**XIII. HAFTA**

**D) Gemi Bunkerlerinden Kaynaklanan Kirlenme**

Gemilerde yakıt olarak kullanılmak üzere bulunan petrolün (*oil*) dökülmesinden veya bırakılmasından kaynaklanan kirlenme zararlarından hukuki sorumluluk ve tazminat meselelerini düzenlemek amacıyla IMO önderliğinde Londra’da gerçekleştirilen bir Diplomatik Konferans sonucunda “2001 Bunker Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluğa Dair Milletlerarası Sözleşme” (2001 Bunker Sözleşmesi) kabul edilmiştir. Sözleşme, 1992 HSS’nden model alınan bir esasta gemi bunkerlerinden[[1]](#footnote-1) kaynaklanan kirlenme zararlarının tazminini amaçlamaktadır.

2001 Bunker Sözleşmesi’nde kirlenme zararı, önleyici tedbirler ve coğrafi uygulama kapsamına dair hükümlerin 1992 HSS’ne paralel olduğu görülmektedir. Keza, donatanın (*shipowner*) sorumluluğu, kusursuz sorumluluk niteliğindedir. (m.3) Donatan, müseccel malik, çıplak gemi kiracısı (*bareboat charterer*), gemi müdürü ve işleteni dâhil malik anlamına gelmektedir. (m.1 b.3) Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında 1992 HSS’nin aksine müstakil sorumluluk limitleri öngörülmemiş, bunun yerine tadil edildiği şekliyle 1976 Sözleşmesi hükümleri gibi uygulanabilir bir uluslararası rejim ya da ulusal hukuk hükümlerine referans yapılmıştır. (m.6) Mecburi sigorta veya mali güvence bakımından 1992 HSS hükümlerine paralel düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. (m.7) Ancak, mecburi sigorta yükümlülüğü 1.000 grostondan daha büyük tonaja sahip gemiler için öngörülmüştür ve güvence tutarı 1976 Sözleşmesi’ndeki rakamları aşmayacaktır. (m.7 f.1)

**E) Nükleer Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk**

Bu konuda iki uluslararası sözleşme dikkati çekmektedir. Bunlar; 1962 Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Paris Sözleşmesi ile 1971 Nükleer Maddelerin Denizde Taşınması Alanındaki Hukuki Sorumluluğa İlişkin Brüksel Sözleşmesi’dir.[[2]](#footnote-2) İlk Sözleşme, bir nükleer kazadan kaynaklandığı ispatlanan her nükleer zarardan sadece nükleer geminin işletenini sorumlu tutmakta ve işletene mecburi sigorta yükümlülüğü getirmektedir. Sorumluluk, her gemi ve olay için 1,5 milyar Frank ile sınırlandırılmaktadır. 1971 Brüksel Sözleşmesi ise Nükleer Hasara İlişkin Hukuki Sorumluluk Hakkındaki 1963 tarihli Viyana ve Nükleer Enerji Sahasında Hukuki Mesuliyete Dair 1960 Paris Sözleşmesi veya zarar gören lehine bir ulusal kanun hükümlerine göre nükleer maddelerin deniz yoluyla taşınması sırasında meydana gelen bir nükleer kazadan doğan zarar için bir nükleer tesis işleteni sorumlu tutuluyorsa deniz yoluyla eşya taşıma alanında uygulanan bir milletlerarası sözleşme veya bir ulusal konun gereğince sorumlu tutulacak kişinin hukuki sorumluluğunu kaldırarak çifte sorumluluğu engellemektedir.

1. “Bunker petrolü/yağı” (*bunker oil*), geminin harekete geçirilmesi veya işletilmesi için kullanılmak amacıyla düşünülen ya da kullanılan yağlama yağı dâhil herhangi bir hidrokarbon mineral yağı ve bu yağların herhangi bir artığı anlamına gelmektedir. (m.I b.5) [↑](#footnote-ref-1)
2. Türkiye, her iki Sözleşme’ye de taraf değildir. [↑](#footnote-ref-2)