



Gemi kaynaklı deniz kirlenmesine hukuki bakış

Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU

Cite this article as:

Sevinç Kuyucu, A. (2024). Gemi kaynaklı deniz kirlenmesine hukuki bakış. *Aquatic Research*, 7(1), 30-38. <https://doi.org/10.3153/AR24004>

İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi,
Deniz Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul,
Türkiye

ORCID IDs of the author(s):

A.S.K. 0000-0001-8451-3417

Submitted: 12.10.2023

Revision requested: 26.10.2023

Last revision received: 29.10.2023

Accepted: 31.10.2023

Published online: 03.01.2024

Correspondence:

Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU

E-mail: asevinck@istanbul.edu.tr



© 2024 The Author(s)

Available online at

<http://aquatres.scientificwebjournals.com>

ÖZ

Deniz kirlenmesine sebep olan faktörlerin sayısı oldukça fazladır. Deniz kenarlarında ve denize yakın yerlerde bulunan şehirlerin atıkları, sanayi tesislerinin atıkları, insanlar tarafından denize bırakılan çöpler ve diğer atıklar bunlar arasındadır. Deniz kirlenmesine sebep olan bir diğer önemli faktör ise gemilerdir. Gemilerin denizde işletilmesi sırasında ortaya çıkan atıklar ile gemide kullanılan petrol ve türevlerinin denize karışması veya gemilerden başkaca zararlı maddelerin denize bırakılması ciddi boyutlarda deniz kirlenmesine sebep olabilmektedir. Kirlenmeden kaynaklanan sorumluluğa uygulanacak hükümler ise deniz kirliliğine sebep olan kirlenici maddeye ve geminin türüne göre değişiklik göstermektedir. Hukukumuzda petrol ve türevleri dışındaki kirlenici maddelerin sebep olduğu kirlenmeden kaynaklanan sorumluluk temel olarak 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun” da düzenlenmiştir. Öte yandan petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirlenmeye ilişkin olarak iki uluslararası sözleşmeye taraf durumdayız. Bu sözleşmeler Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu İle İlgili Milletlerarası Sözleşme ve Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukukî Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme’dir. Ayrıca 2872 Sayılı Çevre Kanunu da sayılan mevzuatın uygulama alanına girmeyen hâllerde deniz kirlenmesinden kaynaklanan sorumluluk hakkında uygulanır. Denizin gemi kaynaklı kirlenmesinden doğan hukuki sorumluluğa ilişkin düzenlemelerin caydırıcı etkisi sayesinde deniz kirlenmesi belli ölçüde engellenebilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Kirlenmesi, 5312 Sayılı Kanun, Deniz Kirliliğinden Sorumluluk

ABSTRACT

Legal perspective on ship-related marine pollution

The number of factors that cause marine pollution is quite high. The wastes of cities located on the coasts or near the sea, wastes of industrial facilities, trashes left to the sea by people and other wastes are included in this content. Another important factor causing marine pollution is ships. The wastes caused by the operation of the ships at sea and the oil and derivatives used on the ship or other harmful substances that are released into the sea from the ships can cause marine pollution seriously. The provisions to be applied to marine pollution are determined according to the pollutant causing marine pollution and the type of the ship. In our law, liability arising from pollution caused by pollutants other than petroleum and its derivatives is basically regulated in the Law No. 5312 “The Principles of Emergency Intervention and Compensation for Damages in Pollution of the Marine Environment with Petroleum and Other Harmful Substances”. Türkiye is also a party to two international conventions on pollution caused by oil and its derivatives. These contracts are the “The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage” and “The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage”. On the other hand, the Environmental Act is also applied for liability arising from marine pollution in cases that do not fall within the scope of application of the enumerated legislation. The marine pollution can be prevented by virtue of the deterrent effect of the regulations on legal liability arising from the pollution of the sea originating from ships.

Keywords: Marine Pollution, Act of 5312, Responsibility of Marine Pollution

Giriş

Denizlerdeki canlı hayata olumsuz etki eden, insan sağlığı bakımından tehdit oluşturan, denizlerden ekonomik olarak yararlanılmasını kısıtlayan veya engelleyen her türlü kirlenme deniz kirlenmesi kavramı içinde yer almaktadır (Özdemir, 2012)¹. Deniz kirlenmesinin önlenmesi ve kirlenme sonucunda ortaya çıkan zararların tazmin edilmesi hususunda ülkemiz uluslararası sözleşmelere taraftır. Öte yandan iç hukukumuzda birden fazla düzenleme bulunmaktadır. Sözü geçen uluslararası sözleşmelerin ve iç hukuk düzenlemelerinin uygulama alanları temel olarak denizde kirlenmeye sebep olan maddeye ve kirlenmenin kaynağı olan geminin özelliklerine göre belirlenmiştir. Bu çerçevede gemilerden kaynaklanan petrol kirlenmesi hakkında özel bir hukuki rejimin söz konusu olduğunu söylemek yerinde olur. Denizin petrol kaynaklı kirlenmesine ilişkin taraf olduğumuz temel sözleşme 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme (CLC 92)'dir². Ayrıca ülkemiz 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Milletlerarası Sözleşme³'ye de taraftır.

CLC 92 m.1'de tanımlara yer verilmiştir. Hükme göre "gemi", dökme halde petrol taşımak için inşa edilmiş veya bu amaçla tadil edilmiş her türlü gemiyi ve deniz aracını ifade etmektedir. Sözleşme'de kirlenmeye sebep olan "petrol (oil)"

ifadesine ilişkin de tanım yapılmıştır. Bu tanım uyarınca petrol, ham petrol, fuel oil, ağır dizel yağı veya yağlama yağı gibi tüm kalıcı hidrokarbon madeni yağları ifade etmektedir ve bu yağların gemide yük olarak taşınması veya geminin yakıt tankında bulunması gerekir (CLC 92 m. 1/5). CLC 92'nin uygulanma kabiliyetine ilişkin düzenleme Türk Ticaret Kanunu'nda yapılmıştır. TTK'nın 5. Kitabının Yedinci Kısım "Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini" başlığı ile düzenleme getirmektedir. "Petrol kirliliği zararı hakkında özel hükümler" başlıklı 1336. maddenin 1. fıkrasında CLC 92'nin doğrudan uygulanacağı; gerek doğrudan gerekse TTK uyarınca uygulandığı hâllerde mevzuatın CLC 92'de düzenlenen hususlara ilişkin hükümlerinin uygulanmayacağı hüküm altına alınmıştır. Diğer bir anlatımla CLC 92, uygulama alanına giren kirlenme zararları bakımından münhasıran uygulanır. İç hukukumuzda aynı konuda düzenleme getiren bir kanunun uygulanma imkânı söz konusu değildir (Kuyucu Meriç, 2017)⁴.

Denizin petrol kaynaklı kirlenmesine ilişkin taraf olduğumuz temel sözleşmelerden bir diğeri 23.3.2001 tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Milletlerarası Sözleşme (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 /BUNKER)⁵'dir⁶. Bunker Sözleşmesi'nin

¹ Ünal ÖZDEMİR, Türkiye'de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi, Batman Üniversitesi Uluslararası Katılımlı Bilim ve Kültür Sempozyumu, 18-20 Nisan 2022, Batman-Türkiye, Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi, Cilt 1, Sayı 2 (2012), s. 374. Gemi kaynaklı deniz kirlenmesine ilişkin somut örnekler için bkz.: Hacı KARA, 5312 Sayılı Kanuna Göre Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Zararların Tazmini, Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Yıl 4, Sayı 2019/1, s. 313 vd.

² Bu sözleşme 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme'nin 1992 Protokolü ile değiştirilmiş hâlidir. Protocol of 1992 to Amend The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, bkz.: RG, T. 24.7.2001, S. 24472.

³ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. Ayrıca bu Sözleşme, Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 ile değişikliğe uğramıştır. Metin için bkz.: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/235985/8490.pdf.

⁴ Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz.: Gülfer KUYUCU MERİÇ, Donatanın Petrol Kirliliğinden

Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2017, s. 120 vd.

⁵ RG: T. 27.7.2013, S. 28720.

⁶ "1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararlardan Sorumluluk ve Tazminata Dair Milletlerarası Sözleşme (HNS)" de deniz kirlenmesine ilişkin önemli bir uluslararası sözleşmedir. Türkiye Sözleşme'ye taraf olma iradesini ortaya koyan ilk ülkelerdendir. Ancak sözleşme uzun yıllar yürürlüğe girememiştir. HNS'nin yürürlüğüne ilişkin bkz.: Ms. Mariam MGELADZE (Submitted By), Martínez Norman A. Gutiérrez (Supervisor), A Law To Incorporate The International Convention On Liability And Compensation For Damage In Connection With The Carriage of Hazardous And Noxious Substances By Sea, 2010 Into The Law Of Georgia, IMO International Maritime Law Institute, s. 30 vd.: <https://imli.org/wp-content/uploads/2020/12/LDP-HNS-Convention-Mariam-Mgeladze.pdf>.

1996 HNS (Sözleşme 2010 tarihli Protokol ile değişikliğe uğramıştır ve Protokol ile değişik hâliyle "2010 HNS" olarak anılmaktadır.) bakımından dikkat çeken husus Avrupa Birliği tarafından da üye devletlere sözleşmeye taraf olunması yönünde tavsiyede bulunulmasına rağmen yeterli katılımın sağlanamamasıdır. AB'nin bu yöndeki düzenlemelerine örnek olarak bkz.: Council Decision (EU) 2017/769 of 25 April 2017 on the ratification and accession by Member States, in the interest of the European Union, to the Protocol of 2010 to the International Convention on

tanımlara ilişkin 1. maddesinin 1. fıkrasına göre Sözleşme, tipine bakılmaksızın her türlü gemi ve deniz aracı hakkında uygulanır. Sözleşme, geminin veya deniz aracının işletilmesi veya sevk edilmesi için kullanılan veya kullanılması amaçlanan yağlama yağı da dâhil olmak üzere her türlü hidrokarbon madeni yağ veya bu yağın kalıntısından kaynaklanan deniz kirlenmesi hakkında uygulanır (BUNKER m. 1/5). Türkiye, Bunker Sözleşmesi'ne 2013 yılında taraf olmuştur⁷. CLC 92 hakkında geçerli olan TTK m. 1336/1, Sözleşme'ye taraf olmamızdan önce düzenlenen bir hükümdür. Buna karşılık, Bunker Sözleşmesi'nin de, CLC 92 gibi, uygulama alanına giren hallerde münhasıran uygulanacağı hususunda şüphe bulunmamaktadır.

Yukarıda sözü geçen iki uluslararası sözleşmenin münhasır uygulanma kabiliyetleri sebebiyle iç hukukumuzun deniz kirlenmesine ilişkin düzenlemelerinin uygulama alanı oldukça daralmıştır. Petrol dışındaki diğer zararlı maddelerden kaynaklanan deniz kirlenmesi ise 5312 sayılı "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun" ("5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu / DKK")'a tâbidir. Çalışmamızın konusunu sınırlandırmak amacıyla, 5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu kapsamında petrol dışındaki zararlı maddelerle gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önlenmesine ve kirlenmeden kaynaklanan zararların tazminine ilişkin esaslar incelenecektir.

Materyal ve Metot

Çalışmada gemilerden kaynaklanan deniz kirlenmesi hukuki bakış açısı ile incelendiğinden ve petrol dışındaki zararlı maddelerden kirlenmenin incelenmesi hedeflendiğinden iç hukuk düzenlemelerimiz esas alınmıştır. Bu konu hakkındaki iç hukuk düzenlememiz temel olarak 5312 sayılı "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun" dur. Zira bu kanunun özel niteliği Çevre Kanunu'nun uygulama alanını önemli ölçüde daraltmıştır⁸. İnceleme metodu olarak 5312 sayılı Kanun kapsamında deniz

kirlenmesinin önlenmesine ilişkin esaslar belirlenmiştir. Kanun'un uygulama alanı gemi, kirlenme, ortaya çıkan zarar, kirlenmeden sorumlu tutulan kişi esas alınarak incelenmiştir. 5312 Sayılı Kanun'un uygulama alanının belirlenmesine ilişkin hükümlerindeki isabetsizlikler tespit edilmiş ve eleştirilmiştir. Çelişkili hükümlerin ne yönde yorumlanmasının uygun olacağı genel hukuk ilkeleri ve hükümlerin konuluş amacı dikkate alınarak değerlendirilmiştir.

Bulgular ve Tartışma

Deniz kirlenmesine ilişkin ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin münhasır uygulanma kabiliyeti karşısında 5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu'nun uygulama alanı Kanun'un düzenlenmesi sırasındaki amacına hizmet edememektedir. Zira gemi kaynaklı deniz kirlenmesi petrol ve yakıt kaynaklı kısmı bu uluslararası sözleşmelerin uygulama alanında kalmaktadır. Buna karşılık 5312 sayılı Kanun'un uygulama alanında petrol ve yakıt dışındaki tüm kirlenme maddeleri ile tüm tür gemiler girmektedir. Öte yandan Kanun'un özel kanun niteliği itibarıyla Çevre Kanunu'nun da uygulanma kabiliyeti bulunmamaktadır. Bu derece geniş bir uygulama alanına sahip olmasına rağmen Deniz Kirlenmesi Kanunu'nun kanun yapma tekniğine uygun şekilde kaleme alınmadığı ve önemli nitelikte çelişkili düzenlemeler içerdiği belirlenmektedir. Bu çelişkili hükümlerden kuşkusuz ki en önemli olanı Kanun'un uygulanacağı gemilerin belirlenmesine ilişkin hükümlerdir. Söz konusu hükümlerin Kanun'un düzenlenme amacına uygun şekilde yorumlanması gerekmektedir. Kanun'un amacı olabildiğince geniş bir uygulama alanına sahip olmaktır ve hükümlerin mümkün olduğunca tonaj sınırı aranmaksızın uygulanması sağlanmalıdır. Yine uygulama alanını belirleyen ve kirlenme madde, zarar ile zarar sorumlusuna ilişkin olan hükümlerin tümünün en geniş şekilde uygulanması denizin gemi kaynaklı kirlenmesinin önlenmesinde etkili olacaktır.

Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, with the exception of the aspects related to judicial cooperation in civil matters; Council Decision (EU) 2017/770 of 25 April 2017 on the ratification and accession by Member States, in the interest of the European Union, to the Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, with regard to the aspects related to judicial cooperation in civil matters. Düzenlemeler için bkz.: <https://eur-lex.europa.eu>.

Ayrıca 1996 HNS hakkında bkz.: <https://www.imo.org/en/Media-Centre/HotTopics/Pages/HNS-2010.aspx>; Çevrimiçi, erişim tarihi:

27.09.2023. İsmail DEMİR, Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt:2 Sayı:1 Yıl:2011, s. 271-272.

⁷ 2013/5110 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile sözleşmeye taraf olmamız uygun bulunmuştur. 27.07.2013 Tarih 28720 Sayılı RG'de bu karar yayımlanarak ülkemiz Sözleşme'ye taraf olmuştur.

⁸ Kanunların uygulama alanına ilişkin bkz.: KARA, 5312 Sayılı Kanuna Göre Zararların Tazmini, s. 322 vd.

5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve İlgili Mevzuata Genel Bakış

5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu, “deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurulmak suretiyle, acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını, olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını, uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını, Kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin Kanunda belirtilen ilgililerinin yetki, görev ve sorumluluklarını belirlemek” amacıyla düzenlenmiştir (DKK m. 1). Kanun’da hem deniz kirliliğinin önlenmesi, kirliliğe acil müdahale ve hazırlıklı olunması esasları hem de denizin kirlenmesi halinde kirlenmeden kaynaklanan zararlardan sorumluluk ile zararın tazminine ilişkin esaslar yer almaktadır (Demir, 2011)⁹.

Kanun kapsamında belli hususların yönetmelik ile düzenlenmesi hüküm altına alınmıştır. Örneğin, Kanun’un 5. maddesinin 3. fıkrası uyarınca gemilerin yapacağı bildirimler, aynı maddenin 6. fıkrası uyarınca seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla alınan tedbirlerin denetimine ilişkin usûl ve esaslar ile son fıkrası uyarınca kıyı tesislerinin, muhtemel kirliliğe müdahale etmek üzere bulundurmaları zorunda oldukları personel, malzeme ve ekipmanlar ile ilgili usûl ve esaslar yönetmelikle belirlenecek hususlardandır. 5312 Sayılı DKK’ye dayanılarak “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği¹⁰” ile “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda

Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal Ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik¹¹” yürürlüğe konulmuştur. Ayrıca Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun’a ilişkin Uygulama Yönetmeliği’nin icrası kapsamında deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirliliğine müdahale edebilecek şirket/kurum/kuruluşların asgari özelliklerinin belirlenmesi, yetki belgesi verilmesi, görevlendirilmesi ve buna ilişkin usûl ve esaslar ile kıyı tesislerinin sorumluluklarını düzenlemek üzere “2009/4 nolu Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Şirket/Kurum/Kuruluşların Seçimine Ve Yetki Belgesi Bulunan Şirket/Kurum/Kuruluşlar İle Kıyı Tesislerinin Çalışma Usullerine İlişkin Tebliğ¹²” çıkarılmıştır.

5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu’nun Uygulama Alanı

A. Gemiler Bakımından

5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu’nun “Kapsam” başlıklı 2. maddesine göre Kanun, “uygulama alanlarında bulunan veya herhangi bir nedenle uygulama alanlarına girmek isteyen, beşyüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesisleri” hakkında uygulanır. Görüldüğü üzere Kanun, gemiler bakımından 500 groston sınırını belirlemiştir (Kuyucu Meriç, 2017)¹³. Bu sınırın belirlenmesinin sebebi Kanun’un gerekçesinde de belirtilmemiştir (Demir, 2011)¹⁴. Öte yandan hükümde geminin türü bakımından bir esas öngörülmediği gibi Kanun’da gemi tanımına da yer verilmemiştir¹⁵.

DKK m. 2 f.2’ye göre “savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileri ile herhangi bir devlete ait veya devlet tarafından

⁹ Zararlardan sorumluluk ve tazmin esaslarının aynı kanunda düzenlenmesinin isabetsiz olduğu yönünde haklı eleştiri için bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 239.

¹⁰ 21.10.2006 Tarihli, 26326 Sayılı RG.

¹¹ 06.04.2006 Tarihli, 26150 Sayılı RG.

¹² 30.10.2009 Tarihli, 27391 Sayılı RG.

¹³ Öğretide bu ifadenin gemi değil yüke ilişkin olduğuna dair bir izlenim oluşturduğu; oysa 500 groston ölçüsünün gemiye ilişkin olduğu vurgulanmaktadır: KUYUCU MERİÇ, Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk, s. 85. Yükün değil geminin 500 grostonun fazla olmasının arandığı yönünde bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 275. Hükmün kaleme alınışının başarısız olduğu yönünde bkz.: KUYUCU MERİÇ, Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk, s. 85.

¹⁴ 500 groston yerine MARPOL 73/78’e paralel şekilde 150 groston sınırının aranmasının uygun olacağına dair Komisyon görüşü ve süreç hakkında bkz.: TBMM Tutanak Müdürlüğü, Çevre Komisyonu, Birinci Oturum, Giriş: 10.30, T. 3.11.2004, s.3. Bu konuda ayrıca bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 276.

¹⁵ Bu durumun da Kanun’un düzenlenmesindeki özensizlikten kaynaklandığı; Kanun’un kamu hukuku karakteri dikkate alınırca Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’daki gemi tanımının esas alınabileceği yönünde bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 275. Kanun uyarınca “gemi” hakkında ayrıca bkz. KARA, 5312 Sayılı Kanuna Göre Zararların Tazmini, s. 325 vd.

işletilen ve ticarî faaliyetler dışında kullanılan gemiler Kanun kapsamı dışındadır.” Dolayısıyla bu tür gemilerin sebep olduğu deniz kirlenmesi hakkında Kanun’un uygulanma imkânı bulunmamaktadır.

5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu’nun gemiler bakımından uygulama alanını belirleyen diğer bir hükmü 23. maddesidir. Öncelikle bu hükmün bulunduğu yerin kanun yapma tekniği bakımından isabetli olmadığı belirtilmelidir. Zira kanunun aynı ölçüt bakımından uygulama alanını belirleyen esaslarının aynı hükümde düzenlenmesi uygun olur (Demir, 2011)¹⁶. Uygulama alanına ilişkin düzenleme getiren maddenin kenar başlığının “Gemi yakıtlarından ve yüklerden kaynaklanan kirlilik” olması da ayrıca eleştirilmelidir.

Hüküm incelendiğinde isabetsizliğin sistematik ile sınırlı kalmadığı görülmektedir. Hüküm şu şekildedir: “*Bir olayda, bu Kanuna tâbi olan veya olmayan bir geminin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden veya bu Kanuna tâbi 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 hükümleri uygulanır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümleri saklıdır.*”

Öncelikle DKK, gemilerden kaynaklanan kirlenme açısından kirlenici maddenin petrol veya diğer bir zararlı madde olmasını ararken bu maddenin gemide yük veya yakıt olarak bulunması bakımından bir ayrıma gitmemektedir (Demir, 2011)¹⁷. Ayrıca “*Kanun’a tabi olan ve olmayan*” ifadesine de değinilmelidir. Hüküm, Kanun’a tabi olmayan gemilere belli istisnalar dışında Kanun’un hükümlerinin uygulanmasını öngörmektedir. Bu durumda 2. maddede belirlenen uygulama alanının anlamı tartışmalı hâle gelmektedir (Kara, 2019)¹⁸. Öte yandan Kanun kapsamına giren gemilerin yakıt olarak taşıdığı petrol veya türevlerinden kaynaklanan zararlar bakımından Kanun’un belli hükümlerinin uygulanma kabiliyetinin bulunmaması da isabetli değildir. Zira bu hükümler seyir, can, çevre ve mal emniyetine ilişkin standartların

mevcudiyeti ve bildirimlere (m. 5/3), mali sorumluluk garantilerine (m.8) ve mali sorumluluk garantilerinin bildirimine (m. 9) ilişkindir ve uygulanmalarının haklı bir gerekçesi bulunmamaktadır (Demir, 2011)¹⁹. Kanımızca Kanun’un 23. maddesinin isabetsiz düzenlemesi karşısında ulaşılabilecek en makul sonuç, 500 grostonun altındaki gemilere de diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirlenme bakımından Kanun’un birçok hükmünün uygulanabilecektir.

B. Kirlenme Madde Bakımından

DKK m. 3/1-(m) de verilen tanıma göre “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 eder²⁰. Deniz kirlenmesine sebep olabilecek ve Kanun’un uygulama alanında yer alan “*diğer zararlı maddeler*” e ilişkin tanım DDK m. 3/1-(d) de yer almaktadır. Buna göre, “*Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78) II nci ekinin II nci ve III üncü eklentilerinde listelenmiş maddeler ile bu liste ile sınırlı olmaksızın deniz ortamına karıştığına kirlenme yaratan radyoaktif maddeler hariç her türlü madde*” diğer zararlı maddelerdendir. Verilen tanıma göre, radyoaktif maddeler hariç olmak üzere denizde kirlenmeye sebep olan her türlü madde Kanun’un uygulama alanındaki diğer zararlı maddelerdendir. Uygulamada deniz kirlenmesine en fazla sebep olan maddeler MARPOL 73/78 ekindeki maddeler olduğundan bu maddelerin örnek gösterilmesinin isabetli bir tercih olduğu ifade edilmektedir (Demir, 2011)²¹.

DKK kapsamında kirlenmeye sebep olabilecek maddeler üzerinde durulurken tekrar vurgulanması gereken husus şudur ki, ülkemizin taraf olduğu deniz kirlenmesinden kaynaklanan hukuki sorumluluğa ilişkin sözleşmelerin münhasır uygulanma kabiliyeti karşısında sadece bu

¹⁶ Ayrıca bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 277-278.

¹⁷ DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 277.

¹⁸ Bu konuda örnekler için bkz.: KARA, 5312 Sayılı Kanuna Göre Zararların Tazmini, s. 327 vd.

¹⁹ Hükmün ayrıntılı eleştirisi ve değerlendirmesi için bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 276-279. Ayrıca bkz.: KARA, 5312 Sayılı Kanuna Göre Zararların Tazmini, s. 327-328.

²⁰ Tanımın oldukça geniş bulunduğu ve 1992 HSS’de verilen petrol tanımından dahi ileri gittiği yönünde bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 280.

²¹ Ayrıca MARPOL’ün zararlı maddelerden ne anlaşılması gerektiği hususunda uluslararası alanda genel kabul görmüş bir düzenleme olması, Sözleşme’nin gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önlenmesine yönelik en temel ve teknik uluslararası enstrüman olarak kabul görmesinin de kanun koyucunun isabetli bir tercih yaptığını gösterdiği yönünde bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 280. Ayrıca bkz.: KUYUCU MERİÇ, Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk, s. 90-91.

sözleşmelerin uygulama alanında bulunmayan zararlı maddeler açısından tatbiki mümkündür. CLC 92, bu Sözleşme’de yer alan “petrol” tanımı kapsamındaki maddeler; Bunker Sözleşmesi ise, bu Sözleşme’de yer alan “gemi yakıtı” tanımı kapsamındaki maddelerden kaynaklanan kirlenme hakkında münhasıran uygulama kabiliyetine sahip olduğundan, bu maddeler dışındaki ve DKK kapsamına giren maddeler bakımından ilgili Sözleşmeler’in DKK’nın önünde yer almaları mümkün değildir. Buna karşılık Çevre Kanunu’nun oldukça geniş bir uygulama alanına sahip olduğu belirtilmelidir. İki kanun arasındaki özellik-genellik ilişkisi esas alındığında Deniz Kirlenmesi Kanunu’nun Çevre Kanunu’na göre özel nitelikli olduğu ve her iki kanunun uygulama alanında gözükken olaylarda DKK’nın uygulanması gerektiği sonucuna varılmalıdır.

C. Coğrafi Alan Bakımından

Deniz Kirlenmesi Kanunu’nun uygulama alanı “Tanımlar” başlıklı 3. maddede düzenlenmiştir. Hükme göre “uygulama alanı”, “Türkiye’nin iç suları, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan deniz yetki alanlarını ve bu Kanunda öngörülen acil durumlarda, bu durumlara müdahale ve zararların tazmini amaçlarıyla sınırlı kalmak kaydıyla, Müsteşarlığın, Bakanlık, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini alarak vereceği karara bağlı olarak karasularının ötesindeki açık deniz alanlarını kapsar. (DKK m.3/1- (p))”

Görüldüğü üzere, Kanun’un uygulama alanında “iç sular”, “karasuları”, “kıta sahanlığı”, “münhasır ekonomik bölge” yer almaktadır. Ayrıca kamu makamının uygun ve gerekli görmesi halinde açık deniz alanları da uygulama alanına dahil edilebilmektedir. Kanun’da, sayılan uygulama alanına dair tanımlara yer verilmediği görülmektedir. Deniz Kamu Hukuku öğretisinde kabul gören tanımların geçerli sayılması

uygundur²². Buna göre, “iç sular” “karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın kara tarafında kalan deniz alanları (Demir, 2011)²³”dır. Diğer bir ifadeyle, karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi iç suları oluşturmaktadır. “Karasuları”, kıyı devletinin kıyıları veya iç sularının dış sınırı ile açık deniz arasında kalan belirli genişlikteki deniz alanı (Demir, 2020)²⁴, “kıta sahanlığı”, kıyı devletinin karasularının ötesinde fakat kıyıya bitişik su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu deniz alanı (Kuran, 2020; Demir, 2020)²⁵; “münhasır ekonomik bölge”, kıyı devletine karasuları esas hattından başlayarak 200 mil genişlikteki deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz alanı (Kura, 2020)²⁶ ve “açık deniz”, hiçbir devletin deniz ülkesine ait olmayan uluslararası deniz alanı (Kuran, 2020; Pazarcı, 2021; Toluner, 1989)²⁷ olarak anlaşılmalıdır²⁸. Kanun’un uygulama alanının oldukça geniş tutulduğu, uygulama alanının daha da genişletilmesine ilişkin yetkinin ise isabetli olarak deniz kirlenmesine ilişkin tedbirleri uygulama sorumluluğuna sahip olan kamu makamlarına verilmiş olduğu belirlenmektedir (Demir, 2011)²⁹.

D. Olay Bakımından

DKK m. 3/1-(j)’ye göre Kanun’un uygulanacağı “olay”, “acil müdahale plânlarının 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 bir durum” dur. Denizin kirlenmesine sebep olan veya kirlenmesi tehlikesi ortaya çıkaran çarpışma, kırılma, yangın, patlama Kanun’un uygulanması için yeterlidir. Ayrıca çarpışma, kırılma, yangın, patlama söz konusu olmasa dahi başka sebeplerle gemiden kaynaklanan kirlenme

²² DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 281.

²³ Bu tanım Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 8/1’de esas alınan tanımdır. Tanıma göre, karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi iç sularıdır.: İsmail DEMİR, Türk Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesinin Hukuki Dayanakları ve İç Hukuk Üzerine Bazı Düşünceler, Adalet Dergisi, 2020/2, Sayı: 65, s. 32. “İç su, genel anlamda denizlerden uzak bölgelerde bulunan göl veya göletler olarak tanımlanmaktadır.”: <https://sozluk.gov.tr>. Çevrimiçi, erişim tarihi: 27.09.2023.

²⁴ DEMİR, Türk Deniz Yetki Alanları, s. 32. 20.05.1982 tarihli, 2674 sayılı Karasuları Kanunu’nun 1. maddesinin 1. ve 2. fıkralarına göre, “Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir.” ve “Türk karasularının genişliği altı deniz milidir.”

²⁵ Selami KURAN, Uluslararası Deniz Hukuku, Beta, İstanbul, 2020, s. 229. Ayrıca bkz.: DEMİR, Türk Deniz Yetki Alanları, s.

34. Coğrafi yönden kara suları, denizin 133 metreye kadar derinleştikten sonra büyük derinliklere ulaştığı keskin yamaç ile kıyı arasındaki alanı ifade etmektedir.: KURAN, Uluslararası Deniz Hukuku, s. 229; DEMİR, Türk Deniz Yetki Alanları, s. 34.

²⁶ KURAN, Uluslararası Deniz Hukuku, s. 251.

²⁷ KURAN, Uluslararası Deniz Hukuku, s. 287; Hüseyin PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, Turhan Kitabevi, Ankara, 2021, s.; Sevin TOLUNER, Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta, İstanbul, 1989, s. 290 vd.

²⁸ Açık denizde gerçekleşen kirlenmeye Türkiye’nin müdahale hakkının Uluslararası Hukuk kuralları çerçevesinde belirlenmesi gerektiği yönünde bkz.: KUYUCU MERİÇ, Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk, s. 92.

²⁹ Bu konuda bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 281.

de uygulama alanında yer almaktadır. Dolayısıyla “gemiden” kaynaklanması şartıyla kirlenmeyi meydana getiren olay ne olursa olsun Kanun’da öngörülen acil durum planlarının uygulanmasını veya acil müdahaleyi gerektiriyorsa hükümlerin tatbiki mümkündür.

Kanun’un uygulanma imkânına sahip olması için gerçekleşmesi gereken olayın sonucunda bir “kirlenme” nin meydana gelmiş olması aranır. “Kirlenme”, Kanun’da nitelenen “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 engelleyecek,
- deniz suyunun niteliğini değiştirme ve ekolojik dengeyi bozma gibi zararlı etkiler yaratacak şekilde deniz çevresine karışması”

nı ifade etmektedir (DKK m. 3/1 (h)).

Görüldüğü üzere, Kanun koyucu denizdeki canlı kaynaklar, insan sağlığı, balıkçılık ve diğer yasal faaliyetler, deniz suyu ve ekolojik denge açısından zararlı etki doğuracak her türlü karışmayı kirlenme olarak nitelendirmektedir. Bu düzenleme de uygulama alanının oldukça geniş tutulmak istendiğini ortaya koymaktadır.

E. Zarar Bakımından

Kanun’un uygulama alanının tespiti açısından en önemli hususlardan bir diğeri, “olay” ın gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan hangi zararların tazmininin talep edilebileceğidir. Bu husus uygulama alanına ilişkin diğer esaslarda olduğu gibi “Tanımlar” maddesinde düzenlenmiştir.

DDK m. 3/1- (r)’ye göre, Kanun’un 6. maddesinde belirtilenler ile zararın tespitine, tazminine ve uyuşmazlıkların giderilmesine ilişkin masrafların tazmini talep edilebilir³⁰. İşaret edilen 6. madde Kanun’un sorumluluğa ilişkin temel hükmüdür. “Zarardan dolayı sorumluluk” başlıklı hükmün 1. fıkrasına göre, “*Bu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları, uygulama alanlarında gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı*

kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumludur.” Görüldüğü gibi zarar listesi genel prensibe paralel şekilde oldukça geniş tutulmuştur. Kirlenme veya kirlenme tehlikesinin sebep olması şartıyla,

- “- temizleme masrafları,
- koruyucu önlemlere³¹ ilişkin masraflar,
- canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararlar,
- bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masraflar,
- geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararlar,
- özel mallardaki zararlar,
- şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararlar,
- gelir kayıpları, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararlar,
- diğer kamu zararları”

tazmini talep edilecek zararlardandır.

F. Sorumlu Tutulacak Kişi Bakımından

5312 Sayılı DKK gereğince denizde kirlenmeden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulabilecek kişilerin listesi oldukça geniştir. Muhtemel zarar sorumluları 6. maddede “Zarardan dolayı sorumluluk” başlığı altında “sorumlu taraflar” ifadesiyle belirtilmiştir. Bu ifade ile işaret edilmek istenen kişilerin kimler olduğu ise tanımlara ilişkin 3. maddede açıklanmıştır. Buna göre “sorumlu taraf”, “*zararın tazmini ve koruyucu önlemlerin karşılanması konusunda yükümlülük atfedilebilecek, 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*”dir. Bu tanım esas alındığında, gemilerden kaynaklanan kirlenmeden sorumlu

³⁰ Hükmün kanun yapma tekniğine uygun olmadığına ilişkin değerlendirmeler için bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 283-283.

³¹ Koruyucu önlem: Bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkabilecek muhtemel kirlenmeyi önlemek veya sınırlı tutmak amacıyla alınan tedbirler (DKK m. 3/1 (ı)).

tutulabilecek kişilerin “geminin maliki, işleteni, kaptanı, idare edeni, kiracısı, zilyedi, garantörü” olabileceği sonucuna ulaşılmaktadır.

“Geminin maliki” nden anlaşılması gereken, gemiyi işletmiyor olsa da mülkiyetine sahip olan kişidir. Geminin donatanı (TTK m. 1061/1) ile donatan olmayan malik bu kapsamdadır. Geminin “işleteni” TTK m. 1061/2 anlamında “kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan” kimseye karşılık gelmektedir. Bu bakımdan geminin “malik” inin da gemiyi denizde kullanması halinde “işleten” sıfatıyla, geminin işletilmesini bir başka kişiye bırakması halindeyse bu kişinin “kiracı” sıfatıyla sorumlu tutulabileceği sonucuna varılmalıdır. Geminin “idare edeni” kavramı ile işaret edilmek istenen kişilerin kim veya kimler olabileceği oldukça muğlaktır. Örneğin, geminin teknik ve ticari yönetimini bir gemi yönetimi sözleşmesi çerçevesinde üstlenmiş olan gemi yöneticisi gemiyi donatanın nam ve hesabına idare etmektedir. Zira gemi yöneticisi, donatan ile kurduğu sözleşme çerçevesinde donatana ait geminin veya gemilerin ticari, teknik veya diğer alanlardaki yönetimini tümüyle veya kısmen üstlenen ve bu ediminin karşısında kendisine ücret ödenen gerçek veya tüzel kişidir (Şeker Öğüz, 2013)³². Gemi yöneticisi, donatanı temsilen hareket ettiğinden temsil ettiği kişiye yüklenebilecek bir sorumluluğun muhatabı olması temsil hukuku esaslarına göre mümkün değildir³³. Geminin “zilyedi” ifadesinin karşılığı belirlenirken TMK m. 973/1 esas alınmalıdır. Hükme göre, bir şey üzerinde fiili hâkimiyete sahip olan kimse onun zilyedir. Şu hâlde gemi üzerinde fiili hâkimiyete sahip olan her kişi deniz kirlenmesinden sorumlu tutulabilir. Bu kişinin geminin maliki ile içinde bulunduğu hukuki ilişkinin bir öneminin olmadığını belirtmek gerekir. Gemiyi haksız şekilde malikin fiili hâkimiyetinden çıkarmış ve kendi hâkimiyetine almış olan

kişi de “zilyet” sıfatıyla sorumlu tutulabilecektir. Geminin “garantörleri” geminin işletilmesinden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin sigorta teminatı sağlayan kişileri ifade eder. 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu³⁴ m. 15/1 gereğince “Türkiye’de yerleşik kişiler, Türkiye’deki sigortalı menfaatlerini, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadır.” Hükümün ikinci fıkrasında yurt dışında kurulabilecek sigorta sözleşmelerine yer verilmiştir. Gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluğun teminat altına alındığı sigortalar yurt dışında yapılabilecek sigortalardır. Bu sebeple geminin “garantörü” olarak Türkiye’de kurulmuş bir sigorta şirketi ile karşılaşılabilir gibi yurt dışında kurulu sorumluluk teminatı sağlayan bir şirket veya başka bir tüzel kişiliğin söz konusu olması da mümkündür.

Sonuç

Denizin petrol dışındaki zararlı maddeler ile kirlenmesinden kaynaklanan hukuki sorumluluk 5312 Sayılı Deniz Kirlenmesi Kanunu’na tâbidir. Kanun’un düzenlenme amacı hem deniz kirlenmesine acil müdahalenin sağlanması hem de meydana gelen kirlenme zararından kaynaklanan sorumluluk rejiminin oluşturulmasıdır. Bununla birlikte Kanun’un çelişkili bazı hükümler içerdiği ve sistematığının de kanun yapma tekniği açısından isabetli olmayan yönlerinin bulunduğu tespit edilmektedir. Öncelikle gemiler bakımından uygulama alanına ilişkin birçok belirsizlik barındırmaktadır. “...bu Kanuna tâbi olan veya olmayan bir geminin”, “bu Kanuna tâbi olmayan geminin” gibi ifadeler bir yasal düzenlemenin uygulama alanının belirlenmesinde önemli sakıncalar doğuracak muğlak ifadelerdir. Kanun’un uygulama alanının bu tür muğlaklıklara yer vermeyecek şekilde açık ve anlaşılır olması gerekir. Kirlenme madde bakımından

³² Zehra ŞEKER ÖĞÜZ, Gemi Yönetimi Sözleşmesi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 7-8. Ayrıca bkz.: Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU, BIMCO’nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. LXXI, S. 2, 2013, s. 361 vd. Sorumlu kişiler listesi dikkate alındığında kanun koyucunun deniz kirlenmesinden sorumlu tutulabilecek herhangi bir kimseyi tespit etme iradesini ortaya koyduğu söylenebilir. Esasen gemi yöneticisini işlemlerini donatanı temsilen yapmaktadır ve geminin işletilmesinden kaynaklanan zararlardan yöneticinin sorumlu tutulamayacağı hususunda şüphe bulunmamaktadır. Gemi yöneticisinin donatanı temsili hakkında bkz.: ŞEKER ÖĞÜZ, Gemi Yönetimi, s. 145-146. Bu noktada belirtmelidir ki, Kanun kirlenmenin tazminine ilişkin etkili bir sistem oluşturma gayretindeyse de sorumluluk hukuku bakımından isabet-siz düzenlemelere yer vermiştir. Özellikle kaptanın kirlenmeden sorumlu tutulacak kişiler arasında olması, yine kaptanın donatanı temsilen hareket ettiği dikkate alındığında, aşırı bir düzenleme

olarak karşımıza çıkmaktadır. Kanun’un sorumlu kişiler listesinin ve müteselsil sorumluluk esasının deniz kirlenmesinden sorumluluğa ilişkin uluslararası sözleşmelerin benimsediği esaslara da aykırı olduğu, muğlak olduğu ve özellikle kaptanın kirlenmeden sorumlu tutulmasının isabetsizliğine ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 289 vd. Gemi yöneticisinin “idare eden” kişi olduğu yönünde bkz.: KARA, 5312 Sayılı Kanuna Göre Zararların Tazmini, s. 331 vd. Kanun’un uluslararası sözleşmelerde benimsenen “sorumluluğun tek bir kişiye yöneltilmesi ilkesi”ni benimsemiği yönünde bkz.: DEMİR, Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, s. 290-291; KUYUCU MERİÇ, Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk, s. 95.

³³ “İdare edenleri” ifadesinin gemi yöneticisine işaret ettiği yönünde bkz.: KARA, 5312 Sayılı Kanuna Göre Zararların Tazmini, s. 331-332.

³⁴ 14.06.2007 Tarihli, 26552 Sayılı RG.

değerlendirildiğinde ülkemizin taraf olduğu deniz kirlenmesine ilişkin uluslararası sözleşmelerin münhasır uygulanma kabiliyeti gereği Kanun'un uygulama alanının oldukça daraldığı, Çevre Kanunu karşısında da öncelikli uygulanma imkânına sahip olduğu belirlenmektedir. Kanun, deniz kirlenmesine sebep olan madde ve kirlenme sonucunda ortaya çıkan zarar türleri bakımından uygulama alanını oldukça geniş tutmuştur. Bu oldukça isabetli bir yaklaşımdır. Zira deniz kirlenmesine sebep olan maddeler çeşitlilik gösterirken meydana gelen zarar türleri de aynı şekilde çeşitlidir. Bu düzenleme sayesinde denizin kirletilmesinin caydırılması açısından etkili bir sistem kurulmuş olmaktadır. Deniz kirlenmesinden kaynaklanan zarardan sorumlu tutulabilecek kişiler de geniş bir liste olarak verilmiştir. Esasen Kanun'un sorumlu kişi açısından kendine özgü ancak sorumluluk hukuku esaslarıyla bağdaşmayan, muğlak bir düzenleme yaptığını söylemek yerindedir. "Kirleten öder." yaklaşımı belirlenerek kirlenme bakımından sorumluluk atfedilebilecek tüm kişiler ile bu kişilerin sorumluluklarına karşı teminat sağlayan kişiler söz konusu listede yer almaktadır. Her ne kadar kaleme alınışı itibariyle isabetsiz düzenlemelere yer vermişse de Deniz Kirlenmesi Kanunu'nun uygulamada etkili bir tazminat rejimi oluşturduğu tespit edilmektedir.

Etik Standartlar ile Uyumluluk

Çıkar çatışması: Yazarlar bu yazı için gerçek, potansiyel veya algılanan çıkar çatışması olmadığını beyan etmişlerdir.

Etik izin: Çalışma etik izin gerektirmemektedir.

Veri erişilebilirliği: Veriler talep üzerine sağlanacaktır.

Finansal destek: -

Teşekkür: -

Açıklama: -

Kaynaklar

Demir, İ. (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*, 2(1), 239-325.

Demir, İ. (2020). Türk deniz yetki alanlarının belirlenmesinin hukuki dayanakları ve iç hukuk üzerine bazı düşünceler, *Adalet Dergisi*, 65, 27-50.

Kara, H. (2019). 5312 sayılı kanuna göre deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde zararların tazmini, *Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(1), 311-357.

<https://doi.org/10.33432/ybuhukuk.537917>

Kuran, S. (2020). Uluslararası Deniz Hukuku, Beta. ISBN: 978-6052-571-8

Kuyucu Meriç, G. (2017). Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, Filiz Kitabevi, 375 p. ISBN: 978-975-368-446-0

Mgeladze, Ms. M. (Submitted By), Norman A. M. G. (Supervisor), (2020). A Law To Incorporate The International Convention On Liability And Compensation For Damage In Connection With The Carriage Of Hazardous And Noxious Substances By Sea, 2010 Into The Law Of Georgia, IMO International Maritime Law Institute: <https://imli.org/wp-content/uploads/2020/12/LDP-HNS-Convention-Mariam-Mgeladze.pdf> (accessed 27.09.2023).

Özdemir, Ü. (2012). Türkiye'de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi, *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 1(2), 373-384.

Pazarıcı, H. (2021). Uluslararası Hukuk Dersleri, Turhan Kitabevi, 289 p. ISBN: 978-975-742-506-9

Sevinç Kuyucu, A. (2013). BIMCO'nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 71(2), 361-382.

Şeker Öğüz, Z. (2013). Gemi Yönetimi Sözleşmesi, Filiz Kitabevi, 266 p. ISBN 978-975-368-362-3

Toluner, S. (1989). Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta, 454 p. ISBN 975-486-066-1

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/235985/8490.pdf (accessed 27.09.2023).

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/HNS-2010.aspx> (accessed 27.09.2023).

<https://sozluk.gov.tr> (accessed 27.09.2023).