KİRLİLİĞE KARŞI MÜCADELE ALANINDA ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDAKİ GELİŞİM

Prof.Dr. Antoine VIALARD*

Çev.: Prof.Dr. Durmuş TEZCAN**

Montesquieu Bordeaux IV Üniversitesi ile Dokuz Eylül Üniversitesi işbirliği andlaşması çerçevesinde düzenlenen bu konferans, hatırası üzüntü veren *Amoco-Cadiz* kazası (7 Mart 1978) ile bunun sonucu Britanya kıyılarının yoğun şekilde kirlenmesinin yirminci yıldönümünün ertesine düşmektedir. Gerçekte Tüm Avrupa'da dehşet yaratan mart ayı kazalarından örneğin otuz yıl önceki *Torrey-Canyon* kazasından (18 Mart 1967) veya yirmi iki yıl önceki Olimpic-Bravery kazasından (13 Mart 1976) ya da on yıl önceki Tanio kazasından (7 Mart 1980) söz etmek de mümkündür. "Petrol balıklarını uzaktan yuvarlayan dalgalar, çok eski dramaların oyuncuları gibi uzun mor düşleri aydınlatan, gizemli korkulara bürünmüş alçalan güneşte" bütün bu sarhoş gemilerin mart kaderi (Şair Arthur Rimbaud bugün aramızda yaşasa aşağı yukarı böyle söyleyebilirdi).

Bütün bu bedbahtlıklar iyi mi oluyor? Bütün bu kirlenme felaketlerinin aslında deniz kirliliği ile mücadele alanında doğrudan etkileri olmuştur. Burada kullanılan "Uluslararası Deniz hukuku" deyimini şüphesiz aynı şekilde anlamalıyız. Örneğin yer itibariyle denizdeki yargı çevresi içinde genişleyen yetkilerle donatılmış bir Bölge Liman Başkanının yeniden dirilişi, CROSS görevinin gelişimi veya güçlü koruma gemilerinin kiralanması gibi bu faciaların iç hukukla yarattığı çatışma noktalarını öncelikle bir kenara koyuyoruz.

Buna karşılık, uluslararası deniz hukuku kavramının, üniversite hocalarının pedagojik açıdan eğitime ve uzmanlıklarının inceliklerine uygun düşmesi nedeniyle birbirinden ayırdıkları iki kavramı kapsadığını düşünüyorum : deniz hukuku ve deniz ticaret hukuku ya da daha genel olarak kamusal uluslararası deniz hukuku, bir başka deyişle, biri deniz ve okyanusların siyasal rejimi ve denizdeki beşeri faaliyetlere ilişkin uluslararası deniz hukuku, diğeri ise, bu tür faaliyetlerin sebep olabileceği zararların giderilmesine ilişkin uluslararası özel hukuktur. Deniz güvenliği tehlikede ve çevrenin korunması söz konusu iken, biraz yapay bir şekilde bu bilim dalının ikiye

---

* Bordeaux IV-Montesquieu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı

** Tercüme eden: Prof. Dr. Durmuş **TEZCAN**, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kamu Hukuku Bölüm Başkanı

bölünmesi söz konusu olmaktadır, zira "denizdeki kamu düzeninin temel bir parçası, seyrüsefer güvenliğidir"[1].

Deniz hukukuna ilişkin birinci kısımda, yabancı gemiyi adeta yerel yönetimlerin müdahale alanı dışında bir sığınma alanı olma sonucuna götüren, denizlerin serbestliği rejimi gibi kurucu bazı temel ilkelerin ekolojik baskılarla tartışmaya açıldığı görülmektedir.

Deniz ticaret hukukuna ilişkin ikinci kısımda ise, gerek tehlikeye düşen gemilere deniz yardımını düzenleyen ve gerekse ticari işletmeciliğin sebep olduğu zararların giderilmesini düzenleyen geleneksel kurallar tartışmaya açılmış veya en azından ciddi bir şekilde gözden geçirilmiştir.

Maddi hukuk alanında belirlenen gelişmelerin detayına girmeden önce, petrol kirliliği (marée noire) facialarının ilk sonuçlarından biri, özellikle deniz ticaret hukuku alanında, deniz ticaret hukuku andlaşmalarının hazırlanmasındaki yetkilerde nihai bir kayma olduğunu vurgulamak gerekir. Uluslararası (kamusal) deniz hukuku kuralla-rının hazırlanması, çok uzun zamandan beri devletlerarası andlaşmalar ve uluslararası örf ve adet hukuku çerçevesinde gerçekleştiği halde, deniz ticaret hukuku andlaş-malarının tamamına yakını Torrey-Canyon kazasına kadar, bütün dünyadaki büyük deniz hukuku derneklerinin temsilcileri olan hukukçu, üniversite hocası, avukat, sigortacı, gemi donatanı vd.'den oluşan Uluslararası Denizcilik Komitesi adını taşıyan bir uluslararası özel derneğin büyük oranda tekelindeydi. Torrey-Canyon kazası, 1897'de kurulan bu saygın derneğin daha önce başlayan çöküşünü hızlandıracaktır : gerçekten bu kazanın hemen akabinde merkezi Londra'da bulunan ve bundan böyle bahsedeceğimiz büyük uluslararası andlaşmaları hazırlamakla görevlendirilecek olan **Hükümetler Arası İstişari Denizcilik Örgütü** (**OMCI** - 1982'de **OMI** (*Uluslararası Denizcilik Örgütü*)'ye dönüştü) bünyesinde bir hukuk komitesi oluşturuldu[2].

---

[1] Bkz. **LUCCHINI** et **VOELCKEL**, **Droit de la mer**, Tome 2, Volume 2, s.304, n° 909, Pédone yay, 1996

[2] Aynı dönemde ve fakat başka amaçlarla Birleşmiş Milletlerin bir diğer uzman örgütü CNUCED (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)'de yeni bir uluslararası ekonomik düzen için gerekli gördüğü uluslararası deniz ticaret hukukunun reformu konusunda işbirliği yapma görevini üstlendiğini hissetmiş ve projenin yeni taraftarı olarak en hızlı savunucusu olmuştur. OMI ve CNUCED aynı amaçları hedef aldıklarından birçok andlaşma tasarısının hazırlanmasında rekabet etmişler ve en azından dağınık bir şekilde ilerlemişlerdir. Bu yarış çok kısır olmakla birlikte, birkaç yıldan beri olumlu sonuç vermeye başlamıştır : ve, deniz ticaret özel hukukuna ilişkin en yeni andlaşma tasarılarında çalışma esas itibariyle bu iki örgüt tarafından bütün uzmanların toplanıp doğrudan konuya eğilmesini sağlayan JIGE (Uluslararası Uzmanlar Grubu Ortaklığı) aracılığıyla yürütülmüştür. Hatta bu çalışmalarda kendi görüşünü kabul ettirmek isteyen CMI de bu çalışmalarda bulunmazlık etmemiştir.

Bu konuşmamda makul bir süre içinde bütün bu gelişmeleri ve karışıklıkları akılcı bir şekilde incelememiz mümkün müdür ? Bu konuda Longfellow'u izleyerek Baudelaire, "*iş uzun, zaman kısa"* derdi : yirmi yıllık gelişmeler için bir kaç dakikalık konuşma süresi çok kısa. Bu yüzden, ne kadar önemli olursa olsun daha az önemli kuralları bir kenara bırakarak bu gelişme ve karışıklıkların temel noktalarının ana hatlarına değinmekle yetineceğim. Bu doğrultuda, örneğin gemilerin (petrol tankerleri gibi) daha sağlam inşa edilmesini sağlamak, gemi adamlarının daha nitelikli ve ehliyetli olmasını gerçekleştirmek, deniz seyrüseferini daha güvenceli hale getirmek vb. konularda özellikle **OMI** (Uluslararası Denizcilik Örgütü) bünyesinde gösterilen çok ciddi gayretlere konuşmamda yer vermeyeceğim.

Tamamen uluslararası düzeyde, petrol kirliliğinin katkısı ile deniz hukuku ve deniz ticaret hukuku üzerindeki ekolojik baskının iki yönde geliştiği söylenebilir :

- Öncelikle deniz hukuku açısından (I. Kısım), özellikle devletlerin açık deniz dahil, yabancı gemilere müdahale hakkını öngörerek veya sağlamlaştırarak, kirlilik riskini önlemeye, ortadan kaldırmaya veya azaltmaya dönük teknik kurallardan söz etmeksizin, denizlerin serbestliği ilkesine aykırılıklar getiren kara sularının dışında (örneğin Ouessant, Manş Denizi) açık denizde ulaşım hatları sistemini uygulamaya koyan B.M. Deniz Hukuku Andlaşması ile "deniz ekolojisine" ayrılan kurallarla gösterilen gelişme[3];

- Ardından, tamamen deniz ticaret hukuku açısından (II. Kısım), ekolojik kazaların veya risklerin mali yansımalarında, deniz kurtarma alanındaki yeni kurallarda (1989 Londra Andlaşması) veya gerek petrol, gerekse tehlikeli madde (H.N.S.) ve hatta nükleer madde taşımacılığında kirliliğin sebep olduğu zararların giderilmesine ilişkin çok sayıdaki andlaşmada görülen gelişme.

I. DENİZ HUKUKU ÜZERİNDEKİ EKOLOJİK BASKI

Deniz hukukunun geleneksel kuralları üzerindeki ekolojik baskı, proteiform (şekil değiştiren) görünümdedir. Ele alacağımız konular arasında bir tercih yapmamız gerekiyor. 1982 tarihli Yeni Deniz Hukuku Andlaşmasında, deniz çevresinin korunması fikrinin başarılı bir şekilde ön plana çıkması (1), açık denizlerin serbestliği temel ilkesinin ikinci plana itilerek (2) yabancı gemilere müdahale gibi eski müktesebatın geçerli kılınıp sağlamlaştırılması, yine (3) denizlerin serbestliğini görmezlikten gelen deniz güvenliğine ilişkin düzenli arama (bkz. seyrüsefer

---

[3] *Tercüme eden D.* ***TEZCAN****'ın notu* : Hava hukukunda havada uçuş güvenliğini sağlamak için yeryüzünü çevreleyen hava sahasının dilimlere ayrılmasını ifade eden uçuş ihbar bölgeleri (FIR) (*Flight Information Region-Uçuş Ihbar Bölgeleri*<UIB>) kapsamında hava koridoru uygulamasına benzer bir uygulamanın OMI tarafından trafiğin yoğun olduğu denizlerde tehlikeyi azaltmak maksadıyla deniz seyrüsefer koridor sistemleri (régimes de séparation de trafic en haute mer) öngördüğü görülmektedir. Bu sistem konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **VIALARD** Antoine, **Droit maritime**, Ed. PUF, Paris, 1997, n° 219.

koridor(rota) sistemi, bu çerçevede dikkate almaya karar verdiğimiz konuları oluşturmaktadır.

Yeni deniz hukukunda ön plana çıkan çevrecilik tutkusu; yabancı gemilere müdahalecilik; deniz çevresini korumak amacıyla güvenlik koşullarının iyileştirilmesi, birinci kısımda ele alınacak üç temel konu olmaktadır.

1. Yeni Deniz Hukukunda Çevrecilik Tutkusunun Ön Plana Çıkması

Amoco-Cadiz kazasının doğrudan uzantısı olarak çevrecilik tutkusu, deniz hukukuna ilişkin yeni bir andlaşma hazırlanmasının güçlü etkenlerinden biri olmuştur. Söz konusu olan 10 Aralık 1982'de Montego-Bay'da imzalanan deniz hukukuna ilişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesidir.

Bu andlaşmanın 320 maddesinin pek çoğunda açıkça belirlenebilen çevresel etki, tamamen bu konuya ayrılan XII. Kısımda (*Deniz Çevresinin Korunması ve Muhafazası*) çok daha belirginlik kazanmaktadır. Bundan böyle bu konuya ayrılan 45 madde çerçevesinde devletler, deniz çevresinin korunması ve muhafazası, bu koruma için her coğrafi düzeyde işbirliği, karşılıklı olarak kazalara karşı mücadele ve bilgi sağlama, kirliliğin kökeni ne olursa olsun (karasal, denize ilişkin, atmosferik veya atmosfer ötesi kirlilik vs.) deniz çevresindeki kirliliğe karşı sürekli denetimi sağlamak ile ilgili yükümlülükler üstlenmişlerdir.

Özellikle bu sözleşme, Torrey-Canyon kazasından hemen sonra açık denizde, kara sularında (zararsız geçiş hakkı) ve iç sulara kadar yabancı gemilerin sahip oldukları dokunulmazlığı sınırlamayı amaçlayarak yapılan uluslararası andlaşmaları daha sonra meşru kılmıştır. Bu doğrultuda bütün diğerleri yanında 221. madde (Deniz kazalarından ileri gelen kirlenmeden kaçınma tedbirleri) ile "*Devletler, gerek teamül kurallarına gerekse yazılı milletlerarası hukuka göre, karasularının ötesinde (altını biz çiziyoruz) bir deniz kazasını müteakip ortaya çıkacak kirlenmeden veya kirlenme tehdidinden veya ciddi zararlı sonuçlara yol açması normal olarak beklenebilecek böyle bir kazayla ilgili fiillerden... kıyılarına veya balıkçılık dahil menfaatlerine gelecek fiili bir zarar veya zarar tehdidi ile oranlı tedbirleri alma ve uygulamaya"* yetkili kılınmaktadır.

2. Yabancı Gemilere Müdahale Hakkı

Geleneksel deniz hukukunda bir devletin gerek iç sularda veya kara sularında ve gerekse açık denizde yabancı gemilere müdahale hakkı çok sınırlı iken son deniz kirliliği kazaları bu hakkı çok güçlendirmiştir. Bundan böyle devletler, yabancı gemilere müdahale veya arama yapma konusunda bazı yetkilere sahip kılınmıştır.

A. Liman Devletinin Gemileri Muayenesi (M.O.U.)

Geleneksel olarak, gemilerin muayenesi geminin bayrağını taşıdığı devlete ve ayrıca bazen de kıyı devletine aitti ; kural olarak, sadece geminin bayrağını taşıdığı devlet kendi gemilerine bu devletin taraf olduğu uluslararası andlaşmalara özellikle deniz seyrüsefer güvenliği alanında uyma yükümlülüğünü yükleme hakkına sahipti. Fakat Amoco-Cadiz kazası, bir "yakından muayene" sistemi kurup, geminin uğradığı her liman idaresinin muayenesini sağlamak düşüncesini hızlandırdı. Montego-Bay Sözleşmesi yukarıda belirttiğimiz gibi böyle bir denetimi öngörüyor (md. 218, 221)[4].

Konuya ancak 1992 yılı başından itibaren el atan Avrupa Topluluğu, benzeri bir denetimi oluşturmaya karar verdi. Avrupa Birliği bünyesinde iç limanlar rekabeti nedeniyle bunu yerleştirmek uzun zaman aldı, Limanlarına gidip gelen gemileri her devletin muayenesi ilkesi Amoco-Cadiz kazasından sonra kabul edilmek zorunda kaldı. 26 Ocak 1982'de Paris Memorandumu kabul edildi (veya daha doğrusu "Liman Devleti Tarafından Gemilerin Muayenesine İlişkin Ortak Memorandum"). Avrupa devletlerinin çoğunluğu tarafından imzalanan bu anlaşma, anlaşmayı imzalamayan bir devletin bayrağını taşıyanlar dahil, yabancı gemilerin deniz güvenliğine ilişkin uluslararası ölçütlere uygunluğunu sağlamak amacıyla bir denetim sistemini uygulamaya koyacaktır (özellikle SOLAS, SCTW 1978, COLREG, OIT n°147).

İmzacı devletler denetlenecek yabancı gemiler için yıllık bir kotayı ve aynı gemilerin ilk denetimden sonra tekrar tekrar muayene konusu olmaması için dönem defteri tutmayı kabul etmişlerdir (bunun için Saint-Malo Deniz İşleri İdari Merkezi'nde anlaşmaya taraf olan çeşitli ülkelerden gelen bütün bilgileri günlük olarak toplayan bir merkezi enformasyon sistemi oluşturulmuştur). Liman devleti, ağır eksiklikler tespit edilmesi halinde, gemiye seyahatini sürdürmesini yasaklayabilir ; donatan tekrar denize açılabilmek için bu eksiklikleri gidermek zorundadır. Bazı devletler ve bu arada Fransa, utanç listeleri (black list) (1994'den beri), bir başka anlatımla, güvenlik nedeniyle son 24 ay içinde en az iki defa alıkonan gemilerin isim listesini yayınlamaktadır.

---

[4] *Tercüme eden D. TEZCAN'ın notu* : Anılan sözleşmenin 218/1. maddesine göre : " Bir gemi kendi isteğiyle bir devletin limanında veya açık kıyı terminalinde bulunduğu sırada, liman devleti sözkonusu gemiden iç suları, kara suları veya münhasır ekonomik bölgesi dışında, yetkili milletlerarası teşkilatlar veya diplomatik konferanslar vasıtasıyla tesis edilen milletlerarası kural ve standartları ihlal etmek suretiyle yapılmış olan herhangi bir atık sebebiyle soruşturma yapabilir ve deliller haklı kıldığında dava açabilir".

Md. 221/1: "Bu Kısımda yer alan hiç bir hüküm, Devletlerin gerek teamül kurallarına gerekse yazılı milletlerarası hukuka göre, karasularının ötesinde bir deniz kazasını müteakip ortaya çıkacak kirlenmeden veya kirlenme tehdidinden veya ciddi zararlı sonuçlara yol açması normal olarak beklenebilecek böyle bir kazayla ilgili fiillerden kıyılarına veya balıkçılık dahil menfaatlerine gelecek fiili bir zarar veya zarar tehdidi ile oranlı tedbirleri alma ve uygulama halel getirmeyecektir." Bkz. **GÜNDÜZ** Aslan, **Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler, Örnek Kararlar**, Beta yay, İstanbul, 1998, 3.b, s.432-434.

Avrupa Birliğinin değişik limanları arasında "denetim yokluğuna" dayalı rekabet hemen hemen kayboldu. M.O.U.(Bu Memoranduma)'ya taraf bütün ülkeler oyunun kurallarına uyuyorlar ; ve her yıl 10.000'den fazla gemi öngörülen denetime tabi tutuluyor ve 300 ila 400 gemi yolculuk yapabilir duruma konuluncaya kadar limanda tutuluyor.

Sistem, Güney Amerika'da, Karaibler'de ve Güney-Doğu Asya'da taraftar buldu.

B. Açık Denizde Yabancı Gemilere Müdahale

Bu başlık altında geleneksel deniz hukukunda yıkılması, düşünülmesi imkansız bir konuya el atılmaktadır.

1973'de H.N.S.(tehlikeli madde)'lerin de kapsamına alındığı (2 Kasım 1973 tarihli Londra Andlaşması 24 Nisan 1985 tarihli kanunla onaylanmıştır), hidrokarbürlerle kirletme sonucunu yaratan veya yaratma tehlikesine neden olan kazalara açık denizde müdahale ile ilgili 29 Kasım 1969 tarihli Brüksel Andlaşması (Fransa tarafından onaylanıp, 1975'de yürürlüğe konuldu), kirlenme tehdidinin varlığı halinde açık denizde (şüphesiz münhasır ekonomik bölgede) bulunan bir yabancı gemiye karşı tüm önlemleri kıyı devletinin almasına izin vererek geleneksel uluslararası deniz hukukunda tamamen aşırı bir kural koymuştur.

Bu yenilik, çok gerekli olduğundan yukarıda değinilen Montego-Bay andlaşmasının 221. maddesiyle güçlendirilmiştir. O tarihe kadar, deniz haydutluğu hariç, bir devlet yabancı gemilere karşı, sadece geminin kimliğini belirlemeye yarayan ve mutlak zorunluluk halinde de kimlik ve faaliyet ile ilgili bazı bilgilerin denetimini sağlayan basit bir "bilgilenme hakkı"na sahipti.

1969 andlaşması ile bir deniz kazasının mağduru olan bir gemi, çevre için bir tehdit oluşturduğu ve kaptan, donatan veya bayrak devleti bir faciayı önlemek için gayret göstermediği takdirde, yabancı geminin yönetimine veya izlediği seyre kıyı devletleri gerçek bir müdahaleye sahip olmuştur. Bu şüphesiz çevre hukukunun geleneksel deniz hukukuna karşı bir zaferi, ve özellikle de açık denizde gemi kanununa üstünlüğüdür.

Bu çerçevede, Deniz Başkanlığı, bu gemi ve yükünün temsil ettiği tehlikeye son vermek için gerekli bütün önlemleri almasını donatandan veya gemi sahibinden isteme yetkisine sahiptir. İlgilinin verilen süre içinde veya acil durumlarda derhal, bu önlemleri almaması halinde masrafları, riskleri ve kayıpları donatana veya gemi sahibine ait olmak üzere gerekli önlemleri derhal uygulattırabilir.

3. Güvenliğin İyileştirilmesi : **Seyrüsefer Koridor (Rota) Kuralları**

Denizlerin serbestliği prensibini feda pahasına seyrüsefer güvenliğini sağlamaya yönelik önlemlere veya andlaşmalara temel oluşturan çevresel kaygılardır.

Amoco-Cadiz kazası, seyrüsefer koridor (rota) kurallarının genelleşmesini, kara sularının ötesinde belirlenme özelliğine sahip olmak üzere hızlandırmıştır, etkinliği ise, benzeri durumla karşılaşan denizcinin iyi niyetine kalmaktadır. Gerçekten, şayet her devlet, kendi kara sularında ve iç sularında izlenecek rota tavsiyesinde bulunur ve hatta bunları empoze edebilirse de, açık denizde durum böyle değildir. Seyrüsefer koridor rotalarını belirlemek OMI (Uluslararası Denizcilik Örgütü)'ye aittir ; fakat kıyı devletleri bunları zorunlu kılmak için çok az zecri yaptırımlara sahiptir. Her devletin görevi kendi gemilerinin bu kurallara uymasını sağlamaktır. Suç işlenmesi halinde ise, yaptırımlar çok zayıf kalmaktadır. Kazaya sebebiyet vererek suçlu duruma düşen bir kaptana, Denizde Çatmayı Önlemeye İlişkin 1972 tarihli Tüzüğün (COLREG) 2 (a) kuralı uygulanacak olup, buna göre, "*bir denizcinin olağan deneyiminin veya gemisinin içinde bulunduğu özel şartların emrettiği her tedbiri almada*" ihmal gösteren her kaptan kusurludur. Böylece, seyrüsefer koridorunu (rotasını) kullanmayan bir kaptan tedbir alma yükümlülüğünü ihmal etmiş olma karinesine muhatap olur.

II. DENİZ TİCARET HUKUKU ÜZERİNDEKİ EKOLOJİK BASKI

Deniz Özel (Ticaret) Hukuku, denizde karşılaşabilecek olaylar nedeniyle meydana gelebilecek gemi işletmeciliğinin mali sonuçlarıyla sürekli meşgul olmuştur. Denizde kurtarmalara ilişkin dayanışma kuralları konusunda gösterilen gelişim bunun sonucudur; bu hukuk dalı, deniz işletmeciliğinin daima sınırlı sorumluluğa sahip olduğu fikrini dikkate almıştır.

Bu iki alanda, özellikle kirliliğe yol açan kazalar, görünürde kayaya yazılmış gibi değişmez çözümleri tartışmaya veya o güne kadar kabul edilen çözümleri iyileştirmeye ya da iyileştirilmesini denemeye yönelterek, bu vesilelerle yetersizliklerini veya sınırlarını ortaya koymaktadır. Çok sayıda uluslararası deniz özel hukuku andlaşması ekolojik baskılara muhatap oldu ve geleneksel deniz ticaret hukukunda galebe çalan ekonomik çözümlere geri adım attırdı. Deniz kurtarmacılığı alanındaki "*kurtaramayana para yok*" (No cure no pay) kuralı bakımından da durum böyle görünüyor ; kirliliğin zararlarını gidermede tatmin edici bir sistem arayışından sonuç alınacağa benzemiyor.

1. Deniz Kurtarmacılığı Bedelini Ödeme Rejimi Üzerinde Ekolojik Baskı : "*Kurtaramayana Para Yok*" (No cure no pay) İlkesinden Güvenlik İlkesine (safety net)

Deniz kurtarmacılığı alanındaki klasik kural "*kurtaramayana para yok*" (No cure no pay) veya Colbert'in anlatımı Edward Lloyd'unkine tercih edilirse,"*yararlı sonuç yoksa ödeme de yok*" (Pas de résultat, pas de rémunération) şeklindedir. Bu kural (1910 tarihli andlaşmanın 2. maddesi ; ve aynı şekilde 1987 tarihli andlaşmanın 12. maddesi), başarıyla sonuçlanmayan kurtarma gayretlerinin bedelini ve hatta yapılan masrafı ödemeyi reddetme sonucuna götürmektedir. Bu ise, kurtarmak için tehlikede olan gemiye yardım için hiçbir yasal yükümlülüğü bulunmayanların, çok büyük güçlükleri göze almayı gerektiren hallerde bundan vazgeçerek mevcut ya da muhtemel kurtarmayı isteksiz kılma riski taşımaktadır (eşyanın kurtarılmasına ilişkin yükümlülük bir çatma sonucu tehlike oluşması halinde mevcuttur, bu durumda gemilerden her biri kendisi veya gemide bulunan insanlar için tehlikeli olmamak kaydıyla diğerine yardım edebilir[5]. Gemi ambarlarında daima yükler bulunmakla birlikte, ekolojik yönden ağır bir sonucu olmasa da, bu üzüntü verici bir olgudur : gemi dibe çökecek ve sigorta şirketleri donatana kaybettiği geminin kabul edilen değerini ödeyeceklerdir.

Buna karşılık, petrol yükü taşıması veya ambarlarının dolu olması ve "zararlı maddeler ya da muhtemelen tehlikeli maddeler taşıması" (herhalde Lloyd'un uzaktan altsoyu, *hazardous and noxius substances -H.N.S.-* diyecektir) halinde batmakta olan gemi ekolojik bir bombaya dönüşür. Birkaç yıl önce (Aralık 1989 - Ocak 1990) kurtarmanın arz ettiği tehlike nedeniyle KHARG V süper petrol tankerinin kurtarılmasından vaz geçildi.

Önce denizcilik sigortaları, ardından OMI, "No cure no pay" (*kurtaramayana para yok*)" kuralının kötü sonucunun bilincine vardılar ve bu nedenle Londralı sigortacılar, ardından Fransızlar, 1980 yılının başından itibaren *"güvenlik filesi"* (filet de sécurité - safety net) denilen tekniği de içeren kurtarma sözleşmelerini uygulamaya koydular. Söz konusu olan kural, deniz çevresini kirletme riski bulunan bir geminin hizmetinde yürütülen kurtarma faaliyetleri sebebiyle çevreyi korumak ve muhafaza etmek için elde ettiği netice ne olursa olsun -geminin tamamen kaybı halinde bile- yardım edenin yaptığı masraflarının ödenmesine ilişkindir. Fransız deniz sigorta şirketlerinin önerdikleri kurtarma sözleşmelerindeki gibi, *Lloyd's open form 1995*'de de bulunan bu çözüm, çevre zararını önlemek için bütün gayretini gösteren kurtarmacıya en azından masraflarını karşılamak üzere ödeme yapılmasına dönük

---

[5] Bkz. B. M. Deniz Hukuku Andlaşması, md. 98 : "1. Her devlet, bayrağını taşıyan bir geminin kaptanından , gemiye, mürettebatına veya yolculara ciddi bir zarar gelmeden yapabileceği ölçüde, ... c) bir çarpışmadan sonra, diğer gemiye, mürettebatına veya yolcularına yardım etmesini... isteyecektir"

özel bir tazminat şeklinde (madde 14) 28 Nisan 1989 tarihli Londra Andlaşmasına alınmıştır.

Hatta sorun, bu durumda kurtarmayı üstlenene çevreyi koruma teşebbüsü veya koruma ile sınırlı masraflarını karşılamak üzere yapılan sınırlı ödeme yanında bir tür "adil kazanç" şeklinde "teşvik primi" ödenmesi sorusunu da ayrıca gündeme getirmiştir. *Nagasaki Spirit* davasında bu sıkıntı nedeniyle konunun önüne götürüldüğü Lordlar Kamarası (İngiliz Temyiz Mahkemesi), 6 Şubat 1997 tarihli kararıyla, bana göre haklı olarak, diğer bazı çok tanınmış yazarlara göre ise haksız olarak[6], kurtarana (kurtarma ameliyesine katılana) ek teşvik oluşturabilecek bir kapıyı kapayarak (1989 tarihli Londra Andlaşmasını geniş yorumlamanın lehine söylenebilecek olan tek geçerli gerekçe) özel tazminat kuralını çok sınırlı uygulamıştır.

Fransa'nın 1989 tarihli Andlaşmayı onaylamamasına karşın, Fransız uygulamasının deniz sigortacılarının tavsiyeleriyle çok benzer sonuçlara ulaştığını not edebiliriz. Bununla birlikte, Pierre BONNASSIS'in de tavsiye ettiği gibi, çevreyi korumaya elverişli böyle bir hüküm içeren bir andlaşmayı onaylamayı düşünmek makul bir davranış olacaktır.

2. Kirliliğin Zararlarının Mali Gideriminin -Sürekli İyileştirilebilir- Çeşitleri Üzerinde Ekolojik Baskı

Uluslararası deniz hukukunda ekolojik kaygının bir diğer sonucu, gemi işletenlerinin veya sahiplerinin sorumluluğunu sınırlayan kutsal kuralı yeniden ele alarak bu alandaki klasik hukuki birikimi düzene sokup tamamlayan kirlenmeden doğan hukuki sorumluluğa ve zararların tazminine ilişkin andlaşmaların çoğalmasıdır.

Gerçekten geleneksel deniz ticaret hukukunda deniz işletmesi doğal olarak sınırlı sorumlu bir işletmedir. Zaman ve yer bakımından bu geleneksel sınırlı sorumluluk - denizin tehlikelerine karşı deniz girişimciliğine bir tür prim olarak - değişik şekiller almıştır. Bugün, bu sorumluluk, geminin tonilatosuna göre hesaplanan sınırlı bir miktar olarak 19. yüzyılda İngiltere'de tasarlanan modele göre belirlenmiştir (son uluslararası açıklama tarihi : Denizcilik Alacakları Konusunda Sınırlı Sorumluluğa İlişkin 19 Kasım 1976 tarihli Andlaşma).

Bu gelişmelere rağmen, daha önceki 10 Ekim 1957 tarihli Brüksel andlaşması gibi, bu andlaşma ile uygulamaya konulan mekanizma, sahilleri kaplayan ilk petrol kirliliği olayları ile birlikte gücünün sınırlarını ortaya koymuştur. Özellikle bu andlaşmaların gemi işletenleri lehine uygulamaya koyduğu sorumluluk sınırları çok komik bir şekilde düşük kalmıştır ve hatta kamu oyunda bir deniz kazasından doğabilen kirlilik zararlarının ağırlığına nazaran çok düşük bir miktar kabule şayan

---

[6] Bkz. **BONNASSIS** Pierre, L'arrêt Nagasaki Spirit : une première application de l'indemnité spéciale de la convention de 1989 sur l'assistance, DMF (Fransız Deniz Hukuku Dergisi), 1995, s.592 vd. ; - La fin de l'affaire du Nagasaki Spirit : une espérence déçue, DMF, 1997, s.451.

görülmüştür. Bu tür bir yetersizlik ise, uluslararası denizcilik camiasını özel bir sistem aramaya yöneltti.

Yeni bir *Graal* arayışı, (A) uluslararası andlaşmaların çoğalmasına neden oldu, bir yandan, (B) kirlenme zararlarının tazmini mekanizmasına yeni bir yapılanma getirmeye, diğer yandan, (C) zarar uzantısına bağlı olarak bu mekanizmanın uzmanlaşmasına ve (D) nihayet tazminat tavanının sürekli ayarlanmasına yardım etti.

A. Uluslararası Andlaşmaların İhtisaslaşması ve Kirlenmenin Çeşitleri

Başlangıçta, **OMI** (Uluslararası Denizcilik Örgütü) Hukuk Komitesi, petrol kirliliğinden başka bir konuyla meşgul olmadı. Hatta kirletici maddelerden yük olarak gemide veya ambarlarda taşımaya dayanıklı hidrokarbürler (ham petrol, fuel-oil, ağır mazot yağı, gres yağı ve balina yağı) gibi sadece bir türü ile yetindi. Diğer yanıcı maddelerle bunlardan mamûl maddeleri bir kenara bırakıyordu. 1984'de değişiklik protokolü (henüz yürürlüğe girmedi), uygulama alanını, balina yağı hariç, sadece mineral yağların uygulama alanı ile sınırlıyordu.

Ardından, kimyasal maddeler ile tehlikeli olma riski taşıyan malların arz ettiği riskten endişe duyuldu. Bu da, 1996 tarihli H.N.S. andlaşmasının yapılmasına vesile oldu.

B. Kirlenme Zararlarının Tazmini Mekanizmasının Yeni Yapılanmaları ve Ekolojik Zarar

Yukarıda belirttiğimiz gibi, yoğun kirlenmeye neden olan kazaların meydana getirdiği zararların ağırlığı karşısında, geminin işletilmesinden kaynaklanan zararlarına ilişkin klasik tazmin mekanizmaları yetersiz kalmıştır. Şu halde başka bir şey düşünmek gerekiyordu. Torrey-Canyon kazasının ertesinde bu konu "iki katlı" ödemeye dönüştü : kirleten gemi sahibinin tamamen klasik, sınırlı asli sorumluluğu yanında taşınan kirletici maddeler üzerinden alınan vergilerle oluşan ve mağdurlara ek tazminat ödemeye yönelik bir Uluslararası Fonun ortaya çıktığı görüldü[7]. İlk aşamada gayretler özellikle belli hidrokarbürlere yöneltildi : ikinci aşamada, **O.M.I.** (Uluslararası Denizcilik Örgütü), **C.N.U.C.E.D.** (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) ile işbirliği yaparak, H.N.S. (tehlikeli madde)'ler tarafından sebep olunan zararlardan dolayı hukuki sorumluluğa ilişkin bir andlaşma hazırlamak gibi çok karmaşık bir görevi üstlendi.

---

[7] Ayrıca bu akıllı mekanizma, **TOVALOP** (Tanker Owners Voluntary Agreement on Liability for Oil Pollution) ve **CRISTAL** (Contract Regarding an Interim Supplement to Tankerowners Agreement on Liability) planları şeklinde Torrey-Canyon kazasının hemen ertesinde petrol taşıyıcıları ve petrol sanayii meslek örgütleri tarafından kirliliğin iki zarar kaynağını (bir yandan taşımacılık, diğer yandan kirletici madde) katkıda bulunmaya yönlendirilerek bulunmuştur.

Hidrokarbürler alanında, Hidrokarbürler Kirliliğine Dayalı Zararlardan Doğan Özel Hukuk Sorumluluğuna İlişkin 29 Kasım 1969 tarihli Brüksel Andlaşması ile Hidrokarbürler Kirliliğine Dayalı Zararların Tazminine İlişkin Uluslararası Bir Fon Kurulmasına Dair 18 Aralık 1971 tarihli Andlaşma mevcuttur.

Zararlı maddeler ya da muhtemelen tehlikeli maddeler alanında ise, 9 Mayıs 1996 tarihli Londra Andlaşması bulunmaktadır.

Bu andlaşmaların özelliklerinden biri, -uluslararası andlaşmalar hukuku bakımından en küçük bir müdahalede bulunmaksızın- imzacı olmayan bir devlet bayrağını taşıyan bir gemi tarafından verilen zararlara da uygulanabilir olmasıdır.

Her iki halde gemi malikinin sorumluluğunun sınırlı sorumluluk olduğu fikri varlığını sürdürmektedir. Klasik deniz ticaret hukukundan uzak değiliz. Yeni olan, kirletici maddeleri zararların giderilmesine dolaylı yoldan, fakat sınırlı bir şekilde, dahil ederek, uluslararası bir tazminat fonunun müdahalesidir. Bütün sorun, sınırlı sorumluluğu koruyarak, tazminat miktarlarını makul düzeye yükseltmektir.

C. Tazminat Miktarlarını Makul Düzeye Yükseltme

Ard arda yapılan artışlarla tazminat miktarlarını makul düzeye yükseltmek (andlaşmalarda özel olarak öngörülenler dışındaki diğer hidrokarbür ürünleri tarafından verilen zararların giderilmesine ilişkin mekanizmanın genişletilmesi sorunundan ayrık olarak), özellikle hidrokarbürlerin sebep olduğu kirlilik zararları alanında olmuştur.

a) Hidrokarbürler Alanında, 1969 ve 1971 andlaşmalarını değiştiren protokoller, kirlilik mağdurları tarafından gerçek olarak çekilen zararların tazmin düzeylerini birbirine yaklaştırmayı denemek için yapıldı. Bununla birlikte, zararın tamamının ödenmesi asla amaçlanmadı. Sadece, kirleten gemi sahibinin sorumluluk düzeyi gibi, Uluslararası Tazminat Fonu tarafından sağlanan ek tazminatın düzeyi de düzenli olarak bir kirlenme kazasının sebep olduğu zararların ağırlığı oranında yükseltildi. Bu doğrultuda, bu değişkenlik arz eden gerçeğe, üç seri değişiklik getiren üç seri protokol eklenmeye çalışıldı : önce 1976 protokolü, sonra 1984 protokolü, en son da 1992 protokolü. Gerçekte, bu yükseltme iradesi üzerinde ekolojik kazaların en iyi etkisi 1984 protokolünde görülmektedir. Gemi sahibinin sorumluluk düzeyinin üst sınırı 14 milyon DTS (Özel Çekme Hakkı)'den 59,7 milyon DTS (Özel Çekme Hakkı)'e yükseltildi ; Uluslararası Tazminat Fonunun sağladığı ek tazminat, 30 milyon DTS (Özel Çekme Hakkı)'den 135 milyon DTS (Özel Çekme Hakkı)'e yükseltildi. Şüphesiz *Amoco-Cadiz* kazası dikkate alınarak bu rakamlar belirlendi. Konu hakkında tam bir bilgi vermek için, bu protokollerin sınırlı bir başarı sağladığını söylemek gerekir, zira, temel amacı bu değişikliklerin kabul edilebilmesi için üst sınırı indirmek olan 1992 protokolünden sonra 1996'da yürürlüğe girdiler.

Amerika Birleşik Devletleri ise, daha radikal davrandı, zira Ağustos 1990 tarihli *Oil Pollution Act* (Petrol Kirliliği Kanunu) ile kirletenin sorumluluğunun sınırlı olması ilkesi bile kaldırıldı.

b) Zararlı Maddeler Ve Muhtemel Zararlı Maddeler Alanında, OMI, 3 Mayıs 1996 tarihli, daha önce belirttiğimiz "iki katlı" ödeme şemasını kabul etti. Hidrokarbür andlaşmaları modeline uygun olarak, HNS (zararlı maddeler ya da muhtemelen tehlikeli maddeler) tarafından sebep olunan kirlilik, önce kirleten gemi sahibi tarafından geminin tonilatosuna göre, 10 milyon DTS (Özel Çekme Hakkı) ila 100 milyon DTS (Özel Çekme Hakkı) arasında değişen bir miktar olarak ödenecek; ve bir uluslararası fon ise, mağdurun ek zararını toplam 250 milyon DTS (Özel Çekme Hakkı)'ye kadar karşılayacak. Hidrokarbürlerden farklı olarak, deniz taşıma piyasasının genişlediği bir alana uygulanan HNS (zararlı maddeler ya da muhtemelen tehlikeli maddeler) sisteminin karmaşıklığı konusu, bu mekanizmanın uygulamaya konulmasını güçleştirmektedir. Bununla birlikte, zorunluluğu da hissedilmektedir ; hatta uluslararası denizcilik camiası kimyasal rizikonun hidrokarbür rizikosundan çok daha tehdit edici olduğunun bilincindedir. Bu kuralların uygulamaya konulmasını sağlamaya dönük gayretlerin gösterilebilmesi için herhalde bir büyük felaketi beklemek gerekiyor.

Gerek hidrokarbürlerden ve gerekse zararlı maddelerle muhtemelen tehlikeli maddelerden doğan kirlenme kazalarının tazmini kurallarına ilişkin sonuç olarak, petrol kirliliği yaratan büyük kazalar örneği, mağdurların "uluslararası taşımacılık" (shipping international) kapalı dünyasından olmamaları halinde, bu olayların mağdurlarını memnun etmek için uluslararası andlaşmaların öngördüğü çözümlerin yetersizliğini bize göstermiştir. Sınırlı sorumlulukta tesbit edilen miktarlar ne kadar önemli olursa olsun, verilen zararın gerçek önemi ile orantısızdır, denizcilik geleneğini ve benzeri sınırlamaların gerekliliğini bilmeyen mağdurların sınırsız sorumluluğa ulaşma eğilimi büyüktür. Örneğin *Amoco-Cadiz* olayında böyle bir durum oluştu. Sorumluluğun tavanlarını önemli derecede yükseltmedikçe daima bir savunucu bulunacaktır, üstelik, sorumluluktan kurtulma sebebi olan affedilmez hatayı kanıtlamaya çalışmak (zamana ve yargılama zorluklarını yenme imkanlarına sahip olan) bir devlet sözkonusu ise, bu daha da belirgin olacaktır.