

Son Güncelleme Tarihi 02.06.2008

# e - akademi

## HUKUK, EKONOMİ VE SİYASAL BİLİMLER AYLIK İNTERNET DERGİSİ

HAZİRAN 2008-SAYI 76

### Makale:

## BUNKER KONVANSİYONU İLE İLGİLİ SİGORTA PROBLEMLERİ

Dr. Serdar Acar

### I. Giriş

1 Bunker, gemilerde yakıt olarak taşınan petrole verilen addır. Bunker Konvansiyonu<sup>[1]</sup>, bu petrolün denize dökülmesinin verdiği zarardan hukuki sorumluluğu düzenlemekte ve bu sorumluluk için zorunlu sigorta öngörmektedir. 19-23 Mart 2001 tarihlerinde IMO merkezinde toplanan diplomatik konferansta son halini alarak kabul edilmiş, birkaç yıl imzaya açık kaldıktan sonra, konvansiyonun 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe gireceği artık kesinleşmiştir<sup>[2]</sup>. Konvansiyona halen dünya tonajının %21,52'sini oluşturan 20 devlet taraftır<sup>[3]</sup>. Türkiye henüz bunlar arasında değildir. Bunker Konvansiyonu ile çok yakın ilgisi olan LLMC 76'ya ise, Türkiye taraftır<sup>[4]</sup>. Bunker Konvansiyonu yakın tarihli iki sistematik incelemeye konu olmuştur<sup>[5]</sup>. Biz bu çalışmamızda yalnızca konvansiyondan çıkabilecek bazı sigorta problemlerine odaklanacağız. Ancak bunlara geçmeden önce, konvansiyon ile öngörülen sistem hakkında kısa bir bilgi vereceğiz.

### II. Genel Olarak

- 2 Tankerlerde yük olarak taşınan petrolün sebep olduğu kirlenme zararlarının tazmini için uzun süre önce bir sistem kurulmuştu: CLC 69<sup>[6]</sup>, genel sınırlama limitlerinden daha yüksek sınırlama limitlerine tabi ve sert (*strict*) bir sorumluluk rejimi öngörmüş, bu sorumluluğu da geminin sicilde kayıtlı olan malikine kanalize (*channeling*) etmişti. Ayrıca, malikin ödeme gücünü güvence altına almak için sigorta zorunluluğu getirmişti. FC 71<sup>[7]</sup> ise, sözkonusu sigorta (=sınırlı sorumluluk) limitlerini aşan zararların tazmini için bu kez petrol endüstrisi tarafından finanse edilecek bir tazminat fonu kurulmasını öngörüyordu. Bu sistem, bugün CLC 92 ve FC 92 olarak devam etmekte ve dünyanın büyük kısmında kabul görmektedir<sup>[8]</sup>. Fakat tankerler dışındaki gemilerin neden oldukları petrol kirlenmeleri bu sistemin kapsamı dışındadır<sup>[9]</sup>.
- 3 İstatistiklere göre bunker kirlenmeleri toplam kirlenme taleplerinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bazı dökme yük veya konteyner gemilerinin yakıt olarak taşıdıkları petrol, birçok yakın sefer (*coastal*) tankerinin yük olarak taşıdığı petrolden daha fazladır. Ayrıca, bunker olan petrolün denizden temizlenmesi

ham petrole nazaran daha pahalıdır<sup>[10]</sup>. İşte Bunker Konvansiyonu ile bu boşluğun doldurulması düşünülmüştür. Aslında konu CLC 69 görüşmeleri sırasında da gündeme gelmiş, fakat bunker kirlenmelerinin CLC içinde yer almasının konuyu karmaşık hale getireceği sonucuna varılmıştı<sup>[11]</sup>. Uzun süre sonra, 1996 yılında, konvansiyon taslağı IMO Legal Komitesi önüne gelmiştir<sup>[12]</sup>.

- 4 Bunker Konvansiyonu ile kurulan sistem CLC'ye çok benzemektedir. Konvansiyonun uygulama alanı ve kirlenme zararı tanımı CLC ile paraleldir. Bir taraf devlet sularında meydana gelen (m.2) bulaşma (*contamination*) zararları ve bu konuda alınan önleyici tedbirlerin bedelleri konvansiyon kapsamındadır (m.1/9). Verilen gemi tanımı ise, CLC kapsamına giren tankerler dışındaki bütün gemileri kapsamaktadır (m.1/1, 4/1).

### III. Sorumluluk ve Sigorta Problemleri

- 5 Tıpkı diğer kirlenme konvansiyonlarında olduğu gibi, donatan için sert (*strict*) bir sorumluluk rejimi kabul edilmiştir. Sorumluluk için kusur aranmaz; yalnızca belirli hallerde donatan sorumluluktan kurtulabilir. Bunlar; mücbir sebep, savaş, sabotaj ve seyir yardımcılarında sorumlu olan devletin ihmali (m.3).
- 6 Bilindiği üzere, diğer kirlenme konvansiyonları sorumluluğu geminin sicilde kayıtlı malikine kanalize (*channeling*) etmektedir. Bunker Konvansiyonunda ise, bunun aksine ve OPA 90 ile benzer bir çözüm kabul edilmiştir<sup>[13]</sup>. Konvansiyonda verilen donatan (*shipowner*) tanımı; geminin maliki (*owner*), bareboat çartereri, yöneticisi (*manager*) ve işletenini (*operator*) kapsamaktadır (m.1/3). Konvansiyonun 3/2. maddesine göre de; "birden fazla kimse sorumlu olduklarında ... sorumlulukları birlikte ve ayrı ayrı olacaktır.". Böylece bir olaydan çıkan bir kirlenme zararı için birçok kimse sorumlu tutulabilecektir. Bu kimselerin geminin işletilmesiyle yakın ilgileri olduğu için birlikte sorumlu tutulmaları adil bulunmuş, ayrıca bunun sözkonusu kimseleri dikkatli davranmaya sevk edeceği düşünülmüştür<sup>[14]</sup>. Bunker Konvansiyonu için (CLC'nin aksine) IOPC Fonları (*International Oil Pollution Compensation Funds*) gibi tamamlayıcı bir tazminat fonunun bulunmayışı da bu düşünceye ağırlık kazandırmıştır<sup>[15]</sup>. Tabii, kanalize sistemine yöneltilmiş olan eleştirilerin de bunda payı olmuştur. Özellikle Erika kazasından sonra AB'de bu eleştiriler artmıştır. ABD'nin diğer kirlenme konvansiyonlarına taraf olmamasının başlıca nedenlerinden biri de yine kanalize hükümleridir<sup>[16]</sup>. IG (*International Group of P&I Clubs*) ile ICS (*International Chamber of Shipping*), her ne kadar kanalize sisteminin Bunker Konvansiyonu'nda da benimsenmesini istemiş iseler de, bu yeterli olmamıştır<sup>[17]</sup>.
- 7 Bununla birlikte, sistemin nasıl çalışacağına ilişkin bazı konular bulanıktır: Konvansiyonda verilen donatan tanımına giren üç farklı kimse bulunuyorsa, bunun taleplerin hallini (*claims handling*) yavaşlatabileceği savunulmaktadır. 1990 yılında gerçekleşmiş olan ve yaklaşık olarak eşit miktarda petrolün denize döküldüğü iki kaza buna örnek gösterilmektedir. Bunlardan Rosebay'dan çıkan talepler iki yılda halledilirken, American Trader'dan çıkan taleplerin halli on yıl sürmüştür. Aradaki fark, birincisi CLC'nin kanalize hükümlerine göre halledilirken, ikincisinde OPA 90 kapsamında birçok kimsenin dava edilmiş olması ile açıklanmaktadır<sup>[18]</sup>.
- 8 Diğer taraftan, donatan tanımına giren kimseler ve bunların sigortacıları arasında (iç ilişkide) sorumluluğun nasıl paylaşılacağı da konvansiyonda düzenlenmemiştir. Özellikle, bu sigortaların limitleri birbirinden farklı olduğunda, bu durum taleplerin hallini geciktirici bir etki yapabilir. Bunun yanında, bu kimselerden birinin sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmesinin diğer sorumlu tarafların sınırlama hakkına etkisinin olup olmadığı da belli değildir. Bu sebepten dolayı sorumlu taraflar ve bunların sigortacıları arasında çıkabilecek karmaşa da taleplerin hallini geciktirebilir<sup>[19]</sup>.
- 9 Konvansiyondaki zorunlu sigorta, yalnızca geminin sicile kayıtlı maliki için öngörülmüştür. Donatan tanımına giren diğer kimseler için böyle bir zorunluluk yok ise de<sup>[20]</sup>, onlar da bu sorumluluk için sigorta

yaptırmak isteyebilirler. Ancak sigorta pazarındaki mevcut duruma göre (P&I kulüpleri dışındaki sigortacılardan) teminat bulmakta güçlük çekebilecekleri gibi, bulabilmeleri halinde de ilerleyen aşamalarda yukarıdaki güçlükler sözkonusu olabilir. Bizce, bu konudaki en pratik çözüm tek bir P&I kulübünün bu kimselerin tamamı için teminat sağlaması gibi görünmektedir. Fakat IG, geminin kayıtlı malikine verilen tek bir poliçe (giriş sertifikası) altında, donatan tanımına giren diğer bütün sorumlu tarafları da birlikte sigortalı (*co-assured*) olarak göstererek onlar için de sigorta teminatı sağlama fikrini endişe ile karşılamış ve buna sıcak bakmamıştır <sup>[21]</sup>.

#### IV. Sınırlama ve Sigorta Problemleri

- 10 Konvansiyonun 6. maddesine göre: “Bu konvansiyondaki hiçbir şey donatanın ve ona sigorta veya diğer mali güvence sağlayan kişi veya kişilerin değişmiş şekli ile LLMC 76 gibi herhangi bir uygulanabilir ulusal veya uluslararası rejim altında sorumluluğunu sınırlama hakkını etkilemeyecektir”. Görüldüğü gibi, CLC gibi özel sınırlama limitleri belirlemek yerine, genel sınırlama rejimlerine atıf yapılmaktadır.
- 11 Singapur ve İsveç gibi bazı ülkeler 1957 tarihli Brüksel Konvansiyonu’na taraftır. İngiltere ve Kanada gibi bazı ülkeler CLC rejimini bunker kirlenmelerine de teşmil etmektedir. Amerika gibi bazı ülkelerin özel bir sınırlama rejimi de içeren özel kanunları (OPA 90) varken, Çin gibi bazı ülkelerde kirlenme zararları için sorumluluk sınırlamaya ilişkin bir düzenleme yoktur. Böylece, bir donatanın bunker kirlenmesinden doğan sorumluluk limitleri ülkeden ülkeye değişmektedir. Bu durum, sigortacılar için de güçlük arz etmektedir. Her ne kadar sigortacının sorumluluğunu (aşağıda göreceğimiz üzere) en kötü ihtimalle LLMC 96’daki limitlerle sınırlayabileceği söylenebilir ise de, bu sınırlı sorumluluğun kabul edilmediği ülkelerde daha yüksek bir meblağ ile sorumlu bulunmuş olan donatanı tazmin etmek zorunda kalmayacağını garanti etmemektedir <sup>[22]</sup>.
- 12 Diğer taraftan Bunker Konvansiyonu’ndaki kirlenme zararının, sınırlamaya tabi bir alacak olup olmadığı da çok açık değildir. LLMC 76, m.2/1’de sınırlamaya tabi alacakları gösteren listede Bunker Konvansiyonuna bir gönderme yoktur. CLC için IOPC Fonları’nın tecrübesinden yararlanarak, bir kirlenme olayında şu taleplerin çıkması beklenebilir <sup>[23]</sup>:
  - a Mülkiyet zararları (*property damages*). Bunlar, balıkçı ağları, yatlar ve iskeleler gibi, petrol bulaşan bir mülkün temizleme, tamir veya yenilenme bedelleridir. Bu talepler LLMC 76, m.2/1.a’ya girebilir. Hükme göre: “... geminin işletilmesiyle doğrudan bağlantılı olarak ... mülkiyete verilen zıya veya hasara ... ve bunların sonucu olan bağlı kayıplara ilişkin talepler” sınırlamaya tabi alacaklar arasındadır.
  - b Zarara bağlı kayıp (*consequential loss*). Bunlar, balıkçı ağları ve yatlar gibi, petrol bulaşan mülk temizlenene kadar uğranılan kazanç kaybıdır (*loss of earning*). Bu talepler de LLMC 76, m.2/1.a’ya girebilir.
  - c Saf ekonomik kayıp (*pure economic loss*). Şayet kirlenme olmasaydı beklenen kazancın kaybıdır. Tekne ve ağlarına petrol bulaşmasa bile balıkların kaçması nedeniyle avlanamayan balıkçılar, müşteri kaybeden otel, restoran ve plaj sahipleri böyledir. LLMC 76, m.2/1.a kapsamına girmeyen bu taleplerin LLMC 76, m.2/1.c’ye girebileceği düşünülebilir. Hükme göre: “geminin işletilmesiyle ... doğrudan bağlantılı olarak, sözleşmesel haklardan başka hakların ihlalinin sonucu olan diğer kayıplara ilişkin talepler” sınırlamaya tabidir. Common law ülkelerinde saf ekonomik kayıpların tazmini için geleneksel olarak fiziksel bir bağlantı arandığından, bu taleplerin sözkonusu hüküm kapsamında sınırlanması bu ülkelerde kabul edilmemektedir <sup>[24]</sup>.
  - d Çevre zararları (*environmental damage*). Bunlar bozulan çevrenin tamiri ve eski haline getirilmesi için yapılan çalışmaların bedelleridir. LLMC 76, m.2/1.f’ye göre: “kayıbı önlemek veya en aza indirmek için alınan önlemlere ilişkin ... sorumlu kişiden başka bir kişinin talepleri” sınırlamaya tabidir. LLMC 76’nın kayıp (*loss*) kavramı çevre zararlarını kapsamadığı için bu taleplerin sözkonusu hükme göre sınırlamaya tabi olmadığı görüşü hâkimdir <sup>[25]</sup>.
  - e Önleyici tedbirler (*preventive measures*). Kirlenme zararını önlemek veya en aza indirmek için alınan tedbirlerin bedelleridir. Kullanılan personel, donanım ve malzemeye ilişkin ücret ve masraflar böyledir.

Bu taleplerin LLMC 76, m.2/1.f'ye göre sınırlamaya tabi olup olmadığı düşünülebilir. Bu konuda iki özellik bulunmaktadır: Birincisi, bunların LLMC 76, m.2/1 (a), (b) veya (c) bendlerindeki (LLMC 76 anlamındaki) kayıpları önlemek veya en aza indirmek için yapılmış olmaları şarttır. İkincisi ise, (f) bendindeki “sorumlu kişiden başka bir kişinin talepleri” ibaresi gereğince, donatan tarafından alınan önleyici tedbirlerin bedelleri için sınırlama fonuna başvurulamaz. Hâlbuki gerek CLC (m.5) gerekse HNS’de (m.9), önleyici tedbirler alınmasını teşvik etmek için, malikin bunların bedelleri için kendi

sınırlama fonuna başvurabilmesine imkân tanınmaktadır<sup>[26]</sup>. Diğer taraftan, önleyici tedbirlere ilişkin talepler LLMC 76, m.2/1.d’ye de girebilir. Hükme göre: “batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş gemi[de] ... bulunan veya bulunmuş olan herhangi bir şeyin yükseltilmesi, kaldırılması, imhası veya zararsız hale getirilmesine ilişkin talepler” sınırlamaya tabidir. Buna karşılık, bir çatma sonucunda

denize dökülen bunkere ilişkin alınan önleyici tedbirler bu bende girmez<sup>[27]</sup>. Ayrıca, LLMC 76, m.18/1 gereğince, birçok devletin (d) bendine çekince koymak suretiyle enkaz kaldırma masraflarını sınırlamaya tabi talepler arasından çıkarmış olduğunu ilave edelim.

- 13 Bunker Konvansiyonunda ayrı bir sınırlama fonu ve limitlerinden söz edilmediği için, büyük olaylarda bunker kirlenmesine ilişkin talepler sınırlamaya tabi olan diğer talepler ile rekabet edebilir. Bu nokta konvansiyon görüşmelerinde de tartışma konusu olmuş ise de, bugünkü sistem iki nedenle kabul edilmiştir: Birincisi, LLMC 96 Protokolü ile sınırlama limitlerinin artırılmasıdır. İkincisi ise, geçmiş kazalarda edinilen tecrübelerin, böyle bir rekabetin ancak çok az büyük olayda sözkonusu olduğunu göstermesidir. Ancak varılmış olan bu çözümün donatanlar ve P&I kulüpleri lehine olduğu da kuşkusuzdur. Çünkü Bunker Konvansiyonu özel bir sınırlama fonu öngörmüş olsaydı, her olayda LLMC Fonu ve Bunker Konvansiyonu Fonu olmak üzere en az iki ayrı fon kurmak gerekecekti. Geminin HNS kapsamında bir yük taşıması halinde ise, bunların yanına üçüncü bir fon olarak HNS Fonu eklenecektir<sup>[28]</sup>.

## V. Sertifika Problemleri

- 14 Konvansiyonun 7/1. maddesinde, konvansiyonda öngörülen sorumluluk için bir “sigorta veya bir banka veya benzer mali kuruluş garantisi gibi diğer mali güvence” bulundurma zorunluluğu kabul edilmektedir. Bu güvence, CLC’de olduğu gibi uygulamada sigorta şeklinde olacaktır ve yine P&I kulüpleri tarafından sağlanacaktır. Sözkonusu zorunluluk, “bir taraf devlette tescilli 1000 grostondan büyük bir tonaja sahip olan” gemiler içindir. Konvansiyondaki donatan tanımına giren yönetici, işleyen veya chartererler için değil, sadece geminin sicile kayıtlı malikine bu zorunluluk yüklenmiş ve sözkonusu sigorta da yine sadece malikin sorumluluğunu karşılamak üzere öngörülmüştür. Bu sigorta, malikin “uygulanabilir ulusal veya uluslararası sınırlama rejimi altındaki” sınırlama limitlerini karşılayacak meblağda olacak, bu meblağ sonraki tarihli değişiklikleriyle (bugün için LLMC 96) birlikte LLMC 76’daki limitleri aşmayacaktır. “Uygulanabilir ... sınırlama rejimi” ile kastedilen olayın meydana geldiği ülke hukukudur<sup>[29]</sup>.
- 15 Konvansiyona göre, her taraf devlet kendi sicilinde kayıtlı olan gemiler için konvansiyonda öngörülen sigortaya sahip olduğunu gösteren sertifikalar verecektir. CLC uygulamasında olduğu gibi, burada da geminin P&I kulübünden sözkonusu sigortaya sahip olduğuna ilişkin bir mavi kart (*blue card*) alınarak yetkili makama verilecek, yetkili makam da bunun karşılığında sertifikayı düzenleyecektir. Yine CLC’de olduğu gibi, taraf devletler kendi sularına giren yabancı bayraklı gemilerin de bu sertifikaya sahip olup olmadıklarını denetleyecektir. Böylece, Türkiye her ne kadar Bunker Konvansiyonu’na henüz taraf değil ise de, Türk bayraklı gemiler taraf devletlerle ticari ilişkide bulunabilmek için sözkonusu sertifikayı sahip olmak zorunda kalacaklardır. Türk gemileri için bu sertifika, P&I kulübünün vereceği mavi kartı ibraz edilmek suretiyle, herhangi bir taraf devletten alınabilir.
- 16 CLC sertifikası konusunda dünyada süregelen bir uygulama vardır. Bunker Konvansiyonu için farklı olan, sayının yüksekliğidir. İstatistiklere göre, dünyada Bunker Konvansiyonu sertifikası taşıması gereken yaklaşık 41.000 gemi bulunmaktadır. Dolayısıyla, bu kadar gemi için sertifika verilmesi hem P&I kulüpleri hem de taraf devletlerin resmi makamları için belirli bir idari ve mali yükü beraberinde getirmektedir<sup>[30]</sup>. Geçtiğimiz birkaç yıl içinde, P&I kulüpleri bu yükü ön plana çıkararak AB ülkelerinde yapılması düşünülen

çeşitli düzenlemelere muhalefet etmişlerdi<sup>[31]</sup>. Kulüplerin değerlendirmesi biraz abartılı ve farklı amaçlara yönelik idiyse de, bunda gerçeklik payı da vardır. Sertifikayı sadece taraf devletler vereceği için, biz sözkonusu yükün ilk yıllarda bu ülkeler için daha ağır olacağını, ancak taraf devlet sayısı arttıkça giderek hafifleyeceğini tahmin ediyoruz.

- 17 Konvansiyonun 7/13. maddesinde, sertifikaların elektronik ortamda kontrolüne imkân veren bir hüküm yer almaktadır. Buna göre, işlemleri elektronik ortamda yapılan gemiler için sertifika basmak ve bu sertifikanın gemide taşınması zorunlu değildir. Fakat bunun olabilmesi için, bu işlemleri yapan sözkonusu taraf devletin bu gemilerin listesini bütün taraf devletlerin istediklerinde erişebilecekleri bir elektronik formatta IMO'ya bildirmesi gerekir<sup>[32]</sup>. Bu sertifika işlemlerinde bürokrasiyi ve kırtasiyeyi azaltmak için düşünülen bir çözümdür<sup>[33]</sup>. IG'nin 20 Şubat 2008 tarihinde IOPC Fonları'nda yaptığı açıklamaya göre, henüz IMO'ya böyle bir bildirim yapmış olan herhangi bir taraf devlet yoktur. Bununla birlikte, IG bu konudaki kendi çalışmalarına da dikkat çekmektedir. CLC 92 için gerekli olan mavi kartları elektronik ortamda yetkili makamların erişimine açık hale getirdikleri, bu uygulamanın Bunker Konvansiyonu için de devam edeceği belirtilmektedir. Bu bilgiler en geç 24 saatte bir güncellenmektedir<sup>[34]</sup>.

## VI. Türkiye İçin Değerlendirme

- 18 Türkiye'nin henüz Bunker Konvansiyonu'na taraf olmadığını belirtmiştik. Mevcut duruma göre, konvansiyon kapsamında kalan zararların tazmini için iki düzenlemenin uygulanabileceği düşünülebilir:
- 19 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun<sup>[35]</sup> 28. maddesine göre<sup>[36]</sup>:

“Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar.

Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır.”.

Buradan, çevre zararları ve önleyici tedbirlerin bedellerinin ilk fıkraya, mülkiyet zararları ve zarara bağlı kayıpların ise daha çok ikinci fıkraya uygun olduğu anlaşılmaktadır. Sınırlı sorumluluk hakkında ise kanunda herhangi bir hüküm yoktur. Bununla birlikte, ister doğrudan ÇK'dan ister m.28/2'nin atfıyla genel

hükümlerden doğmuş olsun, bu sorumluluğun LLMC 76 çerçevesinde sınırlanabilmesi gerekir<sup>[37]</sup>. Hangi taleplerin LLMC 76 kapsamına girdiğini yukarıda açıklamıştık. Diğer taraftan, ÇK'da sözü edilen sorumluluk için sigortaya ilişkin herhangi bir düzenleme de yoktur. Günümüzde, bu tür zararlardan sorumluluğun nirengi noktası sorumlu tarafın ödeme gücünün güvence altına alınmasıdır. Bu noktayı ihmal eden sistemler birçok örnekte mağdurların fiilen tazminini sağlayamadıkları için tatmin edici olmaktan uzaktır.

- 20 İkinci düzenleme ise 5312 sayılı Kanun'dur<sup>[38]</sup>. Kanunun 6. maddesinde Bunker Konvansiyonu kapsamına girebilecek olan bütün zararlar sayılmaktadır<sup>[39]</sup>. Bu zararlar için oldukça geniş bir kesim sorumlu tutulmakta (m.3/n), ayrıca bu sorumluluklar için güvence sağlayacak bir garantör de zarar görenlere karşı doğrudan sorumlu tutulmaktadır (m.3/e). Ancak, çok geniş kapsamlı olan kanunun öngördüğü sistem çok karmaşık, bunun sonucu olarak da çeşitli çelişkiler içermektedir<sup>[40]</sup>. Kanunun konumuzu ilgilendiren yalnızca iki noktasının altını çizmek gerekirse: Birincisi, garantör “Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler uyarınca kendilerinden istenen malî sorumluluk belge[sini]” verecek olan kimse şeklinde tanımlandığından (m.8/1, 3/e), Türkiye Bunker Konvansiyonu'na taraf olmadıkça, geminin P&I kulübü kanundaki tanıma girmeyecektir. Bunker Konvansiyonu'na taraf olduğunda ise, konumuz açısından 5312 sayılı Kanun'a zaten gerek olmayacaktır. İkincisi, kanunun 7. maddesinde sorumlu tarafın LLMC 76'ya göre sorumluluğunu sınırlama hakkı saklı tutulmaktadır ve bu hak LLMC 76, m.1/6'ya göre sigortacı tarafından da kullanılabilir.

- 21 Bunker Konvansiyonu'nun çok geçmeden başta AB ülkeleri olmak üzere dünyada yaygınlaşacağını tahmin

ediyoruz. Dolayısıyla, birkaç yıl içinde AB ile uyum çerçevesinde taraf olunması gündeme gelecektir. Konvansiyona taraf olmanın, sertifika vermekten kaynaklanan ve abartılmaması gereken idari ve mali yük dışında, Türkiye için herhangi bir yük getirmeyeceğini düşünüyoruz. Buna karşılık, Türkiye'nin konvansiyona taraf olması hem boğazlarımız için iyi bir güvence olabilir hem de konvansiyona daha geniş bir uygulama alanı kazandırabilir. Çünkü konvansiyona taraf olmak, Türk bayraklı gemiler için sertifika taşıma zorunluluğu getirmesi yanında, aynı zamanda bayrağı ne olursa olsun sertifikası olmayan gemilerin boğazlarımızdan geçemeyeceği anlamına gelmektedir. Konvansiyona taraf olmanın Türk gemileri için de önemli bir mali yük getireceğini düşünmüyoruz. Çünkü bu gemilerin P&I sigortaları, Bunker Konvansiyonundan kaynaklanan sorumluluk da dâhil olmak üzere geniş bir kirlenme teminatını zaten içermektedir. Ayrıca, Türkiye konvansiyona taraf olmasa bile birçok Türk gemisi taraf ülkelerle ticari münasebette bulunabilmek için zaten Bunker Konvansiyonu sertifikası taşımak zorunda kalacaktır. Bu nedenlerle, konvansiyona taraf olmak için beklemekte makul bir gerekçe göremiyoruz.

- 22 Bununla birlikte, konvansiyondan azami faydayı elde edebilmek için LLMC 96 Protokolüne taraf olmak da yararlı olacaktır. Çünkü Türkiye açısından sertifikanın sağlayacağı güvence, LLMC 76'daki limitler kadar olacaktır. Donatanın (malik, bareboat charterer, işleten ve yönetici) konvansiyon altındaki sorumluluğu da, bu talepler LLMC kapsamına girdiği ölçüde, yine aynı limitlerle sınırlı olacaktır. Tablo 1'de görüldüğü üzere, bunlar LLMC 96'ya nazaran hayli düşüktür ve önemli bir kirlenme olayında ihtiyacı karşılamaktan uzaktır. Ayrıca, bu limitler her olayda geminin bayrak devletinin hukukuna göre değil, olayın meydana geldiği devletin hukukuna ve dolayısıyla onun taraf olduğu konvansiyonlara göre belirlenir. İşte, P&I kulüpleri bu değişken limitler dâhilinde teminat sağlayarak bunun faturasını da bayrağı ne olursa olsun bütün gemilerin donatanlarına prim/katkı olarak paylaştıracaktır. Onun için, LLMC 96 Protokolüne taraf olunmasının Türk bayraklı gemiler için ödenecek olan prim/katkı miktarını da yükseltmesi beklenemez. Buna karşılık, Protokole taraf olduğunda kirlenme mağdurlarının yararlanabilecekleri fon önemli ölçüde yükselecektir.

**Tablo 1.** Ölüm ve cismani zararlar dışındaki talepler için LLMC limitleri:

GT	LLMC 76	LLMC 96
500	167.000 SDR	1.000.000 SDR
1.000	250.500 SDR	1.000.000 SDR
2.000	417.500 SDR	1.000.000 SDR
5.000	918.500 SDR	2.200.000 SDR
10.000	1.753.500 SDR	4.200.000 SDR
30.000	5.093.500 SDR	12.200.000 SDR
50.000	7.593.500 SDR	18.200.000 SDR
70.000	10.093.500 SDR	24.200.000 SDR
100.000	12.583.500 SDR	30.200.000 SDR

- 23 Son olarak, Türkiye Bunker Konvansiyonu'na taraf olmazsa ya da taraf oluncaya kadar, konvansiyonun Türkiye açısından herhangi bir etki doğurup doğurmayacağını da ele almak gerekir. Konvansiyona taraf bir ülkenin bayrağını taşıyan taşımasını, bu ülkelerle ticari münasebette bulunacak gemilerin Bunker Konvansiyonu sertifikası taşıması gerekir. Bu gemiler boğazlarımızdan da elbette ki aynı sigortaya sahip olarak geçeceklerdir. Bu, sigortasız gemilerin sayısını azaltacak olan olumlu bir gelişmedir. Ancak, Türkiye'nin Bunker Konvansiyonu'ndan ona taraf olan bir devlet ölçüsünde yararlanamayacağı da bir gerçektir. Zira Türkiye konvansiyonun uygulama alanı dışında kaldığından, buradaki zararların tazmini konvansiyonun kapsamı dışındadır (m.2). Aynı sonuç, konvansiyonun sigorta ve sertifika ile ilgili hükümleri için de geçerlidir. Bunun etkisi, sigortacıya karşı doğrudan dava hakkını açıkça tanıyan 7. maddenin uygulama alanı bulunmamasıdır. P&I kulüpleri, gemiyle ilgili Bunker Konvansiyonu altında doğabilecek ve onun hükümlerine göre olan sorumluluk için mavi kart verecekler ve yetkili makamın verdiği sertifika da yine aynı hususu belgeleyecektir. Dolayısıyla, kulübün doğrudan dava edilip edilemeyeceği Türk hukukuna göre belirlenecek, yani buna olumlu cevap vermek daha güç olacaktır.

## VII. Sonuç

24 Bunker Konvansiyonu, gemilerde yakıt olarak kullanılan petrolün denize dökülmesinden kaynaklanan zararın tazmini için etkili bir sistem kurmayı amaçlamaktadır. Tankerler dışındaki her türlü gemiyi kapsamaktadır. CLC-FC ile HNS yanında, kirlenme zararlarının tazmini için IMO çatısı altında kurulmuş olan sistemin son parçasıdır. Konvansiyonun 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe gireceği artık kesinleşmiştir. Tıpkı diğer kirlenme konvansiyonlarında olduğu gibi, burada da en önemli nokta sorumlu tarafların ödeme gücünü güvence altına almak, dolayısıyla (sertifikaya dayalı ve doğrudan dava hakkı tanıyan) zorunlu sigorta hükümleridir. Bu hükümler, CLC'den ayrıldıkları ölçüde, bazı belirsizlikler de içermektedir. Buna rağmen, konvansiyon bunker kaynaklı kirlenme zararlarının tazmini konusunda mevcut düzenlemelerimizden daha tatmin edici çözümler sunmaktadır. Şu anda 20 tarafı olan konvansiyonun çok geçmeden dünyada yaygınlık kazanacağını düşünüyoruz. Türkiye'nin de bu konvansiyona taraf olmak için beklemesinde makul bir gerekçe göremiyoruz. Ancak konvansiyondan azami faydayı elde edebilmek için, Türkiye'nin LLMC 96 Protokolü'ne de taraf olması şarttır.

## KAYNAKÇA

### Bilimsel Yayınlar

**Abdullayev, Cavid:** Uluslar arası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetkin, Ankara, 2005.

**Acar, Serdar:** Kulüp Sigortası Protection&Indemnity, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.

**Helvacı, İlhan:** Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1989.

**Ilgın, Canan Özlem:** Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2003.

**Jacobsson, Måns:** "The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, the Activities on the International Oil Pollution Compensation Funds and the Criteria or the Admissibility of Claims", ITOPC/OCIMF/INTERTANKO International Seminar on Tanker Safety, Pollution Prevention, Spill Response and Compensation, Hong Kong, 6 November 2002.

**Kara, Hacı:** Uluslar arası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Yamaner Yayıncılık, İstanbul, 2005.

**Ünan, Samim:** Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukukî Sorumluluk, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 1987.

**Wu, Chao:** "Liability and Compensaton for Bunker Pollution", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol.33, No.5, October 2002, s.553-567.

**Zhu, Ling:** Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer, 2007.

### Diğer Yayınlar ve Belgeler

IMO LEG.73/12.

IMO LEG.74/4/1.

IMO LEG.75/WP.1.

IMO LEG.77/4/3.

IMO LEG.80/4/1.

IMO LEG.80/4/2.

IMO LEG.81/4.

IMO LEG/CONF.12/3.

IMO LEG/CONF.12/9.

IMO LEG/CONF.12/10.

IMO LEG/CONF/C.2/WP7 (1969).

IOPC Funds, Claims Manual 2005.

92/FUND/EXC.40/10.

[1] International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage.

[2] Yürürlük usulü hakkında geniş bilgi için bkz. m.12, 14.

[3] Bu devletler; Almanya, Bahamalar, Bulgaristan, Estonya, Hırvatistan, İngiltere, İspanya, İzlanda, Jamaika, Kıbrıs Rum Kesimi, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Polonya, Samua, Sierra Leone, Singapur, Slovenya, Tonga ve Yunanistan'dır. IMO, Status of Conventions by Country. <<http://www.imo.org>> (Son ziyaret: 20.03.2008).



- [4] Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. 04.06.1980 tarih 17007 sayılı RG.
- [5] **Canan Özlem Iğın**, Bunker Konvansiyonu ve Konvansiyon'un Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2003, s.16 vd.; **Ling Zhu**, Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, Springer, 2007, s.7 vd.
- [6] International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.
- [7] International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.
- [8] CLC 92, 30.05.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Halen dünya tonajının % 95,89'unu oluşturan 120 devlet taraftır. IMO, Status of Conventions by Country, <<http://www.imo.org>> (Son ziyaret: 20.03.2008). Türkiye için bkz. 24.07.2001 tarih 24472 sayılı RG. FC 92 de 30.05.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Halen dünya tonajının % 92,96'sını oluşturan 102 devlet taraftır. IMO, Status of Conventions by Country, <<http://www.imo.org>> (Son ziyaret: 20.03.2008).Türkiye için bkz. 18.07.2001 tarih 24466 sayılı RG.
- [9] Bu düzenlemeler hakkında geniş bilgi için bkz. **Samim Ünan**, Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yol Açtığı Zararlardan Hukukî Sorumluluk, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 1987, s.9 vd., 182 vd. Ayrıca bkz. **Cauid Abdullayev**, Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetkin, Ankara, 2005, s.225 vd., 260 vd.; **Hacı Kara**, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Yamaner Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.160 vd., 221 vd. Bu sistem çerçevesinde verilen sigorta teminatı konusunda geniş bilgi için bkz. **Serdar Acar**, Kulüp Sigortası Protection&Indemnity, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, 156 vd.
- [10] **Chao Wu**, "Liability and Compensaton for Bunker Pollution", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol.33, No.5, October 2002, s.555; **Zhu**, s.53 vd.
- [11] IMO LEG/CONF/C.2/WP7 (1969).
- [12] IMO LEG/CONF.12/3.
- [13] Karş. 33 USC. § § 2701(32)(A), 2702.
- [14] **Zhu**, s.28.
- [15] **Wu**, s.559.
- [16] **Wu**, s.558.
- [17] Bu konudaki tartışmalar için bkz. IMO LEG.74/4/1; IMO LEG.77/4/3; IMO LEG/CONF.12/9; IMO LEG/CONF.12/10; IMO LEG.75/WP.1.
- [18] IMO LEG.80/4/2.
- [19] **Wu**, s.559; **Zhu**, s.103 vd.
- [20] Japonya, konvansiyon görüşmelerinde sadece geminin kayıtlı maliki değil, donatan kapsamına giren kimselerin tamamı için zorunlu sigorta öngörülmesi gerektiğine ilişkin bir teklif getirmiş ise de, bu kabul edilmemiştir. IMO LEG.81/4
- [21] IMO LEG.80/4/2. P&I kulüpleri, geminin maliki yanında çarterer, yönetici, rehin alacaklısı ...vb. kimseleri de yukarıdaki usulle sigortalamaktadır. Aile düzenlemesi (*family arrangement*) denilen bu usul konusunda geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.59 vd.
- [22] **Wu**, s.561-562. P&I kulüplerinin kurallarında kirlenme zararları için kabul edilen sorumluluk limiti 1 milyar USD'dir. Bkz. **Acar**, s.180. Dolayısıyla, LLMC 96 limitlerinden daha yüksek bir meblağ ödeyen donatan, bunu sigorta sözleşmesi altında kulüpten talep edebilir.
- [23] IOPC Funds, Claims Manual 2005, s.10-11; **Måns Jacobsson**, "The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, the Activities on the International Oil Pollution Compensation Funds and the Criteria for the Admissibility of

Claims”, ITOPC/OCIMF/INTERTANKO International Seminar on Tanker Safety, Pollution Prevention, Spill Response and Compensation, Hong Kong, 6 November 2002, s.7-9.

[24] **Wu**, s.563; **Zhu**, s.156.

[25] **Wu**, s.564; **Zhu**, s.157.

[26] **Wu**, s.563.

[27] **Zhu**, s.156.

[28] IMO LEG.73/12; **Wu**, 564, 565.

[29] **Wu**, s.565.

[30] 92/FUND/EXC.40/10. Ayrıca bkz. **Zhu**, s.113.

[31] **Acar**, s.456 vd.

[32] **Zhu**, s.119.

[33] Ancak konvansiyonun hazırlık çalışmalarında IG'nin geniş kabul gören bu görüşe muhalefet etmiş olduğunu belirtelim. IMO LEG/CONF.12/9.

[34] 92/FUND/EXC.40/10.

[35] 11.08.1983 tarih 18132 sayılı RG.

[36] Bu konuda geniş bir inceleme için bkz. **İlhan Helvacı**, Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1989, s.22 vd.

[37] Kanunda sorumluluk sınırlamaya açıkça izin verilmiyor ise de, bunu açıkça yasaklayan bir hüküm de yoktur. LLMC 76'nın 1. maddesinde sınırlama hakkı olan kimseler, 2. maddesinde sınırlamaya tabi olan talepler, 3. maddesinde ise sınırlamaya tabi olmayan talepler sayılmaktadır. Bu hükümler içerisinde herhangi bir mevzuat sınırlaması olmadığı gibi, bu tür bir sınırlayıcı bir yorum için bizce makul bir gerekçe de yoktur. Bununla, TTK'ya dayanan talepler sınırlamaya tabidir ama ÇK'ya dayanan talepler sınırlamaya tabi değildir gibi bir sınırlayıcı yorumu kastediyoruz. Farklı bir görüş için bkz. **İlgin**, s.80-81. Yazar, ÇK, m.28 kapsamına giren sorumluluğun sınırlamaya tabi olmadığını belirtmekte ve fakat bunu eleştirmektedir.

[38] 11.03.2005 tarih 25752 sayılı RG.

[39] Bununla birlikte, kanunun kapsamı “Bu Kanun ... petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ... kapsar.” şeklinde belirlendiği için (m.2), bu zararların kanun kapsamında olup olmadığı konusunda bir tartışma açılabilir. “Taşımak” fiilinin olağan kullanım şekli yük olarak taşımaktır. Kanunda, “yük veya yakıt olarak taşıyan” şeklinde bir açıklık sağlanabilir veya “taşıyan” yerine “bulunduran” gibi daha geniş anlamlı bir fiil kullanılabilir.

[40] Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.446 vd.