

**Son Güncelleme Tarihi 09.01.2009**

# e - akademi

## HUKUK, EKONOMİ VE SİYASAL BİLİMLER AYLIK İNTERNET DERGİSİ

OCAK 2009-SAYI 83

**Makale:****Petrolde Kaynaklanan Kirlenme Zararlarının Tazmininde Yeni Dönem: STOPIA ve TOPIA (\*)****Dr. Serdar Acar****I. Giriş**

- 1 2006 yılında, petrol tankerlerinin sebep olduğu kirlenme zararlarının tazmini konusunda, dünyada yeni bir dönem başlamıştır. Yeni dönemin kuralları, STOPIA ve TOPIA isimli iki sözleşmede yer almaktadır. Bunlar, tanker malikleri arasındaki gönüllülük esasına dayalı olan sözleşmelerdir. Dünya gemicilik ve petrol endüstrileri arasındaki birkaç yıllık çekişmenin sonucunda ortaya çıkmışlardır. Son tahlilde, kirlenme mağdurlarının daha iyi tazmin edilmesine, bunun faturasını da bu iki endüstri arasında eşit olarak paylaşmaya hizmet etmeleri planlanmıştır.
- 2 Aşağıda, kısa bir tarihçeden sonra, dünyada ve ülkemizde halen geçerli olan CLC 92 ve FC 92 rejimini ana hatları ile açıklayacağız. Ardından, yeni dönemi hazırlayan süreci ele alacağız. Burada gemicilik ve petrol endüstrileri tarafından ileri sürülen tezleri inceleyeceğiz. Bundan sonra, yeni dönemin kurallarını açıklayacağız. Son olarak, konuyla ilgili kendi değerlendirmemizi yapacağız.

**II. Tarihçe**

- 3 20. yüzyılın ikinci yarısı çevrenin korunması konusunda önemli gelişmelere sahne olmuştur. Bu gelişmeler, idare hukuku, ceza hukuku, sorumluluk hukuku, sigorta hukuku ve tabii devletler hukukuna ait unsurlar içeren, çevre hukuku isimli bir hukuk dalını ortaya çıkarmıştır. Çevre hukukunun milâdı olarak Torrey

Canyon (1967) felâketi kabul edilmektedir. Dünya, İngiltere ve Fransa sahillerini petrole bulayan bu felâketten iki ders çıkarmıştır: Birincisi, kirlenme zararlarının tahmin edilemeyen boyutlara ulaşabildiğidir. İkincisi, kirlenme mağdurlarının zararlarını tazmin ettirecek bir muhatap bulamadıklarıdır.

- 4 Bu nedenle, ilk cevap CLC 69 ile verilmiştir<sup>[1]</sup>. Bununla, kirlenme mağdurlarına onları tazmin edecek bir muhatap gösterilmiş, bu muhatapın mali gücünü güvence altına alabilmek için de zorunlu sigorta öngörülmüştür. Mevcut sorumluluk rejimini ters yüz ederek gemicilik endüstrisini ağır bir sorumluluk altına sokan bu konvansiyonu FC 71 takip etmiştir<sup>[2]</sup>. Bununla, kirlenme zararlarının tazmini konusunda tamamlayıcı rol oynayacak ve petrol endüstrisi tarafından finanse edilecek bir fon (“71 Fonu”) kurulmuştur. Bunlar henüz yürürlüğe girmeden, bu kez kirlenmenin önlenmesini konu alan MARPOL 73 kabul edilmiştir<sup>[3]</sup>. Böylece bugünkü sistemin temelleri atılmıştır. Bu sistem, bir yandan zararları önlerken, diğer yandan mağdurları tazmin etmek ve bunun yükünü iki endüstriye eşit olarak paylaşmak mantığı üzerine kuruludur. Sisteme ne kadar çok devlet taraf olursa, paylaşılacak yükün o kadar hafifleyeceği düşünülmüştür.
- 5 “IMO konvansiyonları” olarak anılan bu düzenlemeler, son değil başlangıç olmuştur. Arkası kesilmeyen felaketler yeni mağdurlar yaratmış, hepsinde milyar dolarlık binlerce dava açılmış, öfkeli kamuoyu devletlere baskı yapmıştır. Bu nedenle, IMO konvansiyonları sadece değişmekle kalmamış, yanlarına yenileri de eklenmiştir. Ulusal mevzuatlar da bu gelişmelerden paylarını almıştır. Sonuçta, çevre hukukunun yukarıda saydığımız unsurları arasındaki bağ gün geçtikçe pekişmiştir<sup>[4]</sup>. Bu bağın anlaşılması, bu çalışmanın konusu olan yeni düzenin anlaşılabilirliği için son derece önemlidir.
- 6 Türkiye’de ise olaylar biraz farklı gelişmiştir. Torrey Canyon ve Amoco Cadiz (1978) felâketlerinden çıkaramadığımız ders, Independenta (1979) felâketiyle karşımıza çıkmıştır. Dev tanker (o güne göre) bir ay boyunca söndürülemedi, denize 95 bin ton petrol dökülmüştür. Artık fatura ödeme zamanı gelmiştir. Gemilerin enkazını bile on milyonlarca dolar harcayarak devletin kaldırmış olması çok hazindir. Independenta, bugün bile dünyanın gelmiş geçmiş en büyük kirlenme olayları arasında sayılsa da, çabuk unutulmuştur. Boğaza 25.000 ton petrolün döküldüğü ve ancak bir haftada söndürülebilen Nassia (1994), hafızamızı tazelemiştir. Bu da dünya literatürüne giren büyük kirlenme olayları arasındadır. Türkiye, CLC ve FC’ye 2001 yılında Avrupa Birliği’ne uyum çerçevesinde taraf olmuştur<sup>[5]</sup>.

### III. CLC 92 ve FC 92 Rejimi

7 CLC 92, CLC'nin 1992 Protokolü ile değişik son şeklidir<sup>[6]</sup>. FC 92 ise, FC'nin 1992 Protokolü ile değişik şeklidir<sup>[7]</sup>. Bunlar her ne kadar iki ayrı konvansiyon olsalar da bir bütündür ve bugünkü sistemin de temelini oluşturmaktadır. Türkiye dâhil, dünyanın büyük kısmında bu böyledir.

## 1. CLC 92

### a. Kapsam

8 CLC 92'nin uygulama alanı şöyledir (m.2):

- (a) Taraf devletlerden birinin; karasuları dâhil ülkesinde, münhasır ekonomik bölgesinde veya bitişik bölgesinde neden olunan Kirlenme Zararı<sup>[8]</sup>.
- (b) Söz konusu zararın önlenmesi veya en aza indirilmesi için, her nerede alınmış olursa olsun, alınan Önleyici Tedbirler.

Dolayısıyla, Kirlenme Zararı bir taraf devletin sayılan bölgelerinde gerçekleşmemişse, bu zarar CLC 92 kapsamına girmez. Önleyici Tedbirlerin kapsamı ise daha geniştir. Açık denizde ya da taraf olmayan bir devlette meydana gelen bir Petrol dökülmesine ilişkin Önleyici Tedbirler, şayet bir taraf devletin sayılan bölgelerinde meydana gelebilecek bir Kirlenme Zararını önlemek için alınmışlarsa, CLC 92 kapsamındadır.

9 Kirlenme Zararı (*pollution damage*) şöyle tanımlanmaktadır (m.1/6):

- (a) Söz konusu kaçma (*escape*) veya boşaltma (*discharge*) nerede olursa olsun, Petrolün Gemiden kaçması veya boşaltılmasının sonucu olan bulaşmanın sebep olduğu ziya veya hasar.
- (b) Önleyici Tedbirlerin bedelleri ve Önleyici Tedbirlerin neden olduğu ziya veya hasar.

Dolayısıyla, konvansiyona uygun bir Gemi yoksa<sup>[9]</sup>, veya Petrol bu Gemiden başka bir yerden dökülmüşse, veya zarar CLC 92'ye uygun bir Petrolden başka bir maddeden kaynaklanmışsa<sup>[10]</sup>, veya zarar bulaşmadan (*contamination*) başka bir sebepten (yangın, patlama gibi) kaynaklanmışsa, bir Kirlenme Zararından söz edilemez. Bu zararlar CLC 92'nin kapsamı dışındadır.

10 IOPC Fonları'nın bugüne kadar kabul edilebilir (*admissible*) bularak ödediği en önemli Kirlenme Zararları, sırasıyla şu kalemlerden oluşmaktadır:

- (a) Mülkiyet zararları (*property damages*). Petrol bulaşan bir mülkün temizleme, tamir veya yenilenme

bedelleri. Balıkçı ağları, yatlar ve iskeleler gibi <sup>[11]</sup>.

- (b) Zarara bağlı kayıp (*consequential loss*). Petrol bulaşan mülk temizlenene kadar uğranılan kazanç kaybı (*loss of earning*). Ağları kullanılamaz hale gelen balıkçılar gibi <sup>[12]</sup>.
- (c) Saf ekonomik kayıp (*pure economic loss*). Şayet kirlenme olmasaydı beklenen kazancın kaybı. Tekne ve ağlarına Petrol bulaşmasa bile balıkların kaçması nedeniyle avlanamayan balıkçılar, müşteri kaybeden otel, restoran ve plaj sahipleri gibi <sup>[13]</sup>.
- (d) Çevre zararları (*environmental damage*). Bozulan çevrenin tamiri ve eski haline getirilmesi için alınan tedbirlerin bedelleri <sup>[14]</sup>.

- 11 Önleyici Tedbirler (*preventive measures*), bir olay olduktan sonra Kirlenme Zararını önlemek veya en aza indirmek için herhangi bir kişi tarafından alınan herhangi bir makul tedbirdir (m.1/7). Bunların bedelleri de Kirlenme Zararları arasındadır (m.1/6.b). Kullanılan personel, donanım ve malzemeye ilişkin ücret ve masraflar gibi. Bedel (*cost*), makul bir kâr (*reasonable profit*) içerir ama kurtarma ödülü (*salvage award*) içermez. Bunları kurtarmadan ayırmak için, baskın amacının gemi veya yükü kurtarmak mı yoksa kirlenmeyi önlemek veya en aza indirmek mi olduğuna bakılır <sup>[15]</sup>.

## b. Hukukî Sorumluluk

- 12 CLC 92'deki hukukî sorumluluğun baskın olan iki özelliği: Sorumluluğun kanalize edilmesi ve sert bir sorumluluk rejimi benimsenmesidir.
- 13 Sorumluluğun kanalize edilmesi (*channeling liability*), kirlenme mağdurlarının karşısına tek bir muhatap koymak anlamına gelir. Bu muhatap, Gemi olay anında sicilde adına kayıtlı olan Malikdir (*owner*). CLC 92, m.3/4-5'e göre <sup>[16]</sup>:

Bu konvansiyona uygun olanlardan başka Malike karşı Kirlenme Zararı için hiçbir tazminat talebinde bulunulamaz. Bu maddenin beşinci paragrafına tabi olmak üzere, bu konvansiyon altında veya başka türlü, [şu kimselere] karşı Kirlenme Zararı için hiçbir tazminat talebinde bulunulamaz:

- (a) Malikin müstahdemleri veya temsilcileri veya mürettebat üyelerine,
- (b) Mürettebatın bir üyesi olmaksızın, Gemi için hizmette bulunan kılavuz veya herhangi diğer kişiye,
- (c) Geminin herhangi bir çartereri (her nasıl tanımlanırsa, bir bareboat çarterer dâhil), yöneticisi veya işletenine,
- (d) Malikin rızası veya bir yetkili kamu makamının talimatı ile kurtarma operasyonu yapan herhangi bir kişiye,

(e) Önleyici Tedbirler alan herhangi bir kişiye,

(f) Alt paragraf (c), (d) ve (e)'de belirtilen kişilerin bütün müstahdem veya temsilcilerine;

zarar bunların sözkonusu zarara sebep olma niyetiyle veya sözkonusu zararı netice verebileceği bilgisi ile ve tedbirsizce yapılmış kişisel bir hareketi veya hareketsizliğinin sonucu olmadıkça.

Bu konvansiyondaki hiçbir şey üçüncü kişilere karşı Malikin herhangi bir rücu hakkına halel getirmeyecektir (m.3/5)

14 Görüldüğü gibi, kirlenme mağdurlarının tek muhatabı olan Malike karşı ancak konvansiyona uygun bir Kirlenme Zararı için tazminat talebinde bulunulabilir. Yangın, patlama, bunker gibi, konvansiyonun Kirlenme Zararı tanımı dışında kalan zararların tazmini ise, başka hükümlere tabidir. Bu hükümler, başka bir konvansiyon veya o ülkenin ulusal mevzuatında yer alıyor olabilirler. Yoksa madde, Malikin diğer zararlar için her türlü sorumluluktan kurtarıldığı şeklinde yorumlanmamalıdır <sup>[17]</sup>.

15 Maddede beş bend halinde sayılan kimselere karşı ise, kirlenme mağdurları kural olarak başvuramazlar <sup>[18]</sup>. Çünkü bunların fiillerinin neden olduğu veya katkıda bulunduğu zararların çoğu Kirlenme Zararı oldukları için, Malik bunlardan zaten sorumludur. Tabii, bu kimselerin sorumlulukları ortadan kalkmaz; sadece kirlenme mağdurları onlardan tazminat talebinde bulunamaz. Yoksa herhangi bir sorumlulukları varsa, mağdurları tazmin eden Malik onlara rücu edebilir. Bu kuralın istisnası, zararın sayılan bu kimselerin (tanımı 4. fıkranın son cümleciğinde verilen) “kast veya pervasızlığının” (*wilful misconduct*) bir sonucu olmasıdır. Bu halde, mağdurlar Kirlenme Zararının tazmini için bu kimselere (de) başvurabilirler. Zararın bu kimselerin kast veya pervasızlığının sonucu olduğu bazı durumlarda, Malikin sorumluluktan kurtulması da sözkonusu olabilir.

16 Sert sorumluluk (*strict liability*) rejimi, ispat külfetini sorumlu tutulmak istenen tarafa yükleyerek bile olsa, kusurun sorumluluk için bir unsur olarak aranmaması anlamına gelir. Bu, mağdurların karşısında tek bir muhatap koymak amacının bir gereğidir. Maliki sorumlu tutmak için, aşağıda göreceğimiz kast veya pervasızlık istisnası dışında, kusur incelemesi yapılmaz. Önemli olan nedensellik bağıdır. Petrolün gemiden kaçması veya boşaltılması ile Kirlenme Zararı arasında makul (*reasonable*) bir yakınlık aranır. Makullük, Kirlenme Zararının yukarıda gördüğümüz türlerine göre değişebilir ve talebin kabul edilebilir olup olmadığını belirler.

17 Bunun yanında, ispat yükü Malike ait olmak üzere, sınırlı bazı hallerde sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır. Şu Kirlenme Zararları için Malikin hiçbir sorumluluğu yoktur (m.3/2):

(a) bir savaş, düşmanlık, iç savaş, ayaklanma hareketinin veya istisnai, beklenmeyen ve kaçınılmaz bir

tabiat hadisesinin sonucu ise, veya

(b) tamamen bir üçüncü kişinin zarara sebep olma niyetiyle yaptığı bir hareket veya hareketsizliğinin sonucu ise, veya

(c) tamamen herhangi bir devlet veya fener veya diğer seyir yardımcılarında sorumlu diğer yetkili makamın bu görevlerini yerine getirmekteki ihmali veya diğer yanlış hareketinin sonucu ise.

Ayrıca, “şayet Malik Kirlenme Zararının zarardan yakınan kişinin zarara sebep olma niyetiyle yapılmış bir hareket veya hareketsizliğinin veya bu kişinin ihmalinin tamamen veya kısmen sonucu olduğunu ispat ederse, Malik sözkonusu kişiye olan sorumluluğundan tamamen veya kısmen kurtarılabilir.” (m.3/3).

18 CLC 92, m.4’te ise müteselsil sorumluluk düzenlenmektedir. Buna göre; “Petrol iki veya daha fazla Gemiden kaçmış veya boşaltılmış bulunuyor ve Kirlenme Zararı bunun sonucuysa, 3. madde altında [sorumluluktan] kurtulmuş olmadıkça, bütün Gemilerin Malikleri makul şekilde [birbirinden] ayrılabilir olmayan sözkonusu bütün zarar için birlikte ve ayrı ayrı sorumlu olacaktır.”.

### c. Sınırlı Sorumluluk

19 CLC 92’nin Malik’e yüklediği sorumluluk, belirli bir meblağ ile sınırlanabilir. Bu meblağ, 5.000 tona kadar olan Gemiler için 3 milyon Özel Çekme Hakkı’dır (“SDR”). Daha büyük gemiler için, bu meblağa ton başına 420 SDR ilave edilir. Fakat sözkonusu meblağ hiçbir halde toplam 59,7 milyon SDR’yi aşamaz (m.5/1). Sınırlama hakkından yararlanmak isteyen Malikin, CLC 92’ye taraf olan ve konvansiyon hükümlerine göre yetkili olan bir devlet mahkemesinde bir sınırlama fonu kurması gerekir. Fonun kirlenme mağdurları arasında nasıl paylaşılacağı 5. maddede ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

20 Şayet böyle bir sınırlama fonu kurulmuşsa, hiç kimse o olaydan çıkan bir Kirlenme Zararı talebine ilişkin haklarını Malikin diğer varlıkları üzerinde kullanamaz. Ayrıca, taraf devletlerin mahkeme veya diğer yetkili makamları, o olaydan çıkan Kirlenme Zararına ilişkin talepler nedeniyle tutuklanmış olan Malike ait herhangi bir gemi veya diğer mülkün salınmasını emredecektir ve sözkonusu tutuklamayı kaldırmak için verilen herhangi bir kefalet veya diğer güvenceyi de salacaktır (m.6). Malikin üzerinde menfaat sahibi olduğu kardeş gemiler, banka veya sigortacılardan alınan teminat mektupları ve kefalet senetleri (*bail bonds*) ile P&I kulüplerinin verdikleri taahhüt mektupları (*letters of undertaking - LOU*) bu kapsamdadır <sup>[19]</sup>.

21 CLC 92, m.5/2’ye göre: “şayet Kirlenme Zararının, sözkonusu zarara sebep olma niyetiyle, veya belki de sözkonusu zararı netice verebileceği bilgisi ile tedbirsizce, yapılmış kişisel bir hareket veya

hareketsizliğinin sonucu olduğu ispat edilirse Malik bu konvansiyon altındaki sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmayacaktır". Yani "kast veya pervasızlık" (*wilful misconduct*) ile Kirlenme Zararına sebebiyet veren Malik, sınırlama hakkını kaybeder. Bunu ispat yükü, iddia eden üzerindedir. Kast veya pervasızlık, sadece kirlenme mağdurları tarafından değil, pekâlâ Malikin P&I kulübü tarafından da iddia edilebilir <sup>[20]</sup>.

#### d. Sertifikaya Dayalı Zorunlu Sigorta

- 22 Günümüzde, en son teknolojiyle donatılmış en büyük petrol tankerleri bile 600 milyon USD civarındadır. Hâlbuki 20-30 bin tonluk petrol dökülmelerinde bile milyarlarca dolarlık davalar açılabilmektedir. Bu demektir ki, Malikin ödeme gücünü garanti altına almayan bir sorumluluk rejiminin hiçbir kıymeti yoktur. Çünkü büyük bir zararda Malik iflâs ettirilir. Çoğunlukla tek gemi şirketi olan Malikin tek varlığı Gemidir. Bu da kirlenme mağdurlarını tazmin etmek için asla yeterli değildir. Büyük kazalardaki durum ise daha kötüdür. Gemi zıya uğrar ve tekne sigortacısı tam zıya tazminatı öder ama mağdurlar bundan hiçbir şey alamazlar. Çünkü kimse peşin parayla böyle bir gemi satın almaz; gemi için kredi veren banka da tekne sigortası tazminatı üzerinde daima önceliklidir. Küçük veya yaşlı tankerlerin durumu da daha farklı değildir.
- 23 CLC 92, m.7/1'e göre, konvansiyona taraf devletlerde tescilli olup 2000 tondan fazla Petrol taşıyan bir Geminin Maliki, konvansiyondaki sınırlı sorumluluk limitlerini karşılayacak meblağda bir sigorta veya banka garantisi veya bir uluslararası tazmin fonundan verilmiş bir sertifika gibi bir diğer mali güvence bulundurmak zorundadır. Taraf devletler sicillerine kayıtlı olan gemiler için bu zorunluluğun yerine getirildiğini gösteren sertifikalar verirler ve kendi sularına giren veya çıkan Gemilerin böyle bir sertifikaya sahip olup olmadıklarını denetlerler. Böylece, CLC 92'ye taraf olmayan devletlerin bayraklarını taşıyan Gemilerin Malikleri de, taraf devletlerle ticari ilişkide bulunabilmek için öngörülen mali güvenceye sahip olmak durumunda kalır.
- 24 Dünyada, CLC (69-92) sertifikasının temel sağlayıcısı P&I kulüpleridir. Bunlar, donatanlara çok geniş kapsamlı bir teminat sağlayan sorumluluk sigortacılarıdır <sup>[21]</sup>. Sisteme göre, her P&I kulübü sigortaladığı Gemi için, o geminin konvansiyona uygun bir sigortası olduğuna ilişkin bir taahhüt verir. Uygulamada buna mavi kart (*blue card*) denilmektedir. Malik kulüpten aldığı mavi kartı yetkili makama ibraz eder ve bunun karşılığında ondan CLC sertifikası alır. Mavi kart ve CLC sertifikası, kulüplerin verdikleri giriş sertifikası ile karıştırılmamalıdır. Giriş sertifikası (*certificate of entry*), bir geminin o kulübe giriş (*entry*)

yaptığını, o kulüp tarafından sigortalandığını gösterir. Yani bir çeşit sigorta poliçesidir. Fakat o sigortanın hüküm ve şartlarının neler olduğu, yaklaşık yüz sayfalık kulüp kurallarında yazar ve bunlar da poliçe metnine dâhil sayılırlar. İşte buradaki hükümler nedeniyle, kulüp sigortası CLC 92, m.7 anlamında tatmin edici bir mali güvence değildir. Onun için, kulüpler mavi kart ile tatmin edici olan bir taahhüt verirler <sup>[22]</sup>.

25 CLC 92, m.7/1’de zorunlu kılınan sigorta Malikin m.5/1’deki sınırlı sorumluluk limitleri içindir. 7/8. maddede de, Malik sınırlama hakkından yararlanamasa bile, sigortacının aynı limitlerden yararlanabileceği açıkça kabul edilmektedir. Dolayısıyla, kulübün mavi kart ile üstlendiği taahhüt bunu aşan meblağ için değildir. Kolayca hesaplanabilir olan bu meblağ, her halükârda sınırlama fonunu oluşturur. Fon da pratikte geminin P&I kulübü tarafından kurulur. Bunun için para vermesi gerekmez. Mahkemenin tatmin edici bulması kaydıyla, fonu kendi vereceği bir LOU ile de kurabilir (m.5/3).

26 Zorunlu sigortanın doğal bir sonucu olarak, m.7/8’de mağdurlara sigortacıya karşı doğrudan dava hakkı tanınmıştır. Böyle bir davada kullanılacak savunmalar da açıkça sayılmıştır. Bunlar iki gruptur: Malikin yararlanma hakkı olan savunmalar kulüp tarafından kullanılabilir. Maliki mağdurlara karşı sorumluluktan tamamen veya kısmen kurtaran bu savunmaların tek istisnası, Malikin iflâs veya tasfiyesidir. Acze düşen bir Malik için yapacak bir şey yoktur ama bu kulübün yararlanabileceği bir savunma değildir. Diğer taraftan, kulüp Malik tarafından kendisine karşı açılan bir davada ona karşı ileri sürebileceği savunmaları, doğrudan davada kullanamaz. Bunlar, kulüp kurallarından, yani sigorta sözleşmesinden doğarlar. Prim ödenmemesi, beyan görevine, garantilere, klas, güvenlik düzenlemelerine aykırılık ve takas gibi, çeşit çeşit ve ayrıca son derece de tehlikelidirler. Bu kuralın istisnası da Malikin kast veya pervasızlığıdır. Sigorta sözleşmesinden doğan bu savunma, doğrudan davada kulüp tarafından kirlenme mağdurlarına karşı kullanılabilir. Kurulan sistemle pek uyumlu olmamakla birlikte, P&I kulüplerinin baskılarıyla bütün IMO konvansiyonlarına sokulan kast veya pervasızlık, dar yorumlanması gereken bir kavramdır.

## 2. FC 92

27 FC 92, CLC 92’nin yetersiz kaldığı büyüklükteki Kirlenme Zararlarının tazminini amaçlamaktadır (m.2). FC 92’de geçen Kirlenme Zararı, Malik, Gemi gibi kavramlar, CLC 92’de tanımlanan anlamları ile kullanılmaktadır (m.1). Konvansiyonun uygulama alanı da CLC 92 ile aynıdır (Bkz. yukarıda No.8). Tabii, FC 92 için “taraf devlet” ile kastedilen FC 92’ye taraf olan devletlerdir. Halen, CLC 92’ye taraf olduğu halde FC 92’ye taraf olmayan 18 devlet vardır. Bunlar FC 92 ile sağlanan korumanın dışındadır.

28 FC 92, şu hallerden biri nedeniyle tazmin edilememiş olan zararlar için tazminat ödenmesini öngörmektedir



(m.4/1) <sup>[23]</sup>:

- (a) Malik CLC 92'deki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yararlanmışsa, veya
- (b) Malik CLC 92 altındaki borçlarını yerine getirmekte mali açıdan yeterli değil ve sigortası da tazminat taleplerini kapsamıyor veya yetersizse, veya
- (c) Kirlenme Zararı Malikin CLC 92'deki sınırlı sorumluluk limitlerini aşıyorsa.

29 Buna karşılık, şu hallerde tazminat ödenmez (m.4/2) <sup>[24]</sup>:

- (a) Kirlenme Zararı FC 92'ye taraf olmayan bir devlette meydana gelmişse, veya
- (b) 92 Fonu, Kirlenme Zararının bir savaş, düşmanlık, iç savaş, ayaklanma hareketinin sonucu olduğunu ya da bir savaş gemisi veya ticarî olmayan bir devlet gemisinden dökülen Petrolün buna sebep olduğunu ispat ederse, veya
- (c) Talep sahibi Kirlenme Zararının bir veya daha fazla Geminin karıştığı bir olayın sonucu olduğunu ispatlayamazsa.

Bunun yanında, Kirlenme Zararından yakınan kimsenin kusuruyla bu zarara katkıda bulunmuş olması halinde Malik için tanınan bu kimseye karşı sorumluluktan kurtulma imkânı (CLC 92, m.3/3), 92 Fonu için de geçerlidir. Fakat Önleyici Tedbirler için böyle bir imkân yoktur (FC 92, m.4/3).

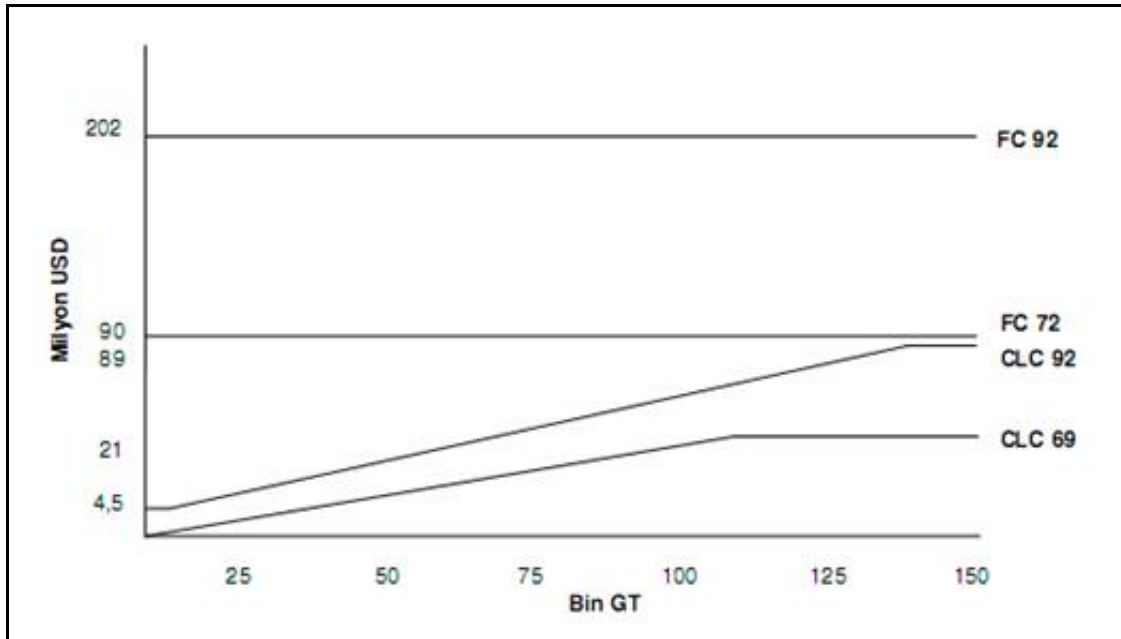
30 İşte, Kirlenme Zararlarının tazminine yukarıdaki esaslara göre katkıda bulunmak için, FC 92 ile bir uluslararası tazmin fonu kurulmuştur ("92 Fonu"). 92 Fonu, bir devletlerarası organizasyondur ve bütün taraf devletlerde tanınan bir tüzel kişiliğe sahiptir. Taraf devletlerin temsilcilerinden oluşan bir genel kurulu, bir de sekreteryası vardır. Diğer IOPC Fonları gibi, bunun da merkezi Londra'dadır <sup>[25]</sup>. FC 92'den kaynaklanan talepler için Fon'a karşı dava açılabilir.

31 92 Fonu'nun finansmanı petrol endüstrisi tarafından, bunların verdikleri katkılarla sağlanır. FC 92'ye taraf devletler her yıl o devlette 150.000 tondan fazla petrol alanların listesini Fona bildirir. Alıcının devlet, devletin sahip olduğu bir şirket veya bir özel şirket olması arasında bir fark yoktur. Burada, petrolün alınması (*receive*) önemli olup yükleme yeri önem taşımaz. Petrolün yabancı bir limandan ithal edilmesi, aynı devlete ait başka bir limandan taşınması veya bir off shore platformdan taşınmış olması bir fark yaratmaz. Aynı şekilde, aktarma (*transshipment*) veya boru hattı ile taşınmak üzere alınan petrol de katkıya esastır <sup>[26]</sup>. Böylece, alınan petrole göre Fona katkı ödenir. Devletler, gönüllü olarak kabul etmedikçe, bu

katkıların ödenmesinden sorumlu değildir [27].

- 32 92 Fonunun bir olaydan çıkan Kirlenme Talepleri için ödeyeceği toplam tazminat 135 milyon SDR ile sınırlıdır. Buna CLC 92 gereğince ödenmiş olan tazminat dâhildir. Yani 92 Fonu'nun sorumluluğu hesaplanırken, Malikin veya P&I kulübünün ödemiş olduğu meblağ 135 milyon SDR'den düşülür. Dolayısıyla, 92 Fonu'nun sorumluluğu geminin tonajına göre değişir; tonaj arttıkça azalır. CLC 92 ve FC 92 limitlerini aynı grafik üzerinde açıklarsak [28]:

**Tablo 1.** CLC 92 ve FC 92 Limitleri



#### IV. Yeni Dönemi Hazırlayan Süreç

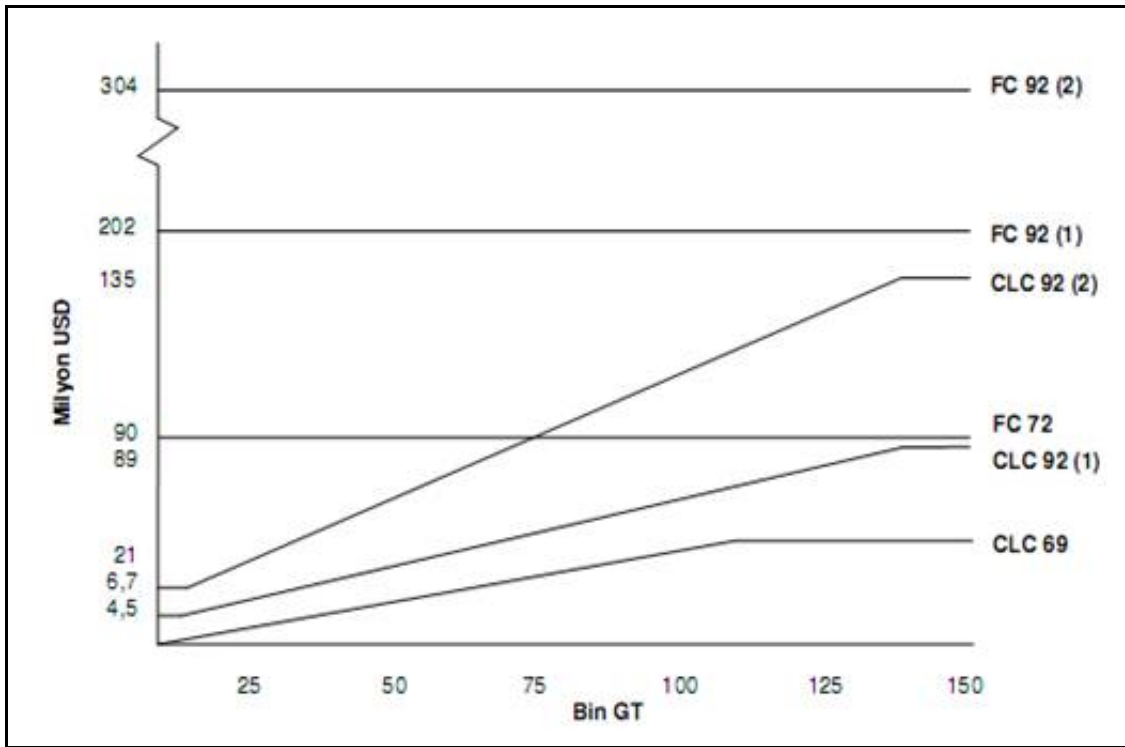
- 33 92 Fonu kurulduğunda, belirlenen meblağların en ciddi kazalarda bile bütün zararları tamamen tazmin etmeye yeteceği düşünülüyordu. Fakat Nakhodka (Japonya, 1997), Erika (Fransa, 1999) ve Prestige (İspanya, Fransa, Portekiz, 2002) kazaları durumun hiç de öyle olmadığını göstermiştir. Zararlar FC 92 limitlerini aştığından, mevcut kaynak kirlenme mağdurlarına orantılı şekilde paylaştırılmış, dolayısıyla tamamen tazmin edilememiştir. Ayrıca, özellikle küçük oteller ve balıkçılara yapılan ödemelerde yaşanan gecikmeler bu kimseleri güç durumda bırakmıştır [29]. Bu durum geniş bir memnuniyetsizlik, ardından da

güçlü bir kamuoyu ve medya baskısı oluşturmuştur [30].

## 1. CLC 92 ve FC 92'deki Limitlerin Arttırılması

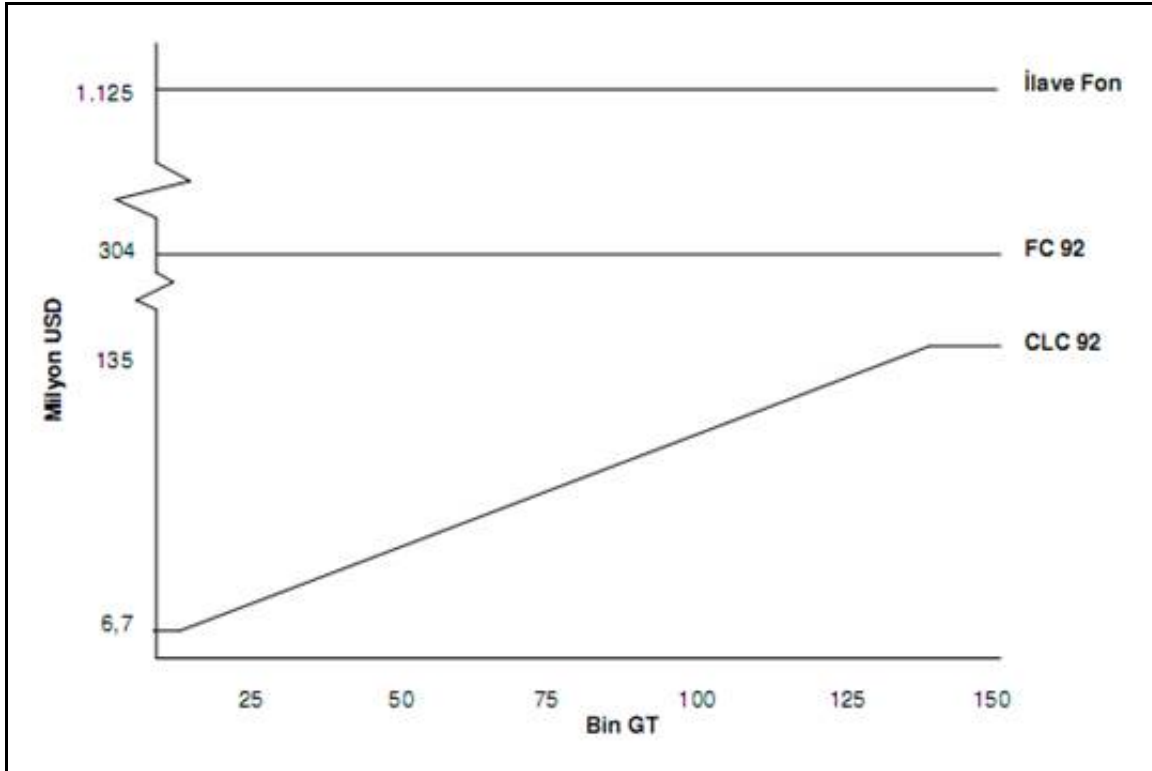
34 IMO Hukuk Komitesi'nin 18.10.2000 tarihli 82. Oturumunda, CLC 92 ve FC 92'deki limitlerin, 01.11.2003 tarihinden itibaren yürürlüğe girmek üzere, % 50,37 oranında arttırılmasına karar verilmiştir [31]. Buna göre, CLC 92, m.5/1'deki; 3 milyon SDR 4.510.000 SDR'ye, 420 SDR 631 SDR'ye, 59,7 milyon SDR 89.770.000 SDR'ye yükseltilmiştir. FC 92 limiti ise 135 milyon SDR'den 203 milyon SDR'ye çıkarılmıştır. Eskileri ile karşılaştırmalı olarak, güncel ve halen geçerli olan limitler şöyledir:

**Tablo 2.** %50,37 Oranında Arttırılmış CLC 92 ve FC 92 Limitleri



## 2. İlave Fon Protokolü

35 Konvansiyon limitlerinin arttırılması tartışmaların önünü kesmemiştir. Bir İlave Fon kurulması konusunda bir süredir devam eden çalışmalar sonucunda ortaya çıkan Protokol, 27.05.2003 tarihinde son şeklini almış ve IMO çatısı altında gerçekleşen diplomatik konferansta kabul edilmiştir. Protokol, 03.03.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir [32]. Böylece, Kirlenme Zararları için 750 milyon SDR limitli ilave bir tazminat mekanizması kurulmuştur:

**Tablo 3.** İlave Fon Protokolü

- 36 İlave Fon'un işleyişi, katkı toplama esasları ve diğer konular, tıpkı 92 Fonu'nda olduğu gibidir. Burada da Protokol'e taraf olan devletler her yıl 150.000 tondan fazla petrol alanların listesini Fon'a bildirir ve bu kimseler Fon'un hesaplayacağı katkıları öderler. FC 92'den farklı olarak, burada Protokole taraf her devlette yılda en az 1 milyon ton petrolün alındığı kabul edilir<sup>[33]</sup>. Bunun anlamı, 1 milyon ton ile Fon'a bildirilen miktar arasındaki Petrole ait katkıların ödenmesinden sözkonusu devletin sorumlu olacağıdır<sup>[34]</sup>.

### 3. IMO'daki Çekişme

37 Tablo 3'de görüldüğü üzere, İlave Fon Protokolü gemicilik ve petrol endüstrileri arasındaki makası ciddi şekilde açmıştır. Bu nedenle, Protokol'ün son şeklini almasının hemen öncesinde, petrol endüstrisi adına OCIMF tarafından IMO'ya bir değerlendirme (*consideration*) sunulmuştur<sup>[35]</sup>. 06.05.2003 tarihli değerlendirmenin ana hatları şöyledir<sup>[36]</sup>: OCIMF, kirlenme mağdurlarının tazminine hizmet eden konvansiyonları desteklemekte ve bu amaçla bir İlave Fon kurulmasını da olumlu karşılamaktadır. Ancak, İlave Fon'u sadece bir geçici çözüm olarak kabul etmektedir. Kalıcı bir çözüm için kirlenme konvansiyonlarında anlamlı değişiklikler yapılmalıdır. OCIMF'nin anlamlı değişiklikten kastı, sorumluluk ve sınırlama hakkının kaybı gibi CLC 92'nin önemli konularında yapılacak olan bir değişikliktir. Bunu temin için de, Protokol'de yer almasını istediği bir madde önermiştir<sup>[37]</sup>.

38 Aynı tarihte, IG de gemicilik endüstrisi adına IMO'ya bir değerlendirme sunmuştur<sup>[38]</sup>. IG'ye göre, mevcut sistem başarıyla işlemektedir ve bu aynı şekilde devam etmelidir. Sorumluluk rejiminde değişiklik yapılmasını amaçlayan tekliflere, bunlar iyiniyetle yapılmış olsalar bile, itibar edilmemelidir. Çünkü bu sistemle oynamak tehlikeli sonuçlar doğurur.

39 Sonuçta, IG'nin istediği olmuş ve OCIMF'nin teklifi Protokol'de yer almamıştır. Ancak bu çekişme, ilk defa IMO'da ortaya çıkmamıştı ve İlave Fon Protokolü de buna bir son vermeyecektir.

### 4. IOPC Fonları'ndaki Çekişme

40 İki grup arasındaki çekişme, 2001-2003 yılları arasında IOPC Fonları'nda yaşanmış olan çetin tartışmalara dayanıyordu. Bu tartışmaları anlayabilmek hem kolaydır hem de zordur. “İlave Fon Protokolü ile öngörülen 1 milyar doları kim ödeyecek?” sorusu doğru bir başlangıçtır. Fakat o kadar basit değil. Ne petrol endüstrisi bu meblağı tek başına ödemeyi kolayca kabullenebilir ne de gemicilik endüstrisinden CLC-FC rejiminin ters yüz edilmesine kolayca izin vermesi beklenebilirdi. Kimin galip geleceğini elbette ki kimin daha güçlü olduğu belirleyecekti. Gemicilik endüstrisi, yüzyıllardır devletleri yönlendirebilme gücüne sahip olmuştur<sup>[39]</sup>. IG üzerinden dünya deniz sigortası pazarındaki hâkimiyeti de bu gücü pekiştirmiştir<sup>[40]</sup>. Petrol endüstrisinin ise, son yüzyılda yaşanan savaşlarla çizilen dünya haritası üzerinde bile önemli bir etkisinin olduğunu biliyoruz.

#### a. OCIMF'nin Tezleri

41 OCIMF'nin IOPC Fonları Çalışma Grupları'ndaki tezleri şöyle idi:

- (a) Kirlenme konvansiyonlarının öngördüğü sistem, kazada hiçbir payı olmayan bütün dünyadaki petrol alıcılarından toplanan katkılarla işlemektedir. Sistem ilk tasarlandığı yıllarda makul ise de, aradan geçen süre içerisinde bu meblağlar yükselmiş ve kabul edilemez bir hal almıştır. Donatanlar ile yük ilgilileri arasındaki denge korunmalıdır. İlave Fon'un sadece petrol alıcıları tarafından finanse edilmesi bu dengeyi bozar <sup>[41]</sup>.
- (b) Petrol dökülmelerinin tamamına yakını geminin operasyonlarına ilişkin kusurlara dayalıdır <sup>[42]</sup>. Bununla ilgili hiçbir bağı ve yetkisi olmayan kimselerin, bir gemi kazasının sonuçlarından en büyük payı üstlenmesini öngören bir sistem mantıklı değildir. Donatanın geminin yapısı, donatılması ve işletilmesi ile ilgili sorumluluklarını göz ardı ederek yük sahiplerine düşen tazminat yükünün arttırılması doğru değildir <sup>[43]</sup>.
- (c) Petrol endüstrisi ile zararın asıl faili olan donatanlar arasındaki kopukluk sadece gelecekteki kaza risklerini arttırır. Donatanlar CLC 92'de bertaraf edilebilmesi çok zor olan sorumluluğu sınırlama hakkı ile de korunmaktadırlar. Donatana ait kusurlardan veya geminin düşük standartlı oluşundan kaynaklanan zararlar bunda hiçbir payı olmayan petrol alıcılarının üzerinde olmaktadır <sup>[44]</sup>.
- (d) OPA 90 yürürlüğe girdiğinden beri, Amerika'da gemilerden dökülen petrolün neden olduğu deniz kirlenmesi %95 oranında azalmıştır. Bu durum, OPA 90'nın öngördüğü "kirleten ödesin" esasına dayalı olan ve (CLC'den) daha sert bir sorumluluk rejimi öngören, ayrıca sorumluluğu sınırlama limitlerinin de daha yüksek olduğu sistemin bir başarısıdır. OPA 90'daki sert sorumluluk rejimi nedeniyle, artık düşük standartlı tankerler yerine çift cidarlı tankerler kullanılmaya başlanmış, bu da kirlenmeleri azaltmıştır <sup>[45]</sup>.
- (e) CLC'de öngörülen sorumluluk rejiminde yapılacak değişiklikler ile kazaların azaltılması mümkündür. Gemi malikinin sorumluluk limitleri yükseltilmeli, sorumluluğu sınırlama hakkının kaybedilmesi koşulları yumuşatılmalı, düşük standartlı gemilerin kullanılmasına ilişkin caydırıcılık sağlanmalıdır <sup>[46]</sup>.

## b. IG'nin Tezleri

42 IG'nin IOPC Fonları Çalışma Grupları'ndaki tezleri şöyle idi:

- (a) CLC 69 ve FC 71 rejimini inşa eden konferanslarda “kirleten ödesin” kuralı kabul edilmiştir. Kirleten olarak ise; tanker maliki ile petrol alıcısı esas alınmıştır. Petrol alıcılarının kirlenmenin ekonomik sonuçlarından sorumlu tutulması, bunların kirlenmeye neden olan petrolün üretilmesi ve taşınmasından çok yüksek kâr elde eden büyük şirketler olmasındandır. Navlun petrolün pompa fiyatının ancak %8’ine tekabül etmektedir. Gemi malikinin, kirlenme mağdurları için tek adres olarak gösterilmesi ise, taşımanın bunun nezaretinde gerçekleşmesi ve mağdurlar için etkili bir tazminat rejimi kurabilmek düşüncelerine dayalıdır. Kirlenme konvansiyonlarını kaleme alanlar, kirlenmenin ekonomik sonuçlarını gemicilik endüstrisi ile petrol endüstrisi arasında paylaşmayı amaçlamıştır <sup>[47]</sup>.
- (b) 1990-1999 arasında meydana gelen 360 tanker kazasına bakıldığında bu amacın gerçekleştiği ve tazminatların eşit oranda paylaşıldığı görülmektedir. Bu dengeyi petrol endüstrisi lehine bozmak ise, kurulmuş olan düzenden geri adım atmak anlamına gelir <sup>[48]</sup>.

	Paylaşılan tazminat		Erika harç		Nakhodka ve Erika harç	
	CLC	Fon	CLC	Fon	CLC	Fon
<b>Tazminat &amp; CLC-FC limitleri</b>						
Gerçek tazm. & Mevcut limitler	51	49	59	41	71	29
Gerçek tazm. & %50 artırılmış limitler	53	47	64	36	82	18
Enflasyona göre ayarlanmış & %50 artırılmış limitler	49	51	55	45	65	35

**Kaynak:** 92FUND/WGR.3/8/2.

- (c) Kirlenme konvansiyonları kaleme alınırken güdülen amaç; suçlu cezalandırmak değil, kirlenme mağdurları için hızlı ve etkili bir tazminat rejimi kurmaktır. Bu nedenle, mağdurların karşısına sert bir sorumluluk rejimine tabi tek bir muhatap olarak gemi maliki çıkarılmıştır. Şayet bu yapılmamış olsaydı, kimin (çarterer, işleyen gibi) kusurunun zarara sebebiyet verdiği yargılama sonucunda belli oluncaya kadar, mağdurlar uzun süre tazmin edilemezdi. Hâlbuki CLC, kusurlu tarafa sorumluluk yüklemek yerine; “kayıtlı malik” şeklinde basit bir formül seçmiştir. Kayıtlı malik çoğu zaman gemiyi işletmemesine rağmen sert bir sorumluluğa tabi tek kişi olması bilinçli bir tercihtir. Buna paralel olarak, yük tarafına ait katkı da tek bir petrol şirketinden değil bütün petrol alıcılarından toplanmaktadır. Sistem böyle işliyor; çünkü zarar gören üzerine kusur ispatı yüklenmemiştir <sup>[49]</sup>.
- (d) Geminin işleteninin ya da çartereri olan petrol şirketinin üzerine bireysel bir sorumluluk

yüklenmemesinin eleştirilmesi konvansiyonların yanlış yorumlanmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca, yüksek meblağlı bir talebe muhatap olan donatan, hem sonraki yıllarda yüksek prim öder hem de zararın bir kısmı (poliçedeki muafiyetler sebebiyle) zaten kendi üzerindedir. Bu açık sonuç da, davranışının cezasını belirli bir ölçüde çektiğini gösterir. Bunun ötesinde bir ceza zaten düşünülemez. Çünkü, 5 milyon USD'den (bugün 7 milyon) yüksek talepler reasürans yoluyla IG'ye, oradan bütün P&I kulüplerine ve nihai olarak da ilave prim/katkı yoluyla bütün donatanlara intikal eder. Yani, bunun sonuçları münferit bir sigortalı üzerinde kalmamakta, CLC'ye dayalı büyük taleplerin yükü dünyadaki bütün donatanlar arasında paylaştırılmaktadır. CLC 69 ve FC 71'i kaleme alanlar, bunun çok iyi farkında oldukları için kirlenme zararlarını iki "endüstri" arasında paylaştırmışlardır <sup>[50]</sup>.

- (e) Sorumluluk ile gemilerin standartları arasında bağ kurmak da doğru değildir. Sorumluluk konvansiyonları güvenlik düzenlemelerinin tartışılacağı yer değildir. Bunlara uyulmasının sağlanması ve petrol taşımacılığındaki standartların yükseltilmesi için liman devleti kontrolleri, klas denetimleri gibi ayrı mekanizmalar vardır. Öte yandan, güvenlik ile sorumluluk arasında ilişki kurmak ilk bakışta makul gibi görünse bile, pratikte bir geminin standartlarındaki düşüklük çoğunlukla kaza vesilesiyle ortaya çıkar. Buna bağlanan olumsuz bir sonuç da, aslında kirlenme mağdurlarını güç duruma sokar <sup>[51]</sup>.

### c. Direktörlüğün Çalışmaları

- 43 2004 yılında OCIMF baskısını arttırmış, yeni araştırmalarla desteklediği şu görüşleri savunmuştur: Sorumluluk konvansiyonları her ne kadar güvenlik düzenlemelerinin tartışılacağı yer olmasa da, bu ikisi ayrılmaz bir bütündür. Tazminat rejimi ve mali sonuçlar, güvenlik ve kirlenmenin önlenmesi konusunda çok güçlü araçlar olabilir. Yeter ki, üye devletler bunları kullanma konusunda istekli olsunlar. Güvenlik standartlarının yüksek şekilde uygulanması sağlandığında tanker kazaları önemli oranda azalabilir. Öte yandan, 71 Fonu kurulurken, genel sorumluluk limitleri (LLMC) üzerinde sigorta teminatı sağlamak konusunda ciddi güçlükler vardı. Fakat IG üyesi P&I kulüpleri, bugün 1 milyar USD limitli sigorta teminatı vermektedir <sup>[52]</sup>.

- 44 Bu arada IOPC Fonları Direktörlüğü de geniş bir inceleme yapmış ve gerçek tablo ortaya çıkmıştır. Bu tablo kirlenme zararlarının nihai olarak nasıl paylaşıldığını göstermek yanında, bu paylaşımda tonaja göre önemli farklılıklar olduğuna da dikkat çekmektedir:



**Tablo 4.** 1978-2002 Yılları Arasında Meydana Gelen Kazalarla İlgili Yapılan Ödemeler ve Bu Ödemelerin Gemicilik Endüstrisi ile Petrol Endüstrisi Arasındaki Dağılımı (Brüt Ödemeler)

Tonaj (GT)	Kaza Sayısı	Ödenen Tazminat (USD)	Gemicilik (%)	Petrol (%)
= 5000	1.275	194.661.610	37	63
5000-20.000	1.227	510.344.080	16	84
20.001-80.000	2.221	732.038.755	42	58
80.001-140.000	860	183.268.260	73	27
> 140.000	315	107.905.839	69	31
<b>TOPLAM</b>	<b>5.798</b>	<b>1.728.218.543</b>	<b>39</b>	<b>61</b>

**Kaynak:** 92FUND/WGR.3/22.

**Tablo 5.** CRISTAL Üzerinden 71 Fonu'na Yapılan Ödemelerden Sonra Net Ödemeler

Tonaj (GT)	Kaza Sayısı	Ödenen Tazminat (USD)	Gemicilik (%)	Petrol (%)
= 5000	1.275	194.661.610	46	54
5000-20.000	1.227	510.344.080	16	84
20.001-80.000	2.221	732.038.755	51	49
80.001-140.000	860	183.268.260	73	27
> 140.000	315	107.905.839	95	5
<b>TOPLAM</b>	<b>5.798</b>	<b>1.728.218.543</b>	<b>44</b>	<b>56</b>

**Kaynak:** 92FUND/WGR.3/22.

**Tablo 6.** CRISTAL Ödemeleri ve Rücu Davalarıyla Üçüncü Kişilerden Alınan Tazminatlardan Sonra Net Ödemeler

Tonaj (GT)	Kaza Sayısı	Ödenen Tazminat (USD)	Gemicilik (%)	Petrol (%)
= 5000	1.275	194.661.610	46	54
5000-20.000	1.227	548.847.246	39	61
20.001-80.000	2.221	669.590.723	50	50
80.001-140.000	860	237.674.405	79	21
> 140.000	315	107.905.839	95	5
<b>TOPLAM</b>	<b>5.798</b>	<b>1.788.679.822</b>	<b>53</b>	<b>47</b>

**Kaynak:** 92FUND/WGR.3/22.

## V. Yeni Dönem

45 Yukarıdakiler olurken, taraflar bir yandan da çeşitli uzlaşma teklifleri sunuyorlardı <sup>[53]</sup>. Sonuçta, çeşitli tavizlerle ama OCIMF'nin taleplerine yakın bir yerde uzlaşma sağlanmıştır. IG, tanker standartlarının

yükseltilmesi konusundaki P&I kulüplerine ait uygulamayı herkesin bilgisine sunmuştur [54]. Bundan başka, OCIMF'nin teklifine de uygun olan STOPIA ve TOPIA isimli iki sözleşme önermiştir [55].

## 1. 2006 Tarihli MOU

46 19.04.2006 tarihinde, P&I kulüplerini temsilen IG ile IOPC Fonları (92 Fonu ve İlave Fon) arasında bir memorandum (MOU) imzalanmıştır [56]. Bununla kirlenme zararlarının paylaşılması konusunda yeni bir düzen getirilmektedir. Bu düzen, STOPIA 2006 (*Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*) ve TOPIA 2006 (*Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*) adlı iki sözleşmeye dayalıdır. STOPIA ve TOPIA tanker malikleri arasındaki sözleşmeler olup, gönüllük esasına göre IOPC Fonlarını tazmin etmeyi amaçlamaktadır. IOPC Fonları ise bu iki sözleşmeye taraf değildir. P&I kulüpleri, MOU ile üyeleri olan tanker maliklerinin bu sözleşmelere taraf olmasını sağlamayı üstlenmektedir. Sonuçta, tanker malikleri IOPC Fonlarını tazmin edecek, dolayısıyla petrol alıcıları da IOPC Fonlarına daha az katkı ödeyeceklerdir. Böylece, İlave Fon Protokolü'nün petrol endüstrisi aleyhine bozmuş olduğu denge yeniden sağlanacaktır. Sistem kısaca böyle işlemektedir.

47 MOU hükümlerine daha yakından bakılacak olursa:

- (a) Kulüpler, Fon aleyhine talep riski doğurabilecek petrol dökülmelerini Fon'a bildireceklerdir. Bundan sonra, taraflar kaza hakkında ve kirlenme zararlarının önlenmesi, en aza indirilmesi veya ortadan kaldırılması konusunda görüş alışverişinde bulunacaklardır (m.1).
- (b) Kulüpler, petrol dökülmesi veya dökülme tehlikesi üzerine önleyici tedbirler alınmasını üyelerine tavsiye edecek ve onları bu konuda cesaretlendireceklerdir (m.2).
- (c) Fon, kirlenme zararları için malik aleyhine ileri sürülen taleplerin hallinin öncelikle kulüplerin sorumluluğunda olduğunu kabul etmekte, kulüpler de Fon aleyhine talep doğurabilecek kazalarla ilgili görüş alışverişinde bulunmayı üstlenmektedir (m.3).
- (d) Kulüp ve Fon, ortak talep ofisi kurmak da dâhil olmak üzere, taleplerin halli konusunda işbirliği yapmayı kabul etmektedir. Kulüp, malikin üçüncü kişiye karşı olan sorumluluğunu belirlemek ve kabul edilebilir tazminat miktarını hesaplamak için sörveyör ve uzman kullanılması konusu ile ilgilenecek, Fon da bu konuda işbirliği yapacaktır. Malik ile Fon'un menfaatlerinin çatışması hali bundan müstesnadır. Kullanılan uzmanlara ve ortak ofise ait bedeller, Kulüp ve Fon arasında, kirlenme zararlarından sorumlulukları oranında paylaşılacaktır (m.4).

(e) Kulüpler, üyelerinin STOPIA hükümlerine göre 92 Fonu'nu tazmin etmeleri konusundaki sorumlulukları için sigorta teminatı sağlayacaklardır (m.9/B).

İlgili Gemiye <sup>[57]</sup> ilişkin olarak, kulüp teminatı (kuralları) petrol kirlenmesi rizikosuna karşı sigorta için kulübe girildiğinde STOPIA'ya da otomatik giriş sağlayacaktır. Ancak 9. maddedeki hiçbir şey kulüp kurallarının şunları sağlamasını gerektirmez:

- (i) Bu otomatik girişe, malikinin Katılan Malik olmayı açıkça reddettiği veya STOPIA'dan çekilmiş olduğu bir gemiye karşı başvurmak,
- (ii) Katılan Malikin sonraki bir tarihte STOPIA'dan çekilme hakkını etkilemek,
- (iii) STOPIA'ya girmemiş herhangi bir gemiyi kirlenme rizikolarına karşı teminattan istisna tutmak (m.9/C).

Her kulüp, şunları mümkün olan en kısa sürede Fon'a bildirecektir:

- (i) STOPIA'ya girmediği halde, kulübün petrol kirlenmesi rizikosuna karşı sigortalamayı kabul ettiği İlgili Gemiler,
- (ii) STOPIA'dan sonradan çekilmiş olup da kulübün kirlenme teminatı sağlamaya devam ettiği gemiler (m.9/D.c).

Fon, Sözleşmeye Girmiş Geminin karıştığı bir kazanın sebep olduğu kirlenme zararı için, STOPIA çerçevesindeki talebini doğrudan kulübe karşı ileri sürebilir. Kulüp, zararın Katılan Malikin kast veya pervasızlığının sonucu olduğu savunmasını saklı tutar, ancak malike karşı ileri sürebileceği diğer savunmalardan yararlanamaz. Kulüp aleyhine yapılacak işlemler, STOPIA'nın Katılan Malike başvurulmasını düzenleyen hükümlerine tabidir (m.9/E).

92 Fonu m.9/D.c'ye göre bir ihbar almış olmadıkça, İlgili Gemi olmasına rağmen STOPIA anlamında Sözleşmeye Girmiş Gemi olmaması dolayısıyla malikinin de STOPIA çerçevesinde hiçbir sorumluluk altında bulunmadığı bir geminin karıştığı kazanın sebep olduğu kirlenme zararlarından dolayı, kulüpler 92 Fonu'nun m.9/E'deki haklardan yararlanacağını kabul ederler (m.9/F).

Şüpheden kaçınmak için, m.9'un kaza anında STOPIA çerçevesinde İlgili Gemi sayılmayan herhangi bir gemiye uygulanmayacağı ve 92 Fonu'na kaza anında ilgili gemiyi sigortalamış olan kulüp dışında herhangi bir sigortacıya karşı herhangi bir dava hakkı verilmediği kabul edilmiştir (m.9/G).

MOU, m.9'un verdiği doğrudan dava hakkı, İlgili Geminin CLC 92, m.8 uyarınca sigorta sertifikası

taşınması gerekmesine bağlı değildir (m.9/H).

STOPIA'nın ilgili maddesine rağmen, kulüp STOPIA'yı sona erdirmek veya değiştirmek istediğinde Fon'a danışacaktır (m.9/I).


- (f) MOU'nun TOPIA konusundaki hükümlerinin, STOPIA hakkındaki hükümleri ile aynı olduğunu belirtelim <sup>[58]</sup>.

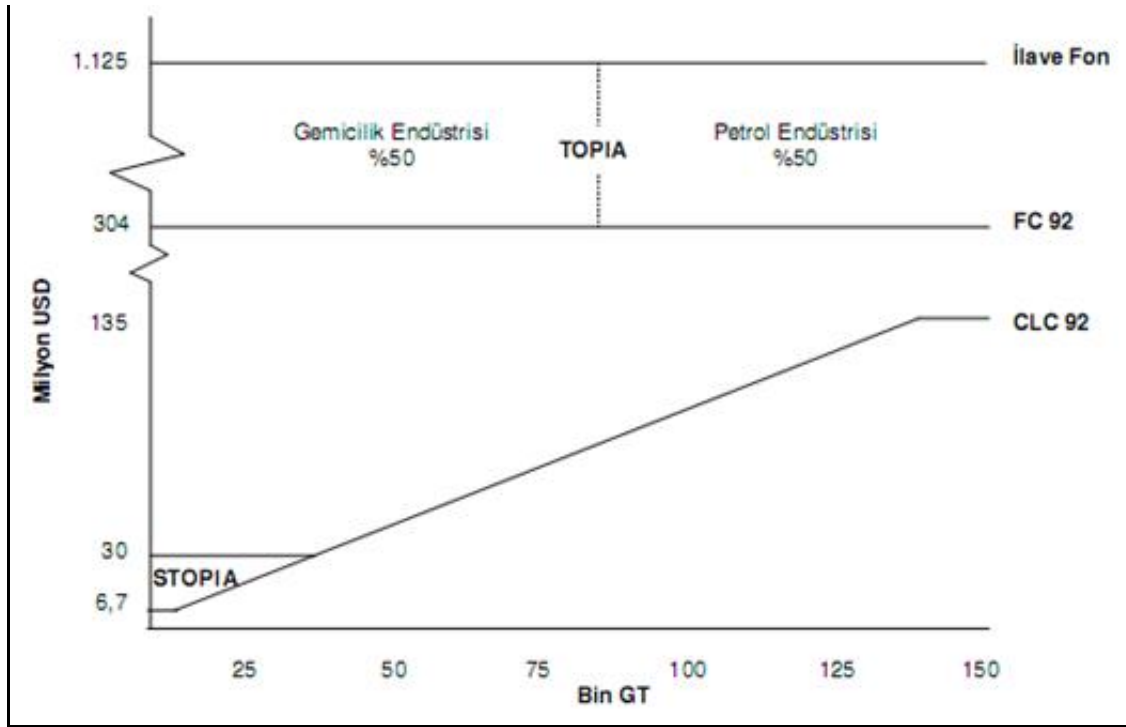
## 2. STOPIA ve TOPIA

48 STOPIA'nın uygulama alanı, FC 92'nin yürürlükte olduğu devletlerde meydana gelen Kirlenme Zararlarıdır <sup>[59]</sup>. Bu, küçük tanker sahipleri arasındaki bir sözleşmedir ve onların CLC 92'deki sınırlı sorumluluk limitlerinin arttırılmasını öngörmektedir. Sözleşmeye, IG üyesi olan bir P&I kulübüne giren ve Havuz Sözleşmesi yoluyla reasüre edilen bütün küçük tankerler için başvurulabilir. Bu tankerler, sözleşmede İlgili Gemi şeklinde ifade edilmekte olup, İlgili Gemilerin P&I kulübüne girmekle otomatik olarak STOPIA'ya da girdiği kabul edilmektedir. Böylece, bunun maliki olan kimse de sözleşmenin tarafı haline gelmekte ve sözleşme hükümleri ile bağlı olmaktadır. STOPIA, 29.548 GT'den küçük tanker maliklerinin ödeyecekleri tazminat limitini 20 milyon SDR'ye (30 milyon USD) yükseltmektedir. 92 Fonu her ne kadar bu sözleşmenin tarafı olmasa da, sözleşme Fon'un tazminat talebini Katılan Malike karşı ileri sürebilmesine imkân vermektedir. Kısacası, 92 Fonu, STOPIA kapsamındaki gemilere ilişkin olarak, üçüncü kişileri tazmin etmekle sorumlu kalmaya devam edecektir. Fakat Katılan Malik, CLC 92'deki sınırlı sorumluluk limitleri ile 20 milyon SDR arasındaki fark için İlave Fon'u tazmin edecektir.

49 TOPIA da aynı esaslara dayalı olup, şu farklılıkları taşımaktadır <sup>[60]</sup>: TOPIA'ya, IG üyesi bir P&I kulübüne giren ve Havuz Sözleşmesi yoluyla reasüre edilen bütün tankerler için başvurulabilecektir. Yani, STOPIA'dan farklı olarak, İlgili Gemi için tonaj sınırlaması yoktur. Sözleşmeye göre, Katılan Malik tanımına uyan kimse, İlave Fon'un kirlenme zararını tazmin için ödemiş olduğu meblağın %50'si için İlave Fon'u tazmin edecektir. Bu yenilikleri grafik yardımıyla açıklarsak:

**Tablo 7.** STOPIA ve TOPIA





50 STOPIA ve TOPIA, 2016 yılında, bu on yıl içerisinde meydana gelecek olan kirlenme zararlarının oluşturacağı tecrübe çerçevesinde gözden geçirilecek, bundan sonra da beş yılda bir bu gözden geçirmeler tekrarlanacaktır. Bu değerlendirmelerde petrol endüstrisi ve gemicilik endüstrisinin ödenen tazminatlardan aldıkları pay incelenecektir. Şayet taraflardan birinin payının %60'ı aştığı anlaşılırsa, eşitliği yeniden sağlamak için gerekli önlemler alınacaktır.

51 Gerek MOU, gerekse STOPIA ve TOPIA İngiliz hukukuna tabidir. Bunlardan çıkabilecek uyuşmazlıkları çözmeye de İngiliz Yüksek Mahkemesi yetkilidir. IG, OCIMF ve IOPC Fonları'nın, beş yıllık çekişmenin ürünü olan bu sözleşmeleri, İngiliz hukuku çerçevesinde titiz bir incelemeden geçirmiş oldukları anlaşılmaktadır [\[61\]](#).

### 3. STOPIA ve TOPIA'nın Ardından Yaşanan Gelişmeler

#### a. P&I Kulüpleri

52 Yukarıdaki gelişmeler P&I kulüpleri tarafından sirkülerler aracılığı ile üyeleri olan donatanlara duyurulmuş, kulüp kurallarında gerekli değişikliklerin yapılması için genel kurullar toplanmıştır [\[62\]](#). Yeni kurallara göre [\[63\]](#):

“Kulüp aksini yazılı olarak kabul etmiş olmadıkça, STOPIA'da “İlgili Gemi” şeklinde tanımlanan bir gemiye ilişkin olarak sigortalı olan bir üye, kulübe girmiş olması nedeniyle ve geminin kulüpte kaldığı süre içerisinde, STOPIA'nın (yürürlükte olduğu sürece) tarafı olacaktır. Kulüp aksini yazılı olarak kabul etmiş veya takdir yetkisini aksi yönde kullanmış olmadıkça,

üye yürürlükte olduğu sürece STOPIA'nın tarafı olarak kalmamışsa, o gemiye ilişkin olarak kirlenme teminatı verilmeyecektir.”.

TOPIA konusundaki kurallar da yukarıdaki paragrafın kopyalanmasından ibarettir. Görüldüğü üzere, P&I kulübüne üye olmakla otomatik olarak STOPIA ve TOPIA'nın da tarafı olan Malikin, sonradan bu sözleşmelerden çekilmesi önlenmek istenmiştir [64]. Bu sözleşmelerden çekilen bir üye, kulübün kirlenme konusundaki teminatından da mahrum kalacaktır. Ancak, bu istisnanın (*exclusion*) aksi kararlaştırılabileceği gibi, kulüp takdir yetkisi çerçevesinde bu istisnayı uygulamayabilir. 2006 MOU buna imkân vermekte, ancak kulüplere STOPIA ve TOPIA'ya taraf olmadığı halde kirlenme teminatı verdikleri gemilerin adlarını IOPC Fonları'na bildirilme görevi yüklemektedir (MOU, m.9/D.c). Buna aşağıda yeniden temas edeceğiz.

53 Konuyla ilgili diğer bir kulüp kuralı şöyledir: “... üyenin kulüp tarafından kabul edilmiş herhangi bir sözleşmenin tarafı olarak maruz kaldığı veya sorumlu olduğu herhangi bir zıya, hasar veya harcamalar, üyenin bu sözleşmedeki borçlarını yerine getirmek için maruz kaldığı bedeller ve harcamalar da dâhil olmak üzere kulüp sigortası kapsamındadır” [65]. Yani, üye kulübün onayı ile kirlenme zararlarının tazmini ile ilgili bir sözleşmeye taraf olmuşsa, kulüp üyenin bu sözleşmeden doğan borçlarını üzerine almayı kabul etmektedir. Bu, TOVALOP zamanından kalan eski bir kural olup [66], STOPIA ve TOPIA'yı da kapsayacak genişliktedir. Bazı kulüpler ise 2006 yılından sonraki kural değişiklikleri ile “STOPIA ve TOPIA” ibaresini sözkonusu kurula eklemiştir.

54 Son olarak, P&I kulüplerinin reasürans düzenlemelerini kısaca açıklamak gerekir. Reasürans, çok uzun süredir belirli P&I kulüpleri arasındaki Havuz Sözleşmesi (*Pooling Agreement*) üzerinden yapılmaktadır. Buna göre, her kulüp, üyelerinden gelen bir talebin 7 milyon USD'ye kadar olan kısmını kendi üzerinde tutar ve bunu aşan kısım Havuz Sözleşmesi'nin tarafı olan kulüpler arasında paylaşılır. Bunun yanında, bir de Grup Genel Zıya Fazlası Reasürans Sözleşmesi (*Group General Excess of Loss Reinsurance Contract*) vardır. Bu sözleşme ise, Havuz Sözleşmesi gereğince P&I kulüplerinin paylaşması gereken kısmın reasüre edilmesine ilişkindir ve bu teminatı sağlayan da Llyod ve dünyadaki diğer büyük sigortacılarıdır. Böylece, bir P&I kulübüne yapılan bir talebin 7 milyon USD'yi aşan kısmı, Havuz Sözleşmesi ve IG'nin reasürans düzenlemeleri sayesinde dünya sigorta piyasasına plase edilmiş olur. Grup Genel Zıya Fazlası Reasürans Sözleşmesi'ne göre, halen bir talebin 50 milyon USD ile 3.050 milyon USD arasındaki kısmı reasüre edilmektedir. Ancak, kirlenme talepleri bu kapsamda değildir. Kirlenme talepleri

için her kulüp 1.050 milyon USD ile sınırlı bir sigorta teminatı sağlar ve kirlenme talepleri ancak bu meblağa kadar IG'nin reasürans düzenlemelerine tabidirler <sup>[67]</sup>.

## b. IOPC Fonları

55 MOU'da IG tarafından yapılması öngörülen bildirimlerin ilki, Mayıs 2007'de yapılmıştır <sup>[68]</sup>: IG üyesi P&I kulüplerine 2007-2008 poliçe yılı için giriş yapan 5.680 tankerin STOPIA'ya da girdiği, buna karşılık 378 tankerin STOPIA'ya girmediği bildirilmiştir. STOPIA'ya giren tankerlerin toplam içindeki oranı %93,8'dir. Ancak, Ağustos 2007'de IG tarafından yapılan bir düzeltmeyle bu sayı 4.540'e düşürülmüştür. Aradaki farkın, ilk listede yapılan, CLC 92 ve FC 92 kapsamında olmayan LNG, LPG ve bazı kimyasal tankerlerin de hesaba katılması şeklindeki hatadan kaynaklandığı açıklanmıştır. Eylül 2007'de ise, bir P&I kulübüne girdiği halde STOPIA'ya girmemiş olan İlgili Gemi sayısı "sıfır", STOPIA'dan çekildiği halde bir P&I kulübü tarafından sigortalanan İlgili Gemi sayısı da yine "sıfır" olarak bildirilmiştir. Eylül 2007'de yapılan bildirim TOPIA için de aynıdır <sup>[69]</sup>.

56 Bununla birlikte, IG'nin sunuşlarında yer alan gerek Japon tankerleri ile ilgili, gerekse İlgili Gemi tanımı konusundaki açıklamalar şüphe uyandırmıştır. STOPIA'ya girmemiş olan birçok Japon tankeri vardır ve IG'ye göre bunlar İlgili Gemi değildir. Çünkü bunlar her ne kadar IG'nin bir üyesi olan Japon P&I kulübü tarafından sigortalıyor iseler de, bu kulüp Havuz Sözleşmesi'nin tarafı olmadığı için bu yolla reasüre edilmemektedirler. Buna Hollanda tarafından Mayıs 2007'de yapılan sunuşta ileri sürülen şüpheler de eklenmiştir. Burada da TOPIA, m.10 F'de yapılmış olan değişikliğin, esasa ilişkin bir değişiklik olduğu savunulmuştur. Bu değişiklik, IG ile birlikte sözleşmeler üzerinde küçük editoryal değişiklikler yapma konusunda IOPC Fonları Direktörlüğü'ne verilen yetki çerçevesinde gerçekleştirilmiştir <sup>[70]</sup>.

57 IG'ye göre:

- Havuz Sözleşmesi yoluyla reasüre edilmeyen tankerler İlgili Gemi değildir. Bunun altında yatan sebep, Havuz Sözleşmesi'nden ancak bu sistem için katkı ödeyen kimselerin yararlanabilmesidir.
- MOU, bir P&I kulübüne girişin STOPIA ve TOPIA'ya da otomatik olarak bir girişi sağlayacağını öngörmekle birlikte, Malik'in bu sözleşmelere taraf olmayı reddetme veya onlardan çekilme hakkını da açıkça tanımaktadır. Bu onun temel bir hakkıdır ve aksi yönde bir zorlama rekabet hukukuna ilişkin sıkıntılara yol açar.
- Mevcut rakamlar, İlgili Gemi olmayan tankerlerin bu sisteme dâhil edilmesi konusunda IG tarafından

yapılan teşviklerin başarılı olduğunu göstermektedir ve bu teşvikler gelecekte de devam edecektir.

Bu nedenlerle, STOPIA ve TOPIA için herhangi bir gözden geçirme veya değişiklik gerekli değildir. Bunun için 2016 yılı beklenmelidir.

58 IOPC Fonları Direktörlüğü de Ekim 2007’de bir değerlendirme yapmak durumunda kalmıştır. Buna göre, IG üyesi P&I kulüplerine girmiş olan tankerlerin 4.540 tanesi (%92,2) STOPIA’ya girmiştir. İlgili Gemi olmayan (Havuz Sözleşmesi üzerinden reasüre edilmeyen) 361 tanker STOPIA’ya girmemiştir. Yakın sefer yapan 609 Japon tankerinden 250 tanesi (%41) STOPIA’ya girmiştir. Bunların çoğu 200 GT’den küçüktür. 200 GT’den büyük olan 178 Japon tankerinin ise 128 tanesi (%78) STOPIA’ya girmiştir. Direktörlük, bu sözleşmelerin yaygınlaşmasında uluslararası toplumun menfaati olduğunu ve halen çok sayıda tankerin bu sistemin dışında olmasını kaygı verici bulduğunu belirtmekle birlikte, IG’nin endişelerine de hak vermiştir. Sonuç olarak, STOPIA ve TOPIA’nın gözden geçirilmesinin bu aşamada gerekli olmadığı ama IG’nin bunların yaygınlaştırılması konusundaki çalışmalarının devam etmesi gerektiği kanaatine varmıştır <sup>[71]</sup>.

### c. Avrupa Birliği

59 İlave Fon Protokolü’nün yürürlüğe girmesinde, blok halinde taraf olmaları nedeniyle, AB ülkelerinin önemli bir payı vardır. CLC 92’deki sertifikaya dayalı zorunlu sigorta sistemini model alan diğer IMO konvansiyonları için de aynı durum geçerlidir. Çünkü bu konvansiyonların yürürlüğe girmesi için belirli sayıda devletin taraf olması gerekmektedir. Dolayısıyla, dünyada yeni kurulan bir düzene bir bakıma AB öncülük etmektedir. AB’de son birkaç yıldır oldukça geniş bir kapsamda oldukça canlı tartışmalar yapılmaktadır.

60 Bu tartışmaları üç başlıkta ele alabiliriz:

(a) AB ülkeleri, kirlenme ve yolcu talepleri konularındaki IMO konvansiyonlarına blok halinde taraf olmakla kalmayıp, iç düzenlemeleri ile bazı konularda bu konvansiyonların ötesine geçmektedirler. Ayrıca, LLMC 96’da sayılan talepler için buradaki limitlerin iki katını karşılayacak tutarda olan yine sertifikaya dayalı bir zorunlu sigorta için çalışmalar yapılmaktadır <sup>[72]</sup>.

(b) Seyir güvenliği konusunda beş Direktif Teklifi daha yapılmıştır <sup>[73]</sup>.

(c) Bu tekliflerde, sorumluluk ve sınırlama rejimleri ile zararların önlenmesi ve güvenlik düzenlemeleri arasında açıkça bağ kurulmuştur. Buna uygun olarak, LLMC 96’nın sınırlama limitleri iki katına çıkarılmış ve sınırlama hakkının kaybı için halen geçerli olan “wilful misconduct” yerine ikame



edilecek yeni bir kusur derecesi üzerinde tartışılmaktadır.

61 IG bütün bu gelişmelere şiddetle karşı çıkmıştır. Çünkü AB'nin yaptığı şey, kulüp sigortasını adeta bir “zorunlu trafik sigortası” haline getirmektir ve bu gelişmeler kulüp sigortasına ait yüz elli yıllık kabulleri kökünden değiştirecek niteliktedir. Bunlar, P&I kulüplerinin üyesi olan donatanların zarar verdiği üçüncü kişilere, çok geniş bir alanda kulüplere karşı doğrudan dava hakkı tanıyacaktır. Onun için, kulüplerin bu gelişmeler karşısında bütün silahlarını kuşanmaları çok normaldir. Nitekim Ekonomik ve Sosyal Komite'ye 2006 yılının son günlerinde kısmen geri adım attırmakta başarılı olmuşlardır<sup>[74]</sup>. Bu tekliflerin 2008 yılının ikinci yarısında paket halinde yürürlüğe girmesi beklenmektedir<sup>[75]</sup>.

62 Tartışmaların gösterdiği diğer önemli noktalar şunlardır: Sertifika konusu birdenbire kızışmış ve sertifikanın gerçek önemi anlaşılmıştır. Bu, dünyada bugüne kadar öğretinin ilgisini çekmemiş olan bir konuydu<sup>[76]</sup>. Diğer bir nokta, OCIMF'nin IOPC Fonları'nda savunduğu ve IG'nin orada karşı çıktığı bütün tezlerin, AB zeminine taşınmış olmasıdır<sup>[77]</sup>.

## VI. Değerlendirme

63 2006 yılında, Petrolden kaynaklanan Kirlenme Zararlarının tazmini konusunda en az 2016 yılına kadar devam edecek olan yeni bir dönem başlamıştır. Bunu harekete geçiren güç, büyük Kirlenme Zararları sonucunda tazmin edilmeyen mağdurların oluşturduğu kamuoyu baskısıdır. Buna yön veren ise, IG ile OCIMF arasındaki güç mücadelesidir.

64 Mücadele beraberlikle sonuçlanmış gibi görünse de, gemicilik endüstrisi önemli yaralar da almıştır. Sertifikaya dayalı zorunlu sigortanın yaygınlaşmasında halen devam eden patlama, bunun bir göstergesidir. Sınırlama rejimlerinin gözden geçirilmesi ve limitlerinin yükseltilmesi, ayrıca detaylı güvenlik düzenlemeleri yapılarak bunlarla sorumluluk arasında bağ kurulması da, diğer bir göstergedir. Klas kuruluşlarının bir gemi kazasının sonuçlarından sorumluluklarının sözkonusu olabileceği de, yine bu mücadelenin yansımaları arasındadır. Son yıllarda, bütün bu konularda yapılan hukukî düzenlemeler ve bilimsel araştırmalarda görülen artışta da, petrol endüstrisinin yaptığı kamuoyu yönlendirmelerinin önemli bir payı olmalıdır. Muhataplarının bunun ne kadar farkında oldukları tartışılabilir. Bütün bunların geri dönüşünün ise, gemicilik endüstrisinin ödeyeceği sigorta prim/katkılarında gerçekleşecek bir artış şeklinde olacağını tahmin ediyoruz<sup>[78]</sup>.

65 Şüphesiz, IG'nin bu mücadeleden elde ettiği kazançlar da olmuştur. Bir kere, CLC 92'nin yeniden

tartışmaya açılmasını engellemiştir. Buradaki sistem bütün IMO konvansiyonlarına model olduğu için, bu son derece önemlidir. Kulüpler, üzerlerindeki kamuoyu baskısını işin mutfağında oldukları tek bir konvansiyona kanalize (*channeling*) etmekte başarısız olsalardı, bugün dünyanın dört bir yanında OPA 90 [79] gibi yüzlerce doğrudan dava kanunu altında eziliyor olurlardı. IMO konvansiyonları sayesinde, önümüzdeki on yıllar için bundan kurtulmuşlardır.

- 66 Diğer taraftan, IG kurulan sistemin devamlılığını sağlama imkânını da elde etmiştir. MOU'da, P&I kulüplerinin taleplerin halli (*claims handling*) konusundaki yetkisi, IOPC Fonları tarafından açıkça kabul edilmiştir. Kulüpler, bu konuda yüz yıllık tecrübeye ve dünya çapında bir hizmet ağına sahiptir. Tekne sigortacıları bile büyük olaylarda bu işleri P&I kulüplerine bırakır. Taleplerin halli, kimden ne alınıp kime ne verileceğini belirleme gücü verir [80]. Onun için, kulüpler her ne kadar daima perde gerisinde kalmayı tercih etseler de, her kirlenme olayında en güçlü inisiyatif sahibi olan birer gölge adam konumundadır. Dolayısıyla, MOU ile yapılan şey, fiilen dümende olan P&I kulüplerine ehliyet vermektir.
- 67 Kulüplerin kirlenme teminatına ilişkin kuralları, bir olaydan çıkan bütün talepleri tek bir talep olarak kabul ederek, kirlenme zararları için geçerli olan 1.050 milyon USD'lik limite tabi tutmaya imkân vermektedir. Kirlenme olaylarının %83'ünün, çatma, karaya oturma, yangın ve patlamadan kaynaklandığı düşünülürse, bunun ne anlama geldiği anlaşılır [81]. IG üyesi kulüpler tarafından sigortalanmış iki geminin karıştığı olaylarda da, kulüplerin sorumlulukları yine aşağı çekilebilir. Böylece, kulüpler IOPC Fonları ile paylaşılacak olan tazminat miktarını bir ölçüde belirleme imkânına sahip olabilirler. Bu da, kurulan sistemin devamlılığının bir anlamda teminatıdır. Çünkü sistemin yeniden tartışmaya açılması, gelecekte petrol endüstrisi ile gemicilik endüstrisi arasındaki dengenin bozulmasına bağlıdır [82].
- 68 CLC 92'de zorunlu kılınan şey bir mali güvencedir ve bunun bir sigorta olması bile zorunlu değildir. Gerçi, IG üyesi kulüpler CLC 69'dan bu yana pazara hâkimdirler. Fakat bunların dışında da CLC 69 ve CLC 92 sertifikası için mavi kart veren P&I sigortacıları vardı. Yeni sistem ise, sigorta sektörü olarak bile değil, IG üyesi kulüpleri ismen bu sistemin merkezine yerleştirmektedir. Diğer sigortacılar (bir ölçüde Japon P&I kulübü dâhil) tarafından sigortalanan gemiler, Havuz Sözleşmesi üzerinden reasüre edilmedikleri için STOPIA ve TOPIA kapsamına girmez. Dolayısıyla, belirli P&I kulüplerine doğru bir mecburi istikamet yaratılmıştır. Bu durum, rekabet hukuku açısından pekâlâ tartışılabilir. Gerçekte, IG bir karteldir. Kurucu sözleşmeleri 1975 yılından beri Avrupa Komisyonu önüne gidiyor, her seferinde hararetle tartışmalar ve birtakım manevralar neticesinde on yıllık muafiyet tanınıyordu. Son muafiyetin süresi 2009 yılında

doluyordu. Fakat Roma Andlaşması'nın konuyla ilgili maddelerinde yapılan değişiklik, bu muafiyetin gözden geçirilme gerekliliğini ortadan kaldırmıştır<sup>[83]</sup>. Görüldüğü üzere, IG de bunu değerlendirmekte hiç geç kalmamıştır. IG'nin yarattığı bu yeni açmazın, bu kez de arkasına IOPC Fonlarını aldığı için, IG aleyhine bir sonuca yol açmayacağını düşünüyoruz<sup>[84]</sup>.

69 Bununla birlikte, yeni sistem önümüzdeki yıllarda bazı tartışmalara yol açabilir. Bir örnekle açıklarsak: 5.000 GT'lik bir Geminin Malikine, yaklaşık 23,25 milyon USD (STOPIA) + 337,5 milyon USD (TOPIA) ilave sorumluluk yüklenmektedir<sup>[85]</sup>. 5.000 GT'lik bir tanker bundan çok daha ucuzdur. Malikin böyle bir sorumluluk altına girmesi için hiçbir şey yapması gerekmez. Kulübe sigorta için başvurmakla bu sözleşmelere de otomatik olarak taraf olmuş sayılır. Şayet bunu istemiyorsa, kulübe bir çekilme beyanında bulunması gerekir. Bu beyan, üç ay sonra hüküm doğurur. Üç ay sonra, Malik sözleşmelerden çekildiği için kulübün kirlenme teminatından mahrum kalır. Onun için, kendisine verilen mavi kart ve dolayısıyla CLC 92 sertifikası geri alınır. O zaman da o tankeri derhal satması gerekir<sup>[86]</sup>. Tabii, kulüp buna rağmen Malike kirlenme teminatı vermeyi kabul ederse, durum değişir. Sistemin esasları dikkate alındığında, kulüp bunu verme(me)k için, herhalde kabul edilemeyecek yükseklikte bir ilave prim/katkı talep edecektir. Bundan kimsenin haberi olmaz.

70 Sigorta zorunluluğu CLC 69'dan beri uygulanmaktadır ve artık tartışılabilir değildir. Malikin CLC 92'nin kendisine tanıdığı sınırlı sorumluluk limitlerinden kendi rızası ile feragat edebileceği konusunda da bir kuşku olmamalıdır. Buna uygun olarak, bu limitlerden sadece IOPC Fonları lehine de feragat edilebilir. Ancak, konumuz açısından böyle bir rızanın varlığından söz edebilmek kolay değildir. CLC 92'nin, sorumluluğunu bu konvansiyona uygun olarak sınırlamış olan Malikin başka mallarına kimsenin el uzatamayacağını öngören 6. maddesiyle, bu sözleşmelerdeki farazi taahhütlerin nasıl bağdaştırılacağına ilişkin henüz tespit edebildiğimiz bir bilimsel inceleme de yoktur. Görünüşe göre, ortadaki durumu tanker maliklerinin içine düşürülmesine göz yumulan bir oldu-bitti şeklinde nitelendirmek en doğrusudur. Bu oldu-bitti, bu kimselerin isimleri belirli olan sigortacılar tarafından belirli bir meblağ için sigorta edilmeleri konusundadır. 2000 yılında konvansiyon limitleri % 50,37 oranında arttırılırken de kimse tanker maliklerine bir şey sormamıştı ama bu onların bu yönde bir irade beyanında buldukları farz edilerek değil, neticede bir konvansiyon ile yapılmıştı.

71 Buna göz yumulmasının nedeninin, kolektif yarara bireysel yararlar karşısında öncelik tanıyan bir yaklaşım olduğu, buraya kadar anlaşılmalı olmalıdır. Sonuçta, mağdurlar daha iyi tazmin edilecek; bunun faturasını da

iki endüstri eşit olarak ödeyecektir. Gerisi iki endüstrinin kendi iç problemleridir. Fakat aynı ekonomik sonuca götürecek olan başka hukukî yollar da bulunabilirdi. Onun için, iki endüstrinin bu sistemi kabul etmekle neleri amaçladıkları ve hangi problemleri göze aldıkları üzerinde biraz daha durmak gerekir.

72 STOPIA ve TOPIA eklerindeki açıklayıcı notlarda belirtildiği üzere, İlave Fon Protokolü'nün geniş kabul görmesini sağlamak, bu sözleşmelerin amaçları arasındadır. Bunun İlave Fon Protokolü'ne taraf ülkelerdeki petrol alıcılarının menfaatine olduğu söylenebilir. Neticede, Protokol yaygınlaştıkça riski yaymış ve belki de ödeyecekleri katkı miktarını düşürmüş olacaklardır. Buna karşılık, diğer devletlerin iradelerinin İlave Fon Protokolü'ne taraf olma konusunda zorlandığı da söylenebilir. Bir devletin, bir konvansiyona taraf olup olmama kararını kendi menfaatleri doğrultusunda yapacağı bir fayda-maliyet hesabı sonucunda alması, onun en doğal hakkıdır.

73 Burada, IOPC Fonları'nın sorumluluğunu Malik ve/veya kulübün sorumluluklarından farklılaştıran sebeplerin vurgulanması da yararlı olacaktır:

- (a) Mücbir sebep, sabotaj veya devletlerin kusurundan kaynaklanan Kirlenme Zararları. Malik ve kulübün hiçbir sorumluluğu yoktur. 92 Fonu ise sorumludur.
- (b) Zarardan yakınan kimsenin kusuru Kirlenme Zararına katkıda bulunmuş olsa bile, Önleyici Tedbirler. Devletin veya chartererin kusuruyla meydana gelen olaylarda bunlar tarafından alınan önleyici tedbirler, buna örnek gösterilebilir. Malik ve kulüp sorumluluktan kurtulduğu halde, 92 Fonu kurtulamaz.
- (c) Malikin kast veya pervasızlığından kaynaklanan Kirlenme Zararları. Kulüp sorumluluktan kurtulur. Malik sorumludur ve sınırlama hakkını da kaybeder. Fakat eski bir tankerin değeri sınırlama limitlerinin altında olabilir ve Malik bir tek gemi şirketi ise, iflâs ettirilebilir. 92 Fonu'na kast veya pervasızlık için sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmamıştır.
- (d) Malik CLC 92 altındaki borçlarını yerine getirmekte mali açıdan yetersizse ve sigortası da tazminat taleplerini kapsamıyor veya yetersizse. Kast veya pervasızlık buraya da girer. Diğer taraftan, bu sebep IG kulüplerinin pazar hâkimiyetinde petrol endüstrisinin de menfaati olduğunu göstermektedir. Mali gücü zayıf olan sigortacılar, onların sorumluluğunu ağırlaştırabilir.

74 Yukarıdaki hallerde, kulübün normalde ne Malike ne de kirlenme mağdurlarına karşı bir sorumluluğu vardır. Fakat 92 Fonu bu hallerde mağdurlara karşı sorumludur. İşte STOPIA bu hallerde ödenen tazminat için Maliki 92 Fonu'na karşı sorumluluk altına sokmaktadır. MOU ile kulüp de aynı sorumluluk altına

girmektedir. Kulüp, her ne kadar Malikin altına girmesini sağladığı bu sorumluluk için ona sigorta teminatı sağlıyor ise de, bu onunla arasındaki sigorta sözleşmesinden kaynaklanan savunmaları ortadan kaldırmaz. Örneğin, kast veya pervasızlık halinde, yukarıdaki sonuç değişir. Çünkü mağdurları tazmin eden 92 Fonu, MOU gereğince kulübe başvurur. O da Malikin peşine düşer. Kulüp kuralları, kulüpleri namütenahi bir takdir yetkisi ile donatmıştır. Malik iflâs etmiş bir sermaye şirketi olsa bile, kulüp o şirketin arkasındaki gerçek kişilerin herhangi bir ilgisinin bulunduğu herhangi bir gemi üzerinden alacağını tahsil etmenin bir yolunu bulabilir. Buna “işte ilahi adalet” denilebilir. Ancak kulübün eli ilahi olmadığı için, dağıttığı şey de daima adalet olmayabilir. Örneğin, 92 Fonu mücbir sebep, sabotaj veya devletin kusuru nedeniyle ödemiş olduğu tazminat için de aynı mekanizmayı çalıştırabilir. Kulüp de STOPIA’dan doğan bu sorumluluklar için Malik’e teminat vermek istemeyebilir. Eğer öyle yapmak istiyorsa, beyan görevinden herhangi bir prim taksitinin geciktirilmiş veya herhangi bir klas tavsiyesine uyulmamış olmasına kadar, onlarca sebep bulabilir. Böylece, 92 Fonu’na ödediği para için Malik’e rücu eder. 92 Fonu da önce kulübe gitmek yerine, doğrudan Malik’i dava edebilir. Peki, Malik böyle bir duruma itiraz edemez mi?

75 Sözleşmelerdeki yetki ve hukuk seçimi klozu nedeniyle, gerek IOPC Fonları ve gerekse P&I kulüpleri tarafından Malike karşı açılacak davalar, İngiliz Yüksek Mahkemesi tarafından İngiliz hukukuna göre görülür. Her iki grup da, İngiliz hukukunun bunu sağladığı yönünde hukukî görüşler almıştır. Tabii, buradan alınan karar Malikin kendi ülkesindeki malları üzerinde icra edilmek isteniyorsa, o ülke mahkemesi tarafından tenfiz edilmesi gerekir. Ayrıca, Malik de bulunduğu ülke mahkemesinde pekâlâ bir menfî tespit davası açabilir. Bu mahkeme de, önce hukuk seçimi ve yetki klozunu, sonra da bu sözleşmelerdeki Malike izafe edilen farazi taahhütleri pekâlâ geçersiz bulabilir. Böyle bir incelemenin sonucunun, bütün hukuklarda İngiliz hukuku ile aynı olacağını düşünmek gerçekçi değildir. Ayrıca, bu sözleşmelerin yüksek bir amacının bulunması, onları böyle bir incelemeden muaf tutmaz. Bu paragraftaki varsayımlar, sözleşmelerde de açıkça kabul edilmiştir. Tabii, yine kurulan sisteme özgü bir üslupla:

“Her Katılan Malik, IG’nin sözleşmeyi şu hallerde bütün Katılan Malikler adına sona erdirmeye yetkili olduğunu kabul eder.  
Şayet:

...

(2) Sözleşmeye uyulması bir devlette kanuna aykırı bulunmuşsa (Sözleşme bu halde sadece o devlet açısından sona erdirilebilir)” (STOPIA, m.9/C).

76 Görüldüğü gibi, STOPIA ve TOPIA Malike çok ciddi bir sorumluluk yüklemektedir. Malik, belki de varlığından bile haberdar olmadığı, bu sözleşmelerin otomatik olarak tarafıdır ve pratik olarak bunlardan asla çekilemez. Sözleşmelere taraf olmayan IOPC Fonları, onu bu sözleşmelere göre dava edebilir. Bu

sorumluluk P&I teminatına dâhildir ama kulüp isterse teminat vermemek için birçok sebep bulabilir; ödenen tazminat için Malik'e rücu edebilir. Yine, sözleşmelerin bir tarafı olmayan IG, onları Malik adına sona erdirebilir. Kısacası, sistem tuhafliklarla doludur. Bunlara yukarıda açıklanan amaçlar için göz yumulmuştur. Kirlenme Zararlarının faturası iki endüstri tarafından eşit olarak ödendiği sürece, tartışma konusu da olmayacaklardır. Fakat bu durum, sistemin bireysel adaletsizlere yol açma ihtimalini göz ardı etmeyi gerektirmez. Bu ihtimalin gerçeğe dönüşmemesi için, P&I kulüpleri üyeleri arasında adil davranma konusundaki yükümlülüklerini akılda tutmalıdırlar.

## VII. Sonuç

77 2006 yılında, Petrolden kaynaklanan Kirlenme Zararlarının tazmini konusunda yeni bir dönem başlamıştır. Yeni dönem, STOPIA ve TOPIA isimli iki sözleşmeye dayalıdır. Bunlar, tanker Malikleri arasındaki sözleşmelerdir ve IOPC Fonları'nı tazmin etmeyi amaçlamaktadır. STOPIA, 29.548 GT'den küçük tanker Maliklerinin CLC 92'ye göre halen 4.510.000 SDR'den (6,7 milyon USD) başlayarak tonaja göre artan sınırlı sorumluluk limitlerini, 20 milyon SDR'ye (30 milyon USD) yükseltmektedir. Malik, kirlenme mağdurlarına karşı yine CLC 92'deki limitlerle sınırlı olarak sorumludur; mağdurların bunu aşan kısım için yine 92 Fonu'na başvurmaları gerekir. Fakat aradaki fark için Malikin (ve onun P&I kulübünün) 92 Fonu'nu tazmin etmesi gerekir. P&I kulübü, bu fark için de Malike sigorta teminatı sağlar. TOPIA da aynı esasa dayalıdır. Bu da, İlave Fon Protokolü ile Kirlenme Zararları için 750 milyon SDR (1.125 milyon USD) limitli bir tazminat mekanizması olarak kurulan İlave Fon'un, ödediği tazminatın %50'si için Malik (ve onun P&I kulübü) tarafından tazmin edilmesini öngörmektedir. Böylece, Kirlenme Zararlarının tazmini için mağdurları koruyan etkili bir tazminat rejimi kurmak ve bu tazminatı da gemicilik ile petrol endüstrileri arasında eşit bir şekilde paylaşmak amaçlanmıştır. IOPC Fonları kendi üzerine düşen tazminat yükünü dünya petrol endüstrisine, IG ise kendi üzerine düşen tazminat yükünü dünya gemicilik endüstrisine paylaşmaktadır. STOPIA ve TOPIA, 2016 yılında gözden geçirilecektir.

## KAYNAKÇA

### Bilimsel Yayınlar

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

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

**Hill, Cristopher/Bill Robertson/Steven J. Hazelwood:** An Introduction to P&I, LLP, London 1996.

**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 for the Admissibility of Claims”, ITOPC/OCIMF/INTERTANKO International Seminar on Tanker Safety, Pollution Prevention, Spill Response and Compensation, Hong Kong, 6 November 2002 <[http://www.itopf.org/\\_assets/documents/Jacobsson.pdf](http://www.itopf.org/_assets/documents/Jacobsson.pdf)> (Son ziyaret: 05.03.2008). (“Hong Kong 2002”).

**Jacobsson, Måns:** “The International Regime on Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution Damage: Recent Developments”, CMI Colloquium 2006, Cape Town, South Africa, 13-17 February 2006. <<http://www.enable-us.net/cmi2006capetown.info/pdf/M%20Jacobsson%20CMI%20Cape%20Town.pdf> > (Son ziyaret: 05.03.2008). (“Cape Town 2006”).

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

**Maura, Jose:** “Recent Developments Regarding the International Compensation Conventions Followin the Erika Incident”, IUMI Genoa Conference, 16-19 September 2001.

**Reynardson, William R. A. Birch:** “The History and Development of P&I Insurance, The British Scene”, Tulane Law Review, Vol.43, 1968-1969, No.3, s.457-475.

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

**Young, Peter:** Mutuality, The Story of UK Club, Granta Editions, 1995.

### Diğer Yayınlar ve Belgeler

#### Avrupa Birliği

COM(2005) 586 final – 2005/0236 (COD)

COM(2005) 587 final – 2005/0237 (COD)

COM(2005) 588 final – 2005/0238 (COD)

COM(2005) 589 final – 2005/0239 (COD)

COM(2005) 590 final – 2005/0240 (COD).

COM(2005) 593 final – 2005/0242 (COD).

Council Regulation (EC) No.1/2003, OJ, L.1/1, (04.01.2003).

Council Regulation (EC) No.411/2004, OJ, L.68/1, (06.03.2004).

European Commission Directorate General for Energy and Transport, “A new step forward for maritime safety in Europe”, March 2007.

## IMO

IMO A 21/Res.898.

IMO LEG/CONF.14/12.

IMO LEG/CONF.14/13.

IMO LEG/CONF.14/14.

IMO LEG/CONF.14/20.

IMO Resolution LEG.1(82).

IMO Resolution LEG.2(82).

IMO, Status of Conventions by Country, <<http://www.imo.org>> (Son ziyaret: 05.03.2008).

### **IOPC Fonları**

92FUND/A.6/4/3.

92FUND/A.11/23.

92FUND/A.12/24.

92FUND/A.ES.10/13.

92FUND/A/ES.11/6.

92FUND/A/ES.12/13.

92FUND/EXC.37/8.

92FUND/WGR.3/5.

92FUND/WGR.3/8/2.

92FUND/WGR.3/11/1.

92FUND/WGR.3/14/7.

92FUND/WGR.3/19/3.

92FUND/WGR.3/19/4.

92FUND/WGR.3/19/10.

92FUND/WGR.3/19/15.

92FUND/WGR.3/22.

92FUND/WGR.4/4/4.

92FUND/WGR.4/7/5.

IOPC Funds, Claims Manual 2005.

IOPC Funds, Explanatory Note 2006.

### **OCIMF**

OCIMF, “The US Oil Pollution Act of 1990 (‘OPA 90’) Why Has It Been so Successful at Reducing Spills?”, <<http://www.ocimf.com>> (Son ziyaret: 25.11.2006).

OCIMF, “OCIMF Welcomes 3rd Maritime Safety Package Focus on Enforcement and Pollution Prevention”. <[http://www.ocimf.com/view\\_document.cfm?id=765](http://www.ocimf.com/view_document.cfm?id=765)> (Son ziyaret: 05.03.2008).

### **P&I Kulüpleri**

Gard, Statutes and Rules, 2006.

North of England, P&I Rules, 2006/2007.



Shipowners, Rules, 2006.

Skuld, Statutes and Rules, 2006.

Skuld, 14.02.2005 ve 17.02.2006 tarihli sirkülerler. <<http://www.skuld.com>> (Son ziyaret: 05.03.2008).

Standard, P&I and Defence Class and Correspondents, 2006/2007.

UK Club, Rules and Bye-laws, 2007.

UK Club, Şubat 2006 tarihli 1/06 ve 8/06 sayılı sirkülerler. <<http://www.ukpandi.com>> (Son ziyaret: 05.03.2008).

West of England, Rules, 2006.

### Sigorta Hukuku Türk Derneği

Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 13-15 Ekim 1982, Tarabya-İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, Ankara, 1983.

(\*) Bu çalışma, ilgili mevzuat gereğince doktora tezimizden yararlanarak hazırlanmıştır. Bkz. **Serdar Acar**, Kültür Sigortası (P&I), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007. 19.03.2008 tarihinde Terazi Hukuk Dergisi’ne gönderilmiş, hakem incelemesinin tamamlanmaması nedeniyle 25.11.2008 tarihinde tarafımızdan geri çekilmiştir.

[1] International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. 19.06.1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Halen dünya tonajının %7,52’sini oluşturan 39 devlet taraftır. IMO, Status of Conventions by Country, <<http://www.imo.org>> (Son ziyaret: 05.03.2008). Tonajın günümüzdeki düşüklüğü CLC 92’nin bunun yerini almış olması sebebiyledir. Türkiye bu konvansiyona hiç taraf olmamıştır. CLC 69 hakkında geniş bir inceleme 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. Ayrıca bkz. **Cavid Abdullayev**, Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetkin, Ankara, 2005, s.225 vd.; **Hacı Kara**, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukukî Sorumluluk, Yamaner Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.160 vd.

[2] International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. 16.10.1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bunun yerine de FC 92 geçtiğinden, konvansiyon gereğince kurulmuş olan 71 Fonu artık tasfiye edilmiştir. FC 71 hakkında geniş bilgi için bkz. **Ünan**, s.182 vd.; **Abdullayev**, s.260 vd.; **Kara**, s.221 vd.

[3] International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. IMO’da 02.11.1973 tarihinde kabul edilen metin MARPOL 73 olarak bilinmektedir. Sonraki tarihli değişiklik yapan birçok protokolün en önemlisi MARPOL 78’dir. Bunun altı tane eki vardır. Türkiye, I (petrol hakkında), II (zehirli sıvı dökme yükler hakkında) ve V (çöpeler hakkında) nolu eklere taraf olmuştur (24.06.1990 tarih 20558 sayılı RG). I ve II nolu eklere dünya tonajının %98,73’ünü oluşturan 146 devlet, V nolu eke ise dünya tonajının %96,52’sini oluşturan 134 devlet taraftır. IMO, Status of Conventions by Country, <<http://www.imo.org>> (Son ziyaret: 05.03.2008). Geniş bilgi için bkz. **Abdullayev**, s.67 vd.; **Kara**, s.139 vd.

[4] CLC 69’un sorumluluk hukuku üzerindeki etkisi, sorumluluktan kusur unsurunu çıkaran ve common law ülkelerinde “strict liability”, bizde ise genellikle “tehlike sorumluluğu” olarak bilinen sorumluluk türüne, bugün işgal ettiği yeri bahşetmekteki katkısıdır. Aynı etki ceza hukuku için de sözkonusudur. Common law ülkelerinde “criminal intent” bizde ise “suç işleme niyeti” olarak bilinen kusurluluk, cezaî sorumluluğun bir unsuru olmaktan çıkarılmıştır. MARPOL ve seyir güvenliği kuralları ise, idare hukuku alanına girerler. İşte bu idare hukuku kuralları, çoğu zaman hem hukukî hem de cezaî sorumluluk için esas olur. Hukukî sorumlulukta, zarar çoğu zaman bu kuralların ihlalinin sonucudur; cezaî sorumluluk için ise bu kuralların yalnızca ihlali çoğu zaman yeterlidir. Fakat bütün yollar sonunda sigorta hukukuna çıkar. Çünkü malikin ödeme gücünü garantiye almayan bir sistem, mağdurların tazminini sağlayamaz. Parayı veren sigortacıdır ve bu yüzden son söz daima onundur. Petrolcülerin söz hakkı ise, paranın yarısını da bunların vermesi sebebiyledir. Son olarak, gemiler daima bir ülkeden diğer ülkeye gezerler. Dolayısıyla, bir gemi için gerek güvenlik düzenlemeleri gibi kuralları dayatabilmek, gerekse sorumluluk yükleyebilmek, devletler (genel ve özel) hukukunun alanına girer. İşte, bir sistemin çalışıp çalışmayacağı, bu dengelerin gözetilmesindeki başarıya bağlıdır. Mesela, sigorta teminatının kişileri idare hukuku kurallarına uymakta gevşekliğe sevk ederek zararların artmasına katkıda bulunması da mümkündür, idare hukuku kurallarına aykırı davranışların sigorta teminatına zarar veren sebepler kılıfına bürünerek sistemi tıkaması da mümkündür. Diğer dört alanda yapılan düzenlemelerin devletler arasında bir krize yol açması da, yine mümkündür.

[5]

Burada yapılmış olan bazı çalışmalara temas etmemek haksızlık olur. Independenta'nın ardından, üç kanunda değişiklik yapılmasını öngören bir tasarı paketi hazırlanmış, buna ait bilimsel tartışmalar yapılmış, fakat soruna o günkü konvansiyonlara taraf olmak suretiyle çözüm aranması gerektiğini savunan karşı görüşün etkisiyle paket kanunlaşmamıştır. Geniş bilgi ve tasarı metinleri için bkz. Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 13-15 Ekim 1982, Tarabya-İstanbul, Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını, Ankara, 1983, s.397 vd. Toplu bir değerlendirme için bkz. **Serdar Acar**, Kulüp Sigortası Protection&Indemnity, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, 442 vd. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü de bu kapsamda yapılan çalışmalar arasında sayılabilir (06.11.1998 tarih 23515 Mük. sayılı RG).

[6]

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: 05.03.2008). Türkiye için bkz. 24.07.2001 tarih 24472 sayılı RG.

[7]

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: 05.03.2008).Türkiye için bkz. 18.07.2001 tarih 24466 sayılı RG.

[8]

Bu çalışmada, konvansiyonlar ve diğer düzenlemelerde özel olarak tanımlanan bazı kavramlar, yukarıda olduğu gibi özel isimlere ait kurallara göre yazılacaktır. Bu şekilde yazılan kavramlar, ilgili düzenlemede verilen tanımı ifade edecektir.

[9]

Gemi (*ship*) dökme halde yük olarak Petrol taşıyan deniz araçlarını ifade eder (m.1/1).

[10]

Petrol (*oil*), bir Gemide yük olarak taşınan veya bir Geminin yakıt tanklarında bulunan ham petrol, fuel oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi herhangi bir dayanıklı hidrokarbon minerali ifade eder (m.1/5).

[11]

IOPC Funds, Claims Manual 2005, s.10; **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, <[http://www.itopf.org/\\_assets/documents/Jacobsson.pdf](http://www.itopf.org/_assets/documents/Jacobsson.pdf)> (Son ziyaret: 05.03.2008), s.7.

[12]

IOPC Funds, Claims Manual 2005, s.10; **Jacobsson**, Hong Kong 2002, s.9.

[13]

IOPC Funds, Claims Manual 2005, s.10; **Jacobsson**, Hong Kong 2002, s.9.

[14]

IOPC Funds, Claims Manual 2005, s.11.

[15]

**Jacobsson**, Hong Kong 2002, s.7.

[16]

Çeviri tarafımıza aittir. Karş. 24.07.2001 tarih 24472 sayılı RG'deki metin.

[17]

Bu konudaki çeşitli görüşler ve CLC 69'daki düzenleme için karş. ve bkz. **Abdullayev**, s.240, 302; **Kara**, s.176, 216.

[18]

Belirtelim ki, Malikten farklı olarak, bu kimseler için "no claim ... under this Convention or otherwise" denilerek talebin dayandırılacağı hukukî düzenlemenin kaynağı da gösterilmektedir. Yani ne konvansiyon ne de ulusal mevzuat altında herhangi bir talepte bulunulabilir. Nitekim bu yönde görüşler ve "sorumluluktan tam bağışıklık" gibi nitelendirmeler için bkz. ve karş. **Abdullayev**, s.240, 302; **Kara**, s.176, 216. Ancak, ileri sürülemeyecek olan talepler için tek sınırlama, bu talebin dayandığı hukukî düzenleme değildir. "... no claim for compensation for pollution damage" denilerek burada Kirlenme Zararının tazminini konu alan taleplerin kastedildiği belirtilmiştir. Dolayısıyla, maddedeki mevzuat sınırlamasına rağmen, CLC 92'nin Kirlenme Zararı tanımı dışında kalan kirlenme zararlarını ve diğer zararları konu alan taleplerin, bu sayılan kimselere yöneltilebileceği savunulabilir. Gerçekten de, bu tür zararlardan mağdur olan kimselerin gördükleri zarar bir Kirlenme Zararı olmadığı için, bunlar Malikin Kirlenme Zararlarından sorumluluğu için öngörülen zorunlu sigorta ve fondan yararlanamayacaktır. Yukarıda açıkladığımız şekilde, Malike ulusal mevzuat hükümlerine göre başvurma hakları her ne kadar saklı ise de, büyük bir kazada fiilen ondan hiçbir şey tahsil edemeyebilirler. Dolayısıyla, maddede sayılan kimseleri Kirlenme Zararı dışındaki zararlar için de mağdurlara karşı sorumluluktan kurtarmak, ne hakkaniyete ne de CLC 92'nin kapsamı ve amaçlarına uygun bir yorum olur.

[19]

Bu mali güvenceler konusunda geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.323 vd.

[20]

Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.214 vd., 480.

[21]

Tarihi olarak, donatanların kurduğu ve birbirlerini mütuel esasa göre sigortaladıkları birlikler şeklinde ortaya çıkmışlardır. Günümüzde

sabit prim üzerinden P&I sigortası yapan bazı sigortacılar var ise de, pazar hâkimiyeti halen aynı geleneği devam ettiren eski kulüplere aittir. Petrol tankerleri için bu hâkimiyet daha güçlüdür. Çoğu İngiliz olan dünyanın en büyük 13 P&I kulübü, Londra'da kısaca Uluslararası Grup ("IG") olarak bilinen bir birlik çatısı altında örgütlenmiştir. Gerek kirlenme konvansiyonlarında IMO ve IOPC Fonları gibi örgütlerde baskı kurarak bu konvansiyonların yönlendirilmesi, gerekse bütün P&I kulüpleri için ortak bir reasürans politikası belirlemek ve bunu gerçekleştirmek IG'nin işidir. Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.33 vd., 43 vd.

[22] CLC 92, m.7/5'deki tatmin edicilik ölçüsü, sigortanın sona ermenin bildirildiği tarihten itibaren üç ay daha geçerliliğini sürdürecektir nitelikte olmasıdır. Bunun mantığı şudur: Sertifikayı veren makam sigortanın ne zaman sona edeceğini giriş sertifikasının (veya poliçe, güvence ..vs.) üzerinde yazdığı için bilebilir. Fakat sigortacı sigortayı bu süre dolmadan önce sona erdirmek istiyorsa, bunu bilemez. Böyle bir durumun yetkili makama bildirilmesi gerekir. Yoksa sigortası olmayan gemiler devletten aldıkları sertifikayla dolaşmaya devam ederlerdi. Üç aylık süre ise yetkili makamın gerekli tedbirleri alabilmesi içindir ve bu tedbirler alındıktan sonra sürenin dolmasını beklemeye zaten gerek yoktur. İşte, P&I kulüplerinin gerek sona erme konusundaki gerekse garantiler (*warranties*) hakkındaki kuralları bu gerekliliği karşılamamaktadır. Örneğin, bir olay gerçekleştikten altı ay sonra Malik bir prim taksitini geciktirirse, kulüp o geminin sigortasını geçmişe etkili olarak iptal edebilir. Benzer şekilde, bir olay gerçekleştikten sonra, kulüp Malikin dokuz ay önce Geminin klas kuruluşunun olayla hiç alakası olmayan bir tavsiyesine uymamış olduğunu ileri sürerek, garanti ihlali nedeniyle ihlal anından itibaren her türlü sorumluluktan kurtulduğunu savunabilir veya ihlal anından itibaren sigortanın otomatik olarak sona ermiş olduğunu savunabilir. Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.184 vd., 454.

[23] IOPC Funds, Explanatory Note 2006, s.3.

[24] IOPC Funds, Explanatory Note 2006, s.3.

[25] The International Oil Pollution Compensation Funds. Bu, 71 Fonu, 92 Fonu ve İlave Fon olmak üzere, her fon konvansiyonu/protokolü ile kurulan üç ayrı fonu ifade etmek için kullanılan bir isimdir. 71 Fonu'nun tasfiye edilmesiyle iki tane kalmışlardır. Geniş bilgi için bkz. **Abdullayev**, s.263 vd., 306 vd.

[26] IOPC Funds, Explanatory Note 2006, s.4.

[27] **Måns Jacobsson**, "The International Regime on Liability and Compensation for Ship-source Oil Pollution Damage: Recent Developments", CMI Colloquium 2006, Cape Town, South Africa, 13-17 February 2006, <<http://www.enable-us.net/cmi2006capetown.info/pdf/M%20Jacobsson%20CMI%20Cape%20Town.pdf>> (Son ziyaret: 05.03.2008), s.2.

[28] Bu çalışmadaki grafiklerde yer alan SDR limitleri, P&I kulüpleri USD üzerinden sınırlı bir teminat sağladıklarından yeknesak bir tablo ortaya koyabilmek amacıyla, 1 SDR = 1,5 USD kabul edilerek USD'ye çevrilmiştir.

[29] Kasım 2006'ya kadar IOPC Fonları Direktörlüğünü yürütmüş olan Jacobsson, Erika kazasında Fon'un bir kısmı halen derdest olan 6.900 tazminat davasına muhatap olduğunu, Prestige kazasının da benzer bir duruma yol açabileceğini ifade etmektedir. 92 Fonu ve 71 Fonu, kurulduklarından bu yana 135 kazada toplam 900 milyon USD tazminat ödemiş, bu taleplerin çoğu mahkeme dışında halledilmiştir. **Jacobsson**, Cape Town 2006, s.3. Ayrıca bkz. **Jose Maura**, "Recent Developments Regarding the International Compensation Conventions Followin the Erika Incident", IUMI Genoa Conference, 16-19 September 2001, s.6.

[30] Nitekim Erika kazasında başta taleplerin %50'sinin kabul edilmesine karar verilmişti. Fakat bu oran Ocak 2001'de %60'a, Haziran 2001'de %80'e, Nisan 2003'te ise %100'e çıkmıştır. Bu artışın kamuoyu ve medya baskısından kaynaklandığı açıkça ifade edilmektedir. Bkz. 92FUND/A.11/23.

[31] CLC 92 için IMO Resolution LEG.1(82) ve FC 92 için IMO Resolution LEG.2(82). Değişiklik usulü konusunda bkz. CLC 92, m.15 ve FC 92, m.33.

[32] IMO LEG/CONF.14/20. Halen dünya tonajının % 18,87'sini oluşturan 21 devlet Protokole taraftır. Türkiye henüz taraf olmamıştır. IMO, Status of Conventions by Country, <<http://www.imo.org>> (Son ziyaret: 05.03.2008). İngilizce ve Türkçe metin için bkz. <<http://www.denizcilik.gov.tr>> (Son ziyaret: 05.03.2008).

[33] IOPC Funds, Explanatory Note 2006, s.6.

[34] **Jacobsson**, Cape Town 2006, s.4.

[35] OCIMF (*Oil Companies International Marine Forum*), IOPC Fonları ve IMO gibi örgütler nezdinde petrol şirketlerini temsil eden bir baskı grubudur.

[36] IMO LEG/CONF.14/13; IMO LEG/CONF.14/14.

[37] Teklif şöyle idi: "Article 22. Revision and amendment. (3) The States Party to the 1992 CLC and Fund Conventions agree to undertake a meaningful review of the CLC Convention within 5 years after this Protocol has been agreed (date .....)". IMO LEG/CONF.14/13 Annex.

[38] IMO LEG/CONF.14/12.

[39] İngiltere'deki 1854 tarihli Merchant Shipping Act bunun eski bir örneğidir. Kanun ile cismani zararlar için donatanın sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlandı. Çünkü bu tarihlerde İngiliz sömürgelerine bir göç akını yaşıyor ve binlerce kişi yollarda ölüyordu. Bu kimseleri korumak için 1846 tarihli Fatal Accident Act (Lord Campbell Act) kabul edilmişti. **William R. A. Birch Reynardson**, "The History and Development of P&I Insurance: The British Scene", Tulane Law Review, Vol.43, 1968-1969, No.3, s.464-465. Amerika'daki 1927 tarihli Longshoremen's and Harbor Workers' Compensation Act ise diğer bir örnektir. Bu da P&I kulüplerinin Amerikan Parlamentosunda yaptıkları lobi faaliyetinin sonucunda kabul edilmiştir. **Peter Young**, Mutuality, The Story of UK Club, Granta Editions, 1995, Chapter 5.

[40] Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.43 vd.

[41] IMO LEG/CONF.14/13 Annex; 92FUND/WGR.3/8/2.

[42] Bu argüman 2004 yılında, ITOPIF istatistiklerindeki şu bilgiler ile desteklenmiştir: Küçük çaplı petrol dökümlerinin çoğu; rutin operasyonlar, yükleme, boşaltma ve yakıt ikmali esnasında meydana gelmektedir. Büyük çaplı (700 ton ve üzeri) dökümlerinin ise: %63'ü çatma veya oturma; %20'si yangın, patlama veya tekne zararları; %6'sı yükleme-boşaltma; %11'i ise diğer/bilinmeyen sebeplerden kaynaklanmaktadır. OCIMF, bu tabloyu, bunların çoğunun gemi ile ilgili faktörler olduğu şeklinde yorumlamaktadır. 92FUND/WGR.3/19/3.

[43] IMO LEG/CONF.14/13 Annex; 92FUND/WGR.3/5.

[44] IMO LEG/CONF.14/13 Annex.

[45] OCIMF, "The US Oil Pollution Act of 1990 ('OPA 90') Why Has It Been so Successful at Reducing Spills?", <<http://www.ocimf.com>> (Son ziyaret: 25.11.2006).

[46] IMO LEG/CONF.14/13 Annex. Çalışma Grupları'nda gündeme getirilen somut öneriler için bkz. 92FUND/WGR.3/5; 92FUND/WGR.3/8/2.

[47] 92FUND/WGR.3/8/2; 92FUND/WGR.3/14/7.

[48] 92FUND/WGR.3/8/2.

[49] 92FUND/WGR.3/8/2; 92FUND/WGR.3/14/7.

[50] 92FUND/WGR.3/14/7.

[51] 92FUND/WGR.3/8/2.

[52] 92FUND/WGR.3/19/3.

[53] Örneğin bkz. 92FUND/A.6/4/3 ve 92FUND/WGR.3/11/1.

[54] Bunlar, ISM kuralları ve klas tavsiyelerine uyulması ile gemilerde kulüp tarafından sorvey yapılması gibi konulardaki uygulamayı yansıtmaktadır. 92FUND/WGR.3/19/10; 92FUND/WGR.3/19/15. IG, bu konuda daha sonra yaptığı ilave çalışmaları da 07.03.2007 tarihli sunuşu ile bildirmiştir. Bkz. 92FUND/WGR.4/4/4. Ayrıca, IUMI (*International Union of Marine Insurance*) de, 22.05.2007 tarihli sunuşu ile bu konudaki çalışmalarını açıklamıştır. Bkz. 92FUND/WGR.4/7/5.

[55] OCIMF'nin son teklifi iki seçenekten oluşuyordu. Bkz. 92FUND/WGR.3/19/4. IG'nin teklifi ise bu seçeneklerden birincisi ile

prensipte örtüşmektedir. IG'nin bu teklifi 01.02.2006 tarihinde IOPC Fonları tarafından duyurulmuştur. 92FUND/A.ES.10/13.

[56]

Metin için bkz. 92FUND/A/ES.11/6, Annex. MOU (*Memorandum of Understanding*), bir centilmelik sözleşmesinin ötesinde olmakla birlikte genellikle hukukî zorlayıcılığı bulunmayan, taraflar arasındaki anlayış birliğini yansıtan bir mutabakat zabtıdır. Uzun zaman alan iç hukuk prosedürlerine uyma ihtiyacını ortadan kaldırdığı için devletler tarafından da sıkça kullanılmaktadır. Örneğin, 2007 yılı yaz aylarında, Amerika ile aramızda küçük bir krize neden olan, Türkiye-İran arasında yapıldığı söylenen “doğalgaz anlaşması” böyledir. Bir MOU'ya uymak tarafların itibarını ilgilendirmekle birlikte, dolaylı ve önemli ekonomik yaptırımları vardır. Örneğin, Türkiye'nin geçtiğimiz yıllarda Paris MOU kara listesinde yer alması nedeniyle Türk bayraklı gemiler Avrupa limanlarında daha sıkı incelenerek çoğu zaman tutuklanıyor, bu da önemli ekonomik kayıplara neden oluyordu. Hukukî anlamda zorlayıcı hükümler içeren bir MOU yapmaya da bir mani yoktur. Konumuzu oluşturan MOU böyle hükümler içermektedir.

[57]

MOU'daki İlgili Gemi (*relevant ship*), Sözleşmeye Girmiş Gemi (*entered ship*), Katılan Malik (*participating owner*) ve Giriş (*entry*) kavramları, STOPIA ve TOPIA'daki anlamları ile kullanılmaktadır. STOPIA çerçevesinde ise: İlgili Gemi; 29.549 GT'nin altında olup, IG üyesi bir P&I kulübü tarafından petrol kirlenmesi rizikosuna karşı sigortalı ve Havuz Sözleşmesi yoluyla reasüre edilen gemidir. Sözleşmeye Girmiş Gemi, İlgili Gemi tanımına uygun olmakla otomatik olarak STOPIA'ya girdiği kabul edilen gemidir. Katılan Malik, Sözleşmeye Girmiş Geminin maliki olmakla STOPIA'nın tarafı olduğu kabul edilen kimsedir. Giriş ise, geminin P&I kulübüne kirlenme rizikosunu için giriş yapması (sigortalanması) ile otomatik olarak STOPIA'ya da girmesi ve dolayısıyla malikin STOPIA'nın tarafı olarak kabul edilmesini ifade etmektedir. STOPIA, m.1-3. Bu kavramlar, TOPIA için de –tonaj sınırlaması hariç olmak üzere- aynıdır.

[58]

Bkz. MOU, m.10.

[59]

Sözleşme metni için bkz. 92FUND/A.ES.10/13 Annex.

[60]

Sözleşme metni için bkz. 92FUND/A.ES.10/13 Annex.

[61]

STOPIA ekindeki açıklayıcı nota göre: Her ne kadar 92 Fonu STOPIA'nın tarafı olmasa da, sözleşme 92 Fonu'na kanunen icra edilebilir haklar sağlamayı amaçlamaktadır ve 92 Fonu'nun sözleşme çerçevesindeki taleplerine ilişkin olarak kendi adına işlem başlatabilmesini açıkça sağlamaktadır. İngiliz hukuku buna imkân vermektedir. Bkz. STOPIA, Explanatory Note. IOPC Fonlarının görüşü ise şu şekildedir: STOPIA ve TOPIA dikkatle incelendikten ve hukukî görüş alındıktan sonra, Direktör sözleşme metinlerinin Fon'un bakış açısından tatmin edici oldukları değerlendirmesini yapmaktadır. Bkz. 92FUND/A.ES.10/13.

[62]

Örneğin bkz. Skuld, 14.02.2005 ve 17.02.2006 tarihli sirkülerler. <<http://www.skuld.com>> (Son ziyaret: 05.03.2008); UK Club, Şubat 2006 tarihli 1/06 ve 8/06 sayılı sirkülerler. <<http://www.ukpandi.com>> (Son ziyaret: 05.03.2008).

[63]

North of England, Rule 19.13.C; West of England, Rule 2.11.d; UK Club, Rule 2.12.c; Shipowners, Rule 2.9.F; Standard, Rule 19.13.C; Gard, Rule 38.3; Skuld, Rule 14.15.

[64]

Malikin STOPIA'dan çekilebilmesi kural olarak bu isteğini en az üç ay öncesinden kulübe ihbar etmesine bağlıdır. STOPIA, m.10/A.1.

[65]

North of England, Rule 19.13.c; West of England, Rule 2.11.B; UK Club, Rule 2.12.B; Shipowners, Rule.2.9.B; Gard, Rule 38.1.b; Skuld, Rule 14.1.1.

[66]

TOVALOP hakkında geniş bilgi için bkz. **Kara**, s.238 vd. TOVALOP zamanındaki kulüp teminatı için bkz. **Cristopher Hill/Bill Robertson/Steven J. Hazelwood**, An Introduction to P&I, LLP, London 1996, s.77-79.

[67]

Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.368 vd.

[68]

92FUND/EXC.37/8.

[69]

92FUND/A.12/24.

[70]

92FUND/A/ES.12/13.

[71]

92FUND/A.12/24.

[72]

Bu konudaki Direktif Teklifi için bkz. Proposal for a Directive of European Parliament and the Council on the Civil Liability and

Financial Guaranties of Shipowners, COM(2005) 593 final – 2005/0242 (COD). Ekonomik ve Sosyal Komitenin 23.12.2006 tarihinde bildirdiği olumlu görüş için bkz. OJ, C.318/195 vd. Söz konusu Direktif Teklifi, IMO'nun 04.02.2000 tarihli Deniz Talepleri Rehberi'ni esas almaktadır ama ondan daha ileridir. Bu konuda bkz. IMO, Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims, IMO A 21/Res.898.

[73] Bayrak devleti gereklilikleri hakkında COM(2005) 586 final – 2005/0236 (COD); Sörvey kuruluşları hakkında COM(2005) 587 final – 2005/0237 (COD); Liman devleti kontrolü hakkında COM(2005) 588 final – 2005/0238 (COD); Gemi trafik ve bilgi sistemleri hakkında COM(2005) 589 final – 2005/0239 (COD); Kazalara müdahale prensipleri hakkında COM(2005) 590 final – 2005/0240 (COD). Ekonomik ve Sosyal Komitenin 23.12.2006 tarihinde bildirdiği olumlu görüş için bkz. OJ, C.318/195 vd.

[74] Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.456 vd.

[75] European Commission Directorate General for Energy and Transport, "A new step forward for maritime safety in Europe", March 2007.

[76] Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.183 vd.

[77] OCIMF, tahmin edileceği gibi, AB'deki gelişmelerden övgüyle söz etmektedir. Bkz. OCIMF, "OCIMF Welcomes 3rd Maritime Safety Package Focus on Enforcement and Pollution Prevention". <[http://www.ocimf.com/view\\_document.cfm?id=765](http://www.ocimf.com/view_document.cfm?id=765)> (Son ziyaret: 05.03.2008).

[78] Bu, doğrudan davanın kapsamının genişlemesinin doğal bir sonucudur. Özel olarak, Petrolden kaynaklanan Kirlenme Zararları için de aynı durum geçerlidir. 2001-2008 yılları arasında tankerlere ait reasürans katsayıları artış eğilimi göstermiştir. Bu ilerde daha da artabilir. Çünkü bugüne kadar STOPIA kapsamındaki tankerlerin yol açtığı zararlardan petrol endüstrisine düşen pay çok yüksekti. STOPIA bunu dengelediği için kulüplerin tazminat yükü artacak, bu artış da kulüpler tarafından katkı yoluyla tanker maliklerine paylaştırılacaktır.

[79] Oil Pollution Act (33 USC. Chap.40), Amerika'nın CLC 92'den çok daha sert olan ulusal düzenlemesidir. P&I kulüpleri aynı yıl, bu kanundan doğan sorumluluk için sigorta teminatı vermeyeceklerini ilan etmişlerdir. Geniş bilgi için bkz. **Acar**, s.164 vd.

[80] Geniş bilgi için **Acar**, s.317 vd.

[81] Normalde 3.050 milyon USD'ye kadar reasüre edilen ve hatta Havuz Sözleşmesi'nin 5.500 milyon USD olan doğal limiti dışında herhangi bir meblağ sınırlamasına tabi olmayan bu talepler, 1.050 milyon USD ile sınırlanabilir. Bu durumda, talepleri CLC 92 kapsamına girmeyen mağdurlar kulüpten hiçbir şey alamayabilir.

[82] **Acar**, s.180 vd.

[83] Council Regulation (EC) No.1/2003, OJ, L.1/1, (04.01.2003) ve Council Regulation (EC) No.411/2004, OJ, L.68/1, (06.03.2004).

[84] **Acar**, s.46 vd., 520-521.

[85] Tabiiyla, bu büyüklükteki bir tankerin 1 milyar USD'lik zarara yol açması düşünülemez. Böyle bir zarara yol açabilecek büyüklükteki bir tanker ise STOPIA kapsamına girmez. Bu, yeni sistemin enteresan yanlarına dikkat çekebilmek için verilen bir örnektir.

[86] Çünkü denize kıyısı olduğu halde CLC'ye taraf olmayan (Benin, Eritre gibi) sadece birkaç ülkeyle ticaret yapabilir.