



KİRLİLİĞİ ÖNLEMEDE KURTARMA FAALİYETLERİ ÖNEM TAŞIYOR

Av. BAHADIR ÇALIŞKANER*

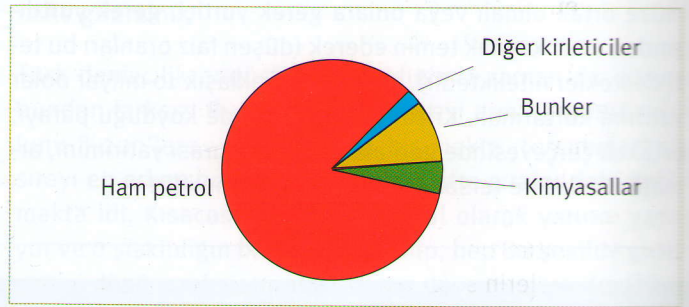
Uzay araştırmalarında dahi yaşamın temel kanıtı olarak aranan su, dünya yüzeyinin %71'ini oluşturmakta olup son serece hayati bir önem taşımaktadır. Ancak ne yazık ki gezegenimizdeki su kaynaklarına gereken önemi vermemekteyiz. Su kaynaklarının önemli bir bölümü deniz ticaretine, dolayısıyla da kirlenmeye açık durumdadır. Dünya taşımacılığının kabaca %80'i denizyolu ile yapılmakta olup, bunun en önemli sebebi ise deniz taşımacılığının havayoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasıdır. Çeşitli yüklerin taşındığı deniz ve su yolları, alınan önlemlere rağmen tehlike altındadır.

Tehlike riskini asgariye indirmek olasıdır, ancak tamamen ortadan kaldırmak mümkün değildir. O halde bu tehlike karşısında mücadele yolları araştırılmalı ve mücadele gücü arttırılmalıdır.

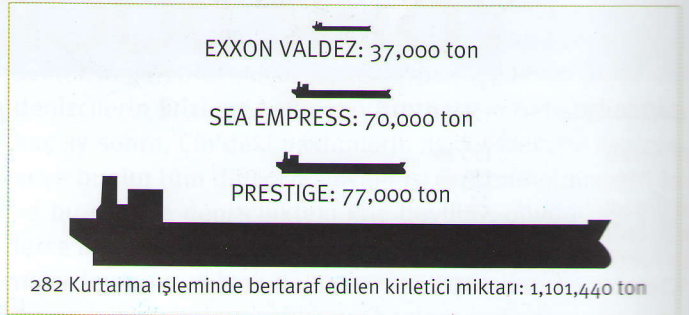
AKARYAKIT ÖNEMLİ BİR SEBEP

Deniz ve su yollarında meydana gelen kirliliğin önemli sebeplerinden biri akaryakittir. Deniz kazalarının sonucunda denize dökülen akaryakıt büyük ölçüde sorun yaratmaktadır. Yandaki/Aşağıdaki resimden görüleceği üzere 1989 yılında Alaska'da meydana gelen kazada EXXON VALDEZ isimli tankerden sızan 37.000 ton ham petrol büyük bir alana yayılmış, 250.000 deniz kuşundan 22 katil balınaya kadar çeşitli canlı hayatını kaybetmiş, ekosistem ciddi şekilde zarar görmüş, temizlik çalışmalarının maliyeti 2,5 milyar doları bulmuştur. Ayrıca 2002 yılında PRESTIGE isimli tankerin ikiye bölünmesi sonucu 77.000 ton ham petrol denize karışmış, temizleme maliyetleri 12 milyar dolara varmıştır. Bu olaylar kesinlikle insan eliyle meydana gelen en büyük çevre felaketlerindedir. Söz konusu olaylarda meydana gelen sızıntının büyüklüğü uğranılan zararın boyutunu arttırmıştır.

ISU'nun Kurtarma Firmaları Tarafından Bertaraf Edilen Kirleticiler Raporu 2007



Bazı kazalarda denize dökülen petrol miktarları



KURTARMA FİRMALARI DESTEKLENMELİ

Yandaki/Aşağıdaki grafik, ISU (International Salvage Union) verilerine göre 2007 yılında yapılan 282 kurtarma-yardımlı operasyonu ile doğaya zarar vermesi engellenen kirlenici madde tonajını göstermektedir. Görüleceği üzere EXXON VALDEZ ve PRESTIGE vakalarında denize yayılan katbekat fazla kirlenici madde kurtarma firmalarınc her yıl bertaraf edilmektedir. O halde çevre felaketlerinin engellenmesinde büyük rol oynayan kurtarma firmalarının bu yönde çalışmalarının desteklenmesi gerekmektedir. Ülkemizdeki mevzuata baktığımızda ne yazık ki kurtarma firmalarının çevre felaketlerini önleme yönündeki etkilerini arttıracak düzenlemelerin bulunmadığını üzülmeye sebep etmekteyiz.



EXXON VALDEZ

HİZMET NETİCESİZ İSE ÜCRET İSTENEMEZ

Türk Ticaret Kanunu uyarınca (Madde 1223); “Yapılan hizmetler **neticesiz kalmış olursa** kurtarma veya **yardım ücreti** diye bir şey **istenemez**”. Dolayısıyla mevzuatımız uyarınca **neticesiz** kalmış bir kurtarma hizmeti sonunda ücret isteme imkanı bulunmamaktadır. Bu sebeple kurtarma-yardım hizmeti ile bir netice elde edilememiş, yani tehlike içinde bulunan gemi veya içindeki şeyler selamete ulaştırılmamışsa hiçbir ücret verilmez. Doğmuş olan ücret için ise mevzuatımızın istediği “netice” şartından; “gemi veya içindeki şeylerin selamete ulaştırılması” anlaşılmalıdır.

ÜCRET BELİRLEME KISTASLARI

Bu noktada ücret belirlenirken 2 ölçü göz önünde bulundurulmalıdır. Bunlar “objektif” ve “subjektif” ölçülerdir. “Objektif ölçü” kurtulan şeylerin değeri iken, “subjektif ölçü” elde edilmiş olan netice ile, vaziyete göre edilmesi mümkün olanın mukayesesi ile bulunabilir, örneğin kurtarma hizmetinin çabukluğu başarının üstünlüğünün göstergesidir.

TTK (Madde 1226) kurtarma veya yardım ücretinin tutarı tayin olunurken şu unsurların gözetileceğini belirlemiştir: “•Elde edilen netice, •Çalışmış olanların emeği ve hizmeti, •Emniyet altına alınan veya kurtarılan geminin ve içindeki can ve malların maruz kaldıkları tehlike, •Yardım veya kurtarmaya iştirak etmiş olanların kendileri ve gemileri için göze aldıkları tehlike, •Sarfedilen zaman, •Meydana gelen zararlar ve yapılan masraflar, •Kurtarma veya yardıma iştirak etmiş olanların göze aldıkları tazmin mesuliyeti veya diğer mahzurlar tehlikeye soktukları malzemenin değeri, •Yardım eden veya kurtaran (salvor) gemi hususi bir maksada tahsis edilmişse bu maksat.”

MEVZUAT DESTEKLEYİCİ DEĞİL

Mevzuatımızdaki “No cure-No pay” (Başarı yok-Sonuç yok/Kurtarma yok-Ücret yok) yaklaşımı ile büyük bir çev-

re felaketini önleyen fakat tehlike altındaki gemiyi sığınma limanına (port of refuge) getirme başarısını göstermeden gemiyi ve yükünü kaybeden (ör: geminin batması) kurtaran (salvor), kurtarma yardım ücretinden yoksun kalacaktır. Bu şartlar altında (gemiyi ve yükü kurtarma tahvini) başarı şansı az görünen fakat çevre felaketi yaratması muhtemel deniz tehlikelerine hiçbir kurtarma firması müdahil olmayacaktır.

Görülebileceği üzere mevzuatımızda belirtilen kıstasların hiçbirisi çevreye verilmesi olası zararların önlenmesi için çaba gösteren kurtarma firmalarını destekleyici mahiyette değildir. Mevzuatımız uyarınca netice elde edilmesi yani gemi ve/veya içindeki şeylerin kurtarılması şarttır.

DÜNYADA DURUM NEDİR?

Bu mahsur çeşitli yönleriyle uluslararası platformlarda ele alınmıştır. Brüksel Konvansiyonu’nda (1910) sadece talep üzerine yardıma gelen ancak hiçbir yardımda bulunamayan kurtaranların en azından masraflarını tazmin etmelerine imkan tanıyacak bir düzenleme üzerinde durulmuşsa da masraf ve zararların tazmini için “hizmetin neticesiz kalmaması” prensibinde değişikliğe gidilmemiştir. Yıllar içinde yaşanan sıkıntılar sonucunda çözüm yolları aranmış ve **LOF (Lloyd’s Open Form) 1980 Madde 1.(a)** ile; kurtarma firmasının ihmali haricinde yağ-yakıt sızıntısı meydana gelmiş ve bunların çevreye zarar vermesi engellenmiş ise kurtarma firmasının, yaptığı masrafları %15’e varan bir kar oranıyla birlikte talep edebilmesinin yolu açılmıştır. **1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi** ile kurtarma firmalarının kurtarma ücretine (Ödül-Award) hak kazanabilmesini belirleyen kriterler sayılmış ve bunların arasına; “Çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için kurtaranın gösterdiği çaba ve beceri” kıstası da girmiştir.

“ÇABA VE BECERİ” KISTASI OLUMLU SONUÇ VERDİ AMA...

Son 15 yıllık dönemde (istisnalar bulunmakla birlikte) kurtarma-yardım ücretlerinin, kurtarılanların değerinin %5-15’i arasında değiştiği görülmüştür. Şöyle ki; limana yakın meydana gelen bir yangında kısa süreli hizmet için sadece %2.5 oranında bir ödül öngörülmüşken (MBASHI-2002, G.Afrika), kurtarılanların toplamının 870.000 İngiliz Sterlini olduğu bir olayda; verilen kısa süreli hizmet çatışmanın önlenmesini sağladığından kurtarana %17 oranında bir ödül verilebilmiştir (STAR MARIA-2003, Dover).



Kurtaranın, kurtarma faaliyetini özendirerek bir anlayışla hizmet vermesinin sağlanması açısından 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin yaklaşımı ve ortaya koyduğu kıstaslar olumludur. Bu noktada kurtarma firmalarının çevre felaketlerini önlemedeki rollerinin daha etkin hale getirilmesi için ödül kriterlerin artırılması ve detaylandırılması önemlidir. Bu nedenle bahsi geçen Sözleşme'nin 14.Maddesi çok önemlidir. Bu madde bazı yönlerden LOF 1980 ile getirilen yenilikleri aşmaktadır. Şöyle ki; çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunmuş, ancak Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin 13 maddesi kapsamında ödül kazanılamamış olsa dahi kurtaran, kurtarma faaliyeti için bu madde kapsamında yapmış olduğu giderleri özel tazminat olarak (masraflarını %30'u ve hatta bazı koşullarda %100 fazlası ile) talep edebilecektir. Ancak bu maddelerin sadece kıyı ve iç sularda uygulanabilir olduğunu gözardı etmemek gerekir.

"KULLANILAN EKİPMAN VE PERSONEL ÜCRETİ" DE EKLENDİ

Dolayısıyla belirtmek gerekir ki tek başına 1989 tarihli Sözleşme hükümleri de uygulamada yeterli olmamıştır. 1989 Sözleşmesi hükümleri, kurtaranların beklediği ölçüde kurtaran lehinde gelir sağlamamış ve kurtaranlar çevre felaketine yol açabilecek ancak operasyon sonunda kurtarılacak bir gemi ve/veya eşya olmayabilecek olaylarda bazen müdahil olmamayı seçebilmişler veya ön garantiler talep etmişler ya da LOF 1980 imzalanmasını şart koşmuşlardır. Diğer yandan P&I klüpleri ise çevreye yönelik tehlikelerde sabit ücretli sözleşmeler yapma yolunu tercih etmişlerdir. Sonuçta 1989 tarihli Sözleşme'nin 14.Maddesi ile getirilen düzenleme, kurtaranlar açısından bir nevi sigorta (safety net) olmakla birlikte, tarafları memnun etmekten uzak kalmıştır. Bu nedenle **SCOPIC (Special Compensation P&I Club) 1999** ve sonrasında **LOF 2000** ile **SCOPIC 2000** ve en nihayetinde **SCOPIC 2007** düzenlenmiş, olası kirliliklerin engellenmesi kapsamında "**kullanılan ekipman ile personelin ücretleri**" somut kriterlerle ortaya konmuş ve bir ölçüde kurtaranlar ile P&I klüpleri orta noktada buluşabilmişlerdir.

Ağustos 1999 ile Mart 2008 tarihleri arasında 844 kurtarma operasyonunun LOF imzalanarak yapıldığı, bunların 256'sında SCOPIC hükümlerinin LOF'a dahil edildiği ve 183 operasyonda da SCOPIC hükümlerinin uygulandığı kayıtlara geçmiştir. Sadece bu istatistik dahi kurtarma firmalarının çevre felaketlerine karşı cesaretlendirilmeleri açısından LOF ve SCOPIC'in önemini ortaya koymaktadır.

Çevre kirliliğinin önlenmesi başta olmak üzere çeşitli sebeplerle kurtarma-yardım faaliyetini özendirerek bir anlayışla düzenleme yapılması büyük önem arz etmektedir.

TTK'YE 1989 SÖZLEŞMESİ'NİN EKLENMESİ OLUMLU AMA...

Bu çerçevede TTK Tasarısı'na 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi hükümleri intibak edilmiştir. Tasarının gerekçesinde isabetle belirtildiği üzere; yaşanan kazalar ve elde edilen tecrübeler, gemi ve yükün kurtarılması kadar, çevre kirliliğinin önlenmesinin de ne kadar önemli bir zaruret teşkil ettiğini ortaya çıkarmıştır. 1989 Sözleşmesi, bu ihtiyaçlara bir ölçüde cevap verecek çok sayıda özel hüküm içermektedir. Bu hükümlerin mevzuatımızda yer almaması, birçok deniz kazasında, kurtarma hizmetlerini yürütenlerin mağdur olmalarına yol açmaktadır. Bu mağduriyetin önlenmemesi halinde karasularımızda bu hizmeti verecek nitelikte deniz vasıtası ve yetkin personel bulmak zorlaşacaktır. Bu nedenle, (yukarıda belirtilen gelişmeler neticesinde) yeterli olmamakla birlikte, tasarının yasalaşması kurtarma-yardım faaliyetleri açısından olumlu olacaktır.

HİZMETİN YABANCILARA AÇILMASI..?

Ne var ki Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'un 3.Maddesi uyarınca Türk Karasuları dahilinde kurtarma-yardım hizmetlerinin yalnızca Türk vatandaşları ve Türk şirketlerince verilebileceği hususunun gözönünde bulundurularak, 1989 tarihli Sözleşme, aynı sözleşmenin 30.Maddesi uyarınca çekince konularak TBMM'de onaylanmalı, TTK Tasarısı'nda da bu husus gözönünde bulundurulmalıdır. Aksi takdirde bu hizmetlerin tamamıyla yabancılara açılması sonunda bir süre sonra karasularımızda bu hizmeti verecek nitelikte Türk Bayraklı bir gemi ve yetkin Türk denizci bulunamayacaktır ve olası çevre felaketlerine anında müdahale edilme imkanı ortadan kalkacaktır.

*Baş Hukuk Müşaviri, Med Marine Holding A.Ş.