>, ET: 14.06.2018

<http://www.popularmechanics.com/science/energy/g1765/biggest-oil-spills-in-history/> ET: 27.12.2018

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180709M3.pdf>, ET: 12.08.2018

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180710-1.pdf>, ET: 12.08.2018

<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>, ET: 02.05.2018

<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201891/volume-1891-i-32194-english.pdf> ET: 10.08.2018 Ixtoc I Oil Spill Economic Impact Study Executive Summary, <https://www.boem.gov/ESPIS/3/3929.pdf> ET: 29.08.23018

Kanun gerekçesi, <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss718m.htm>, ET: 02.05.2018

Kıyı tesisleri listesi, <http://webdosya.csb.gov.tr/db/cygm/editor-dosya/kiyitesisilistesi.PDF>, ET: 16.0802018

March 1992: The Fergana Valley Massive Oil Spill, <http://www.energyglobalnews.com/march-1992-the-fergana-valley-massive-oil-spill/>, ET: 29.08.2018

ODYSSEY, off Canada, 1988, <http://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/odyssey-off-canada-1988/>, ET: 29.08.2018

The International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Explanatory Note Prepared By the 1992 Fund Secretariat, August 2002

TTK madde gerekçesi, <http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf>, ET: 05.05.2018

www.kazanci.com.tr

