**XI. HAFTA**

**1 – 1992 HSS**

1992 HSS, petrol kirliliği zararları dolayısıyla gemi maliklerinin sorumluluklarını düzenlemektedir. 1992 HSS m.III f.1 hükmüne göre bu madde f. 2-3’de belirtilen hâller hariç olmak üzere geminin hadise[[1]](#footnote-1) zamanındaki maliki, bu hadise sonucunda geminin sebep olduğu bütün kirlenme zararlarından sorumludur.

Sözleşmede **kirlenme zararı** şu şekilde tanımlanmıştır (m.1 b. 6):

**a)** Çevrenin bozulmasından kaynaklanan kâr kaybının dışında çevre bozulması dolayısıyla tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan makul eski hâle getirme tedbirlerinin maliyetiyle sınırlı olması kaydıyla; gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün zıya veya zararları.

**b)** Önleyici tedbirlerin maliyetlerini ve ayrıca önleyici tedbirlerin sebep olduğu zıya veya zarar.

**Gemi Maliki:** gemi sicilinde geminin adlarına tescil edilmiş olduğu kişi veya kişileri; geminin sicilde müseccel olmaması hâlinde ise geminin mülkiyetine sahip kişi veya kişileri ifade etmektedir. Şu kadar ki, geminin bir devletin mülkiyetinde olup da bu devlette geminin işleteni (*operator*) olarak müseccel bir şirket tarafından işletilmesi hâlinde bu şirket, malik sayılır (m. I b. 3).

1969 HSS ve 1971 FS’nden farklı olarak 1992 HSS m.I b.8 hükmü ile, petrol sızmamış veya dökülmemiş olsa dahi ciddi ve ağır bir tehdit varsa alınan önlemlerin, önleme tedbiri olarak kabul edilmek suretiyle tazmin edilmesi gerekmektedir.

Hadise, bir olaylar zincirinden oluşmaktaysa ilk olay tarihindeki gemi maliki sorumludur.

Bu Sözleşme kapsamında oluşan kirlenme zararından, sadece geminin maliki sorumlu olup kural olarak sorumluluğun diğer şahıslara kanalize edilmesi mümkün değildir.

Bu Sözleşme kapsamı dışında kirlenme zararı için gemi malikinden hiçbir tazminat talebinde bulunulamaz.(m.III f.4) Malikin üçüncü şahıslara karşı rücu hakkı saklıdır. (m.III f.5) İki veya daha fazla geminin karıştığı bir hadise dolayısıyla kirlenme zararı meydana geldiğinde, ilgili bütün gemilerin malikleri, makul bir şekilde ayrılamayan bütün zararlardan m.III hükümleri saklı kalmak üzere müştereken ve müteselsilen sorumludur. (m.IV)

**Sözleşme’nin Coğrafi Uygulama Alanı:**

1969 HSS’den farklı olarak münhasır ekonomik bölgeyi de içine alacak şekilde genişletilmiştir. 1992 HSS m.II’ye göre Sözleşme, Taraf Devletler’den birisinin karasuları dâhil ülkesinde ve uluslararası hukuka göre belirlenen, Taraf Devlet’in münhasır ekonomik bölgesinde veya Taraf Devlet böyle bir bölge belirlememişse bu Devlet tarafından uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede sebep olunan kirlenme zararına uygulanır. Ayrıca, kirlenme zararlarının önlenmesi veya en aza indirilmesi için nerede olursa olsun alınan önleyici tedbirler de kapsam dâhilindedir. Dolayısıyla, bir Taraf Devlet’in karasuları ve münhasır ekonomik bölgesi dışında, yani açık denizlerde dahi aldığı önleyici tedbirlere Sözleşme uygulanır.

Gemi malikinin sorumluluğu, kusursuz sorumluluktur (*strict liability*). Kusursuz sorumluluk, gemi malikinin geçen yıllar boyunca çok sayıda kirlenme hadisesinin kısa sürede ve fazla masraf yapılmaksızın sonuçlandırılmasına katkıda bulunmuştur. Gemi maliki, sadece zararın m.III f.2-3’de belirtilen hâllerin biri veya birkaçından kaynaklandığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulabilir.[[2]](#footnote-2)

Gemi maliki, 1992 HSS m.V f.1 hükmüne göre sorumluluğunu geminin tonajına bağlı olarak azami 59,7 milyon hesap birimi[[3]](#footnote-3) ile sınırlandırabilir.[[4]](#footnote-4) Sorumluluğun sınırlandırılması hakkından gemi maliki, onun sigortacısı veya başkaca güvence veren kişiler yararlanabilir.[[5]](#footnote-5) Ancak, bunun için kirlenme zararına uğrayan veya kirlenme zararlarını önlemek veya en aza indirmek için önleme tedbirlerini almış olan Taraf Devletler’den herhangi birisinin mahkemesinde veya yetkili diğer bir merciinde, sorumluluk limitlerine denk bir meblağ ile bir fon tesis edilmesi zorunludur.

1992 HSS m.VII, mecburi sigortaya dair hükümleri ihtiva etmektedir. Buna göre bir Taraf Devlet’te müseccel olup da dökme olarak 2.000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan bir geminin maliki, bu Sözleşme’ye müsteniden kirlenme zararlarından sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak yahut bir banka garantisi veya enternasyonel bir tazminat fonunca m.VI f.1’e göre belirlenen sorumluluk limitlerine uygun olarak tanzim edilmiş bir sertifika gibi başkaca bir mali güvence vermek zorundadır. (m.VII f.1) Düzenlemede öngörülen sigorta, sigortalının üçüncü şahıslara karşı doğabilecek potansiyel sorumluluğunun güvence altına alınması hakkına yöneliktir.[[6]](#footnote-6)

Mecburi sigorta gereklerinin karşılanmasından sonra her gemi için geçerli bir sigorta veya başkaca bir mali güvencenin mevcut ve geçerli olduğuna dair bir sertifikanın düzenlenmesi gereklidir. Sertifikayı düzenleyen devletin yetkili makamı, bu sertifikayı düzenlemekle sadece 1992 HSS’ye uygun bir sigortanın mevcudiyetini tespit ve tasdik etmekte olup bunun dışında sigortalarla ilgili sorumluluklara dair herhangi bir garanti taahhüdü altında girmemektedir.

Taraf Devletler, kendi bayraklarını taşıyan ve mecburi sigorta hükümlerine tabi olan gemiler için düzenlenmiş geçerli bir sigorta sertifikasının bulunmaması hâlinde bu gemilerin ticari faaliyette bulunmalarına izin vermezler. Sözleşme’ye taraf olmasa dahi bir devletin gemileri, bir Taraf Devlet’in limanlarına girebilmek için mecburi sigorta yaptırmak zorundadırlar.

Dava açma süresi, zararın meydana geldiği tarihten itibaren üç yıldır. Bu süre içinde dava açılmazsa dava açma hakkı sona erer. Ancak, zarara sebep olan hadise tarihinden itibaren altı sene geçtikten sonra artık hiçbir dava açılamaz. (m.VIII) Bazı hadiselerde kirlenme zararı, hadisenin vuku bulduğu tarihten uzunca bir süre sonra ortaya çıkabilir. Bu durumda, altı senelik süre ilk hadisenin meydana geldiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Dava açma süresi, zamanaşımı değil, fakat hak düşürücü süredir.

1. 1992 HSS m.I b.8, hadiseyi “kirlenme zararına neden olan veya bu tür zarara sebep olacak ciddi ve yakın bir tehdit oluşturan aynı menşeli her türlü olay veya olaylar dizisi” olarak tanımlamaktadır. [↑](#footnote-ref-1)
2. 1992 HSS m.III f.2 ve 3 hükümlerine göre gemi sahibi, kirlenme zararının;

   a) Bir savaş, düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat olayı sonucu olduğunu veya,

   b) Münhasıran üçüncü bir şahsın zarar vermek kastıyla vukubulan bir hareket veya ihmalinin sonucu olduğunu veya,

   c) Münhasıran bir hükümetin veya fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiili sonucu olduğunu ya da,

   d) Kirlenme zararının, kısmen veya tamamen zarar gören şahsın zarar verme kastıyla vukubulan bir hareket veya ihmalinden yahut başkaca bir kusurundan ileri geldiğini ispat ederse bu şahsa karşı mesuliyetten kısmen veya tamamen kurtulabilir. [↑](#footnote-ref-2)
3. Hesap birimi, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan SDR’dir. (Özel Çekme Hakkı) [m.V f.9 b.(a)] SDR’nin TL karşılığı TCMB’nca günlük olarak açıklanmaktadır. [↑](#footnote-ref-3)
4. Bu maddeye göre gemi maliki, bu Sözleşme uyarınca herhangi bir olayla ilgili sorumluluğunu aşağıdaki şekilde hesaplanan bir toplam meblağ ile sınırlandırabilir:

   5.000 tonaj biriminin üzerinde olmayan bir gemi için 3 milyon hesap birimi;

   5.000 tonaj biriminin üzerindeki bir gemi için (a) alt paragrafında belirtilen meblağa ilaveten her bir tonaj birimi için 420 hesap birimi.

   Bununla birlikte, bu toplam meblağ her durumda 59,7 milyon hesap birimini geçemez. Ancak, 1997’de Japonya kıyılarında gerçekleşen “*Nakhodka*” ve 1999’da Fransa kıyılarında gerçekleşen “*Erica*” kazalarının da etkisiyle IMO Hukuk Komitesinin 82. Dönem Toplantısı’nda 18/10/2000 tarihinde 1992 HSS ve 1992 FS’nde belirtilen sorumluluk limitlerinin % 50 oranında artırılması kararlaştırılmıştır. Alınan kararlar gereğince bu değişiklikler, Sözleşme’ye Taraf Devlet sayısının ¼’ü tarafından itiraz olunmaması üzerine 1/11/2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklikle; (a) ve (b) alt paragraflarda belirtilen miktarlar sırasıyla 4,51 milyon ve 631 SDR olarak değiştirilmiştir. Azami miktar ise aynı oranda artırılmakla 89,77 milyon SDR olarak belirlenmiştir. Bkz. LEG 82/12, November 6, 2000, Annex 2 Resolution Leg.1 (82); 1992 HSS m.15 ve 1992 FS m.33’de düzenlenen zımni kabul (*tacit acceptance*) usulünün Türk Hukuku açısından eleştirisi hakkında bkz. *Karan*, H.: The Process of Revising Liability Limits Under International Maritime Conventions, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Ankara 2003, s. 429-444. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ancak, kirlilik zararının, gemi malikinin zarar vermek kastıyla veya dikkatsizce ve muhtemelen zarara sebep olabileceğini bilerek yaptığı kişisel bir hareketi veya ihmalinden kaynaklandığı ispatlanırsa malik sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanamaz. (m.V f.2) Böylece, ispat külfeti 1969 HSS’ye göre tersine çevrilmiş, malikten alınarak karşı tarafa geçmiştir. [↑](#footnote-ref-5)
6. Uygulamada deniz kirliliği zararlarının tazmininde P&I Kulüpleri özel bir öneme sahiptir. Kulüp sigortaları, 1969 HSS ve 1992 HSS’de düzenlenen mecburi sigorta gereklerini de karşılayacak genişlikte bir koruma sağlamaktadırlar. Bugün petrol kirliliği zararlarının karşılanması bakımından Dünya deniz ticaret filosunun hemen hemen tamamına yakın bir kısmının, P&I kulüpleri tarafından sağlanan sigorta teminatı altında olduğu söylenebilir. [↑](#footnote-ref-6)