

KASIM 2019

B.' Enerji Notları BEN. 24

**A.B.D'nin Oil Pollution Act of 1990'i ve Türk
Boğazları Yönetmeliğinin Çevresel Etkiler
Açısından Karşılaştırması**

Deniz Gürbüz

denizgrbz21@gmail.com

Alara Naz Özdicle

alaranazozd@gmail.com

Canberk Taze

canbrktaze@gmail.com

A.B.D'nin Oil Pollution Act of 1990'i ve Türk Boğazları Yönetmeliğinin
Çevresel Etkiler Açısından Karşılaştırması

DENİZ GÜRBÜZ

ALARA NAZ ÖZDICLE

VE

CANBERK TAZE

B.' Enerji Notları BEN. 24
<http://berument.bilkent.edu.tr/BEN>

Bilkent Üniversitesi
İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi
Bilkent 06800, Ankara-Türkiye

KASIM
2019

Dünya üzerinde gemiler vasıtasıyla petrol transferi arzın giderilebilmesi için ne kadar gerekli olsa da bu gereklilik beraberinde birçok tehlikeye yol açmaktadır. Bu tehlikenin sebebi ise petrol/akaryakıt sızıntısı veya geminin yaptığı kazalar sonucunda ortaya çıkan kişilere ve çevreye verilebilecek zarardır. Bu tür bir kazanın en popüler örneklerinden bir tanesi 1989 yılında Exxon Valdez isimli petrol tankerinin Alaska açıklarında Prince William Sound'da yaptığı kazadır. Bu kazanın sonucunda denize 11 milyon galon petrol yayılmıştır. Bu yayılan petrolün etkisiyle de 50.000 deniz kuşu, 2.800 deniz samuru, 300 sığ su foku, 250 kel kartal, 22 taneye kadar katil balina ve milyarlarca somon ve ringa balığı hayatını kaybetmiştir. Kaza sonucunda temizleme giderleri, deniz canlılarının ölümü nedeniyle yoksun kalınan kar ve A.B.D. uygulaması olan cezalandırma bedeli dahil Exxon Mobil'e 5.4 milyar dolarlık bir tazminat cezası verilmiştir ve A.B.D.'de Oil Pollution Act of 1990 kongreden geçmiştir.¹

Exxon Valdez kazası en ses getiren kazalardan biri olsa da en büyüğü olmaya yakın bile değildir. Hatta bu kaza, en büyük kazalar arasında 35. Sıradadır. Deniz kazası olarak en büyük hadise bir tropik fırtına esnasında iki petrol tankerinin çarpışması sonucunda meydana gelmiştir ve 88.3 milyon galon petrol Atlantik Okyanusuna yayılmıştır. Bu kazalar gemi mürettebatından can kayıplarına neden olsa da sivil halkı etkilemediği için kısa vadede dikkate alınmamıştır. Bunlara benzer bir tanker kazası da 1979 yılında İstanbul Boğazı'nda gerçekleşmiştir. Libya'dan yola çıkan Independenta petrol tankerinin, İstanbul Boğazı'nda bir kuru yük gemisi ile çarpışması sonucu boğaza 64 bin ton petrol yayılmıştır ve gemide bulunan 30 bin ton petrol 27 gün boyunca yanmıştır.² Eğer yeniden İstanbul Boğazı gibi yerleşim yerlerine çok yakın bir denizde bu tür bir kaza gerçekleşirse hem Avrupa hem Anadolu yakası büyük çapta etkilenebilir ve can ve mal kayıpları ciddi boyutlara ulaşabilir. Bu sebeple de Türkiye'nin bu konudaki tedbirleri artırılmalıdır. Bunun artırılması ise Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğine yapılacak ek düzenlemelerle mümkündür. Bu değişiklikler Amerika Birleşik Devletleri'nin Exxon Valdez kazasından 1 sene sonra çıkardığı 1990 tarihli Petrol Kirliliği Kanunu (OPA-90) baz alınarak yapılabilir.

Bu notun amacı Türkiye'deki çevre hukukuna ve boğaz geçişlerine ilişkin düzenlemeler ile Oil Pollution Act of 1990'ın belirli hususlarda karşılaştırılması, olası bir kaza durumunun önlenmesi ve eğer böyle bir kaza gerçekleşirse uluslararası andlaşmalara ve Türk mevzuatına göre bu kazadan doğacak zararın karşılanması konusuna ışık tutmaktır.

¹ <https://www.thebalance.com/exxon-valdez-oil-spill-facts-effects-on-economy-3306206>

² <https://onedio.com/haber/11-maddede-bogaz-daki-en-buyuk-tanker-faciasi-independenta-515265>

OPA'90	TÜRK BOĞAZLARIYLA İLGİLİ DÜZENLEMELER (IMO, MARPOL, Türk Boğazları deniz trafik düzeni yönetmeliği / uygulama talimatı, Deniz çevresinin petrol veya diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde acil durumlarda müdahale ve zararların tazmini esaslarına dair kanunu / uygulama yönetmeliği)
Kaplama kalınlığı	
Ulusal Güvenlik Bakanı'na kaplama kalınlığı hakkında kural koyma zorunluluğu getirilmiştir ve 30 yaş üstü gemilerin kaplama kalınlığının periyodik olarak kontrol edilmesi zorunlu kılınmıştır. Ayrıca Crude Oil Tanker, Product carrier ve tankerler için minimum standartlar ayrıntılı düzenlenmiştir.	Kaplama kalınlığı hakkında bir regülasyon yoktur.
Tanker sızıntısında acil durum planı(önleme amaçlı)	
Petrol taşıyan tanker veya tesisin bir petrol sızıntısı durumunda bu sızıntının, gemi mürettebatı tarafından nasıl önleneceğini belirten bir plan sunması gerekmektedir. Ayrıca teknenin içerisinde acil müdahale planı bulundurulması gerekmektedir. Bu planın da A.B.D. Sahil Güvenliği tarafından onaylanması zorunludur.	Türkiye'nin taraf olduğu, IMO, MARPOL gibi uluslararası sözleşmelerde can, mal, seyir ve çevre emniyeti ile ilgili belirlenmiş standartlara uymayan yabancı gemiler Türkiye iç sularına ve karasularına alınmamaktadırlar ve gemilerin yukarıda belirtilen standartları sağlamaları için en fazla 30 gün süreleri vardır. Türk gemileri ise bağlanmakta ve standartları sağlayana kadar seferleri yasaklanmaktadır. Geminin taşıdığı yük ise başka bir gemiye nakledilmektedir. Bu görev Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yerine getirilir. Gemiler Türk iç sularına ve karasularına girmeden 48 saat önce Müsteşarlığa gemi ve taşıdığı yük ile ilgili bilgi vermek zorundadır yoksa limana alınmazlar. ³ Yani; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının uygulama yetkilerine dayanarak, T.C. gemi geçişlerine müdahale edebilmektedir ancak

³ Seyir, can, mal ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla alınan tedbirler, bu Kanun, ilgili mevzuat ve uluslararası düzenlemelerde belirtilen usul ve esaslara göre, yetkili kuruluşlar tarafından denetlenir. Denetim ile ilgili usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir.

	geçişlerin denetleyenleri uluslararası kuruluşlar olduğu için yabancı devletler geçiş kısıtlamalarını ya da teftişlerini yanlış bulurlarsa yaptırım uygulama hakları vardır.
Acil durum planı (petrol sızıntısı yaşandıktan sonra müdahale yöntemi)	
A.B.D. Sahil Güvenliği tüm petrol sızıntılarında her türlü yetkiye sahiptir ve buna ilişkin planlar bulundurur. Aynı zamanda Environmental Protection Agency Clean Water Act 72 kapsamında oluşturulan National Contingency Plan'ı yönetir.	Çevre ve Orman Bakanlığı Müsteşarlığı, Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesi Yönetmeliği'ne göre, petrol sızıntısı yaşandıktan sonra müdahale etmekle yetkili ve görevlidir. T.C. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı yangın durumlarında gecikmeksizin olay yerine gider ve gerekli bütün önlemleri alır. Bu müdahaleler eğer geminin güvertesinde yangın çıkmışsa Türk itfaiyesi vasıtasıyla, eğer geminin motorunda çıkmışsa römorkörler eşliğinde geminin güvenli bir yere çekilmesiyle olur, eğer yangın motorda çıktıysa bu gemi mürettebatının sorumluluğundadır. Kurtarılan eşyanın yitip yağmalanmaması için önlem alır. Yangının nedenlerini, diğer olayların yol açtığı zararları ve kurtarılan nesnelerin cins ve miktarını saptar. T.C. idaresinin Ulusal ve bölgesel acil müdahale planları bulunur. Ulusal acil durum üçüncü seviye bir acil durumdur ve buna ilişkin planın sürekli olarak hazır bulundurulması zorunludur. Bölgesel acil durum planı ise bir olaya hazırlıklı olma ve müdahalenin planlamasını içerir ve sorumlu vali tarafından uygulamaya konur. OPA'90'da da Türkiye'dekine benzer uygulama olarak bölgesel ve ulusal acil durum planları bulunmaktadır.
Verilecek Eğitim	
Amerika'da potansiyel kazaları önlemeye yönelik bir düzenleme olarak gemi mürettebatı eğitime tabi tutulmaktadır. Bakanlığa mürettebat sayısı, mürettebatın eğitimi ve iş için yeterliliği, acil durumlara karşı eğitimi ve yeterliliği, teçhizatın yeterliliği ve değiştirilmesi gerekip gerekmediği konusunda araştırma yapma	Türkiye'de acil durumun ortaya çıkması durumunda edilecek müdahaleye yönelik düzenlemeler bulunur ve bunun için yalnızca kamu idari personel eğitilir. Müdahalede görev alacak idari personelin genelgeyle yayımlanacak eğitimleri alması zorunlu kılınmıştır. Gerekli eğitim ve seminerlerin verilmesi, eğitim

<p>yükümlülüğü getirilmiştir. Aynı zamanda Prince William Sound bölgesindeki balıkçılar ve yerel halk da petrol sızıntılarını kontrol etmek ve elimine etmek konusunda eğitim almaktadırlar, bu eğitimler yılda 2 kere sağlanmaktadır. Son olarak, Prince William Sound'da faaliyet gösteren bir firma Exxon Valdez kazasından sonra bir daha 1 milyon galondan fazla petrol dökerse bahsi geçen şirket bir daha orada faaliyet gösteremez.</p>	<p>ekipmanlarının sağlanması, eğitim verecek ve alacakların yeterliliğinin saptanması yükümlülüğü Denizcilik Müsteşarlığına verilmiştir.</p> <p>Türkiye'nin üyesi olduğu IMO'nun 1978'de oluşturduğu ve 1995 yılında revize ettiği Standards of Training Certification and Watchkeeping(STCW) bayrak ülkesi IMO üyesi olan tüm gemiadamlarının güvenliğinin sağlanması için standartlar getirmektedir. Bu düzenlemeye göre gemi mürettebatının alması gereken bazı sertifikalar vardır; bunların petrol tankerleri için temel yükleme eğitimi ve petrol tankeri işlemleri eğitimi olmasına karşın bu eğitimler mürettebata ve gemi kaptanına olası kazaları önlemeye ya da kaza anında izlenecek prosedürlere ilişkin net bir eğitim sağlamaz. Bu ileri eğitim belgelerine sahip olmak için de mürettebattaki her kişinin temel eğitim belgesine ve hakkında belge düzenlenecek gemi türünde en az üç ay onaylanmış hizmet yapmaları ve en az üç yükleme boşaltma operasyonunda bulunduğunu içeren en az bir aylık eğitimi geçmesi gerekmektedir.</p> <p>Aynı zamanda ISPS adındaki sertifika için gerekli güvenlik eğitimlerini almaları gerekir fakat bu sertifika tankerlere ilişkin bir sertifika olmaktan ziyade genel bir güvenlik bilgisi katmayı amaçlamaktadır. ⁴</p>
<p>Römorkör ve kılavuz kaptan hizmeti</p>	
<p>Bazı yerlerde tek cidarlı ve 5.000 ton üzerindeki tankerlere 2 adet römork eşliğinde hareket etme zorunluluğu getirilmiştir, Exxon Valdez'in kaza yaptığı Prince William Sound'da ise tanker iki cidarlı olsa dahi iki römork eşliğinde hareket etmelidir.</p> <p>40.000 DWT üstünde yük taşıyan gemilerin römorkör personeli talep etmesi için Kanada Hükümeti ile iletişime geçilmesi talep edilmiştir. Bu kural trafik akışını düzene sokmak için teklif edilmiştir. (OPA90/Title - 3)</p>	<p>1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi uyarınca, içinde veba, kolera, sarı humma, lekeli humma ve çiçek hastalığı bulunan gemiler hariç hiçbir geminin kılavuz vasıtasıyla hareket etmesi zorunlu değildir. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nde ise kılavuz kaptan alınması şiddetle tavsiye edilmektedir. İstanbul boğazı güney girişi demirleme yerleri bölgesine gelen ve limana yaklaşacak gemilere kılavuz zorunluluğu getirilmiştir. Çanakkale boğazında da belirtilen bazı yerlere savaş gemileri hariç bütün gemiler için kılavuz kaptan</p>

⁴ <http://www.gemipersoneli.com/bilgibank/stcwbilgi.asp#5>

	zorunluluğu vardır. Hava çekimi (gemi yüksekliği) 58 metreden fazla olan gemiler İstanbul boğazından, 70 metreden fazla gemiler ise Çanakkale Boğazı'ndan geçemez. İstanbul için hava çekimi 54 ile 58 metre arası, Çanakkale için 66 ile 70 metre arası gemiler için gerekli miktarda römork zorunluluğu getirilmiştir.
Zararların karşılanması için Fon	
OPA ile 1986'da kurulan Oil Spill Liability Trust Fund'ın aktif kullanımı zorunlu kılınmıştır. Bu fon A.B.D. içerisinde üretilen veya ihraç edilen petrolere konulan vergilerle finanse edilmektedir ve bir kaza durumunda 440 milyon dolara kadar finansal yardımda bulunabilir. Amerika'da P&I sigortası yapıldığında bunun kesin sınırlarının belirtilmesi gerekir. Bu sınırlar OPA kapsamında belirlenmiştir ve 3000 brüt ton altındaki gemiler için 4.7 milyon dolar, 3.000 brüt tonun yukarısındaki gemiler için ise en az 18.8 milyon dolardır. ⁵	Türkiye Oil Spill Liability Trust Fund ile aynı doğrultudaki Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu'na (Fund-92) üyedir. FUND-92, CLC (Civil Liability Convention) ile birlikte gelmiştir ve kaza durumlarında 278 milyon dolara kadar tazmin edebilir. Eğer ülke aynı zamanda 2003'de kurulan Supplementary Fund'a üye ise toplam 1.15 milyar dolara kadar ödeme alınabilir. P&I durumunda ise 3. Kişilerin zararlarına karşı da sigorta yapıldığı için yalnızca petrol kirliliği durumunda zararın 1 milyar dolarına kadar tazmin edilirken, yolculara verilen zararda bu tazmin 2 milyar dolara, yolculara ve denizcilere verilen zararda da 3 milyar dolara çıkabilir. Bu tür bir tazmin tek bir P&I şirketi tarafından sağlanamayacağı için, P&I şirketlerinin birleşmesiyle oluşan International Group sağlanır. Türkiye'de standart limit ve şartlarda yapıldığında P&I sigortası yapılmış ve geçerli sayılıyor. Türkiye, bunlara ek olarak Bunker sertifikası aramaktadır. Bu sertifika gemilere, eğer kendi taşımalarında kullanacakları petrol sızarsa ve çevreye zarar verirse bu karşılar. BUNKER sertifikası 1.000 GRT, CLC sertifikası ise 2.000 GRT üzeri tüm gemilerde aranıyor.
Cezai Şart	
Eğer petrol tankerini işleten bir firma yapılan uyarılara rağmen gereklilikleri yerine getirmezse, kaza olmasa dahi, ihmal	Eğer petrol işlemi esnasında tehlikeli bir fiil yapılırsa, 350.000 Türk lirası idari para cezası verilir, verilen süre içinde önlem

⁵ <https://www.standard-club.com/news-and-knowledge/latest-updates/2019/08/web-alert-opa-90-limits-of-liability-increased-by-uscg.aspx>

<p>ettiği her gün için 25.000 doları aşmamak üzere para cezasına çarptırılır veya sızan her bir varil petrol için 1.000 dolar ceza verilir. (SEC 4303) Bunu A.B.D. başkanı yazılı ihtar yoluyla gerçekleştirir.</p>	<p>almayanlar her gün için 50.000 lira daha ceza alır (Çevre kanunu m. 23/2/b). Bu idari para cezasına karşı itiraz, idare mahkemesine dava açmak vasıtasıyla yapılır. Zarar ortaya çıkarsa Deniz Çevresinin Petrol veya Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesi Kanunu kapsamında tazmin edilir. Yetkili ve görevli mahkeme hakkında kesin bir düzenleme yapılmamıştır fakat tarafların mutabık olmasıyla tahkime gidebilirler.</p>
<p>Terk edilmiş (Hayalet) Gemilere İlişkin Düzenlemeler</p>	
<p>1988 yılında Abandoned Shipwreck Act çıkarılmıştır. Bu düzenleme ile değerli, turistik imkan sağlayabilecek gemi yıkımlarının hukuki durumu düzenlenmiştir. Eğer terk edilmiş bir gemi, dalgıçlar veya başka amaçla turistik seyahat edenlerden maddi bir kazanç sağlıyorsa bu gemiler korunur. Bu düzenleme aynı zamanda bu gemileri hazine avcılarında korumak amacıyla da çıkarılmıştır. Ayrıca terk edilmiş gemilerin kaldırılmasına ilişkin Wreck Act düzenlenmiştir. Bu kanuna göre US Army Corps of Engineers (USACE) Wreck Act'i uygular ve terk edilmiş, batmış gemilerin kaldırılıp kaldırılmayacağı konusunda görüşler verir. Aynı zamanda National Oceanic and Atmospheric Administration görev yapıyor hangi gemiler çevreye zararlı olabilir hangileri değildir diye.</p>	<p>2017 yılının Aralık ayında Limanlar Kanunu'nda yapılan değişiklikle İstanbul'daki Liman Başkanlıkları (İstanbul, Tuzla, Silivri vs.) idari sorumluluk sahasında can, mal ve çevresel risk taşıyan veya seyir ve seferin selametine engel olabilecek suret ve vaziyette karaya oturmuş, yarı batık veya batık halde yahut terk edilmiş veya atıl halde bulunan gemileri ve eşyasını, geminin donatanı veya kaptanı, liman başkanı tarafından tayin edilecek bir süre içerisinde çıkarmaya veya bulunduğu yerden kaldırmaya mecburdur. Bu süre kırk beş günden fazla olamaz. Belirlenen müddet, gemi yabancı bayraklı ise geminin sicile kayıtlı olduğu devletin ilgili makamlarına, donatana ve kaptana bildirilir, bu kişilerin adresleri bilinmiyorsa herhangi bir uluslararası denizcilik bülteninde ilan edilir. Gemi Türk bayraklı ise donatan veya kaptana bildirilir. Bu kişilerin adresleri bilinmiyorsa yurt düzeyinde dağıtım yapılan ve tirajı yüz binin üzerinde olan bir gazetede ilan edilir. Ayrıca gemi veya gemi vafını kaybetmiş eşya hacizli ise durum haciz işlemini gerçekleştiren icra dairesine de bildirilir. Teknik veya meteorolojik zorunluluk nedeni ile ilgililer tarafından yapılacak itirazlar üzerine bu süreler, liman başkanı tarafından kırk beş günü aşmamak üzere uzatılabilir. (Limanlar Kanunu, m.7) ⁶</p>

⁶ <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/hayaletler-temizleniyor-41167264>

Güvenliğe ilişkin Genel Düzenlemeler

Ulusal Güvenlik Bakanı, gerekli durumda değerlendirme yapabilir. Bu değerlendirme doğrultusunda; doğayı, trafiği, petrol sızıntı risklerini, maliyeti ve istatistiklerini analiz etmekle yükümlüdür. (Title3 - Section 4107)

Bakan, mürettebat sayısının ve donanımının uygun olup olmadığına karar verir; petrol sızıntısı gibi durumlarda mürettebatın hazırlıklı ve yetkin olduğundan emin olur.

Tankerlerin taşınması gereken belli başlı teknolojik donanımlar vardır; sonar, elektronik veri gösterim cihazı ve uydu bağlantısı bunların başlıcalarıdır.

Tüm bu tetkikler yapıldığında subjektif bir yaklaşımla Bakan navigasyon prosedürüne; hız, güneş ışığı, buz kalınlığı ve hava durumu gibi faktörleri göz önünde bulundurarak karar verir.

Münhasır ekonomik bölgelere ulaşacak tankerlerin hareketleri kısıtlanabilir ya da yasaklanabilir. Ayrıca köprü memurları ve gemi kaptanları simülasyon eğitimine tabi tutulurlar. (OPA90 1-50 Title 3-4111)

500 tondan fazla gemilerin boğazlardan geçmeden 24 saat önce Seyir Planı – I sunmaları zorunludur. Eğer bunu sunmuşlarsa ve mürettebatlarıyla ve teçhizatlarıyla ilgili belirtilen diğer koşulları sağarlarsa (Yani Boğazlar Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin 6. maddesinde sayma yöntemiyle yazılan teknik şartları sağladıysa) İstanbul veya Çanakkale Boğazı'na girmeden 2 saat önce veya hedefe 20 deniz mili kala Seyir Planı – II sunulur. 15 Ağustos 2019 tarihli Yönetmelik değişikliğiyle birlikte TBGTH (Türk boğazları gemi trafik hizmeti sistemi) alanını kullanarak Marmara Denizi'ndeki limanlar arasında seyir yapan veya Marmara Denizi'nde bir limandan kalkıp Boğaz geçişi yapacak olan aktif katılımcı gemiler, TBGTH alanına giriş yaptıkları sektöre Marmara Raporu (MARRAP) gerekliliği getiriliyor.

Gemiler köprü ayaklarına 100 metreden fazla yaklaşamaz ve köprü ayaklarında birbirlerini geçemezler.

Tam boyları 200 metreden fazla olan dolu ve boş tankerler boğazdan gündüz periyodunda geçiş yapar. Tam boyları 150 metrenin üstünde olan gemiler Nara ve Kilitbahir'den geçerken (Çanakkale Boğazı) karşı trafik durdurulur.

Tavsiyeler:

IMO 2020 çerçevesinde Rusya'nın Baltık Denizi'nde Çin ve İsveç'in de tüm limanlarında izlediği politikaya benzer şekilde açık döngülü gaz temizleyicileri (Open Loop Scrubber) ile aranan sülfür seviyesine ulaşan gemilerin Türk limanlarına girişinin yasaklanması yoluna gidilebilir. Rusya Karadeniz limanlarında açık döngülü gaz temizleyicileri yasaklamamıştır. Bunun yerine bu gemilerin Primorsk ve St. Petersburg limanlarına girişlerini yasaklamıştır. Fakat Türkiye de buna benzer bir uygulama izleyerek bu gemilerin Boğazlardan geçişini yasaklamamakla birlikte Türk limanlarına demir atmalarını engelleme yolunu izleyebilir.

P&I şirketlerinden Türk boğazlarına ilişkin özel bir madde koymaları istenemese de P&I korumasındaki gemilerin korumalarının kapsamı belirlenebilir. P&I normal standartları kıyı ve iç suları için 500 milyon dolardan 1 milyar dolara kadar sigortalar, fakat Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliğinin Uygulama Talimatının 12. maddesindeki P&I kapsamına ilişkin şartlara eklemeler yapılabilir. Aynı zamanda P&I bazı durumlarda “tailored insurance” hazırlayabiliyor. ⁷ Ek bir sigorta olarak “tailored insurance” ile gelen “Strike Club’s Marine Delay Insurance”, yani ticaret gemilerinin tahmin edilenden fazla bekletilmesi ve gecikmesi durumundaki zararlarını sigortalama, yöntemi Türk boğazlarından geçecek tankerlere kış aylarında bekleme süreleri uzayacağı için zorunlu kılınabilir.

P&I şirketlerinin bir diğer kolu da kazaları önleme çalışmaları üzerinedir. Gelecekte Türkiye’nin bu şirketler üzerinde bir müzakere kozu olursa, kaza önleme çalışmaları kapsamında boğazdan geçen tankerlere römorkör kullanma veya kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirilebilir.

Römorkör ve kılavuz kaptan alma zorunluluğunun bir diğer önemi de teknolojinin gelişmesiyle birlikte büyüyen tanker boyutlarından doğmaktadır. Eğer Boğazlardan geçen bir SuezMAX Marmara Denizi’nden geçerken, sürekli görülmekte olan yalı kazalarından ziyade köprü ayaklarına çarparak bir kaza yaparsa bundan doğacak zararın boyutları çevresel etkiyi aşarak büyük can kayıplarına da sebep olabilir. Bu yüzden Montrö Boğazlar Sözleşmesi iyiniyetli yorumlanarak koşul değişikliklerine göre belirli sınırların genişletilmesi gerekmektedir.

8 Ocak 1979’da Whiddy Adası Kazası tanker patlamaları sonucunda doğabilecek hasarın bir özeti niteliğinde incelenebilir. Betelguese isimli tanker, petrol tesisindeki yük nakliyesi esnasında tankerin strüktüründeki bir bozukluktan dolayı patladığında 50 kişi hayatını kaybetti ve 120 milyon dolarlık bir zarar ortaya çıktı. Bir tanker patlaması, 2016’daki popülasyonu 2722 olan Whiddy Adası’nda bu kadar büyük bir hasara yol açıyorsa, Türk Boğazlarında veya karasularında bir patlama olursa bundan doğacak zararın bir International Group, FUND-92 veya Supplementary Fund ile karşılanması mümkün olmayabilir. Bunun gerçekleşmesini önlemek için de mevzuatta önemli değişiklikler yapılması elzemdir.⁸

Works Cited

2872 Sayılı Çevre Kanunu (1983, 9 Ağustos) *T.C. Resmi Gazete*, 18132

30859 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Uygulama Talimatı (2018, 1 Eylül)

5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (2005, 3 Mart) *T.C. Resmi Gazete*, 25752

618 Sayılı Limanlar Kanunu (1922, 4 Aralık), *T.C. Resmi Gazete*, 95

⁷ <https://www.standard-club.com/covers/tailored-covers.aspx>

⁸ <https://www.irelandsown.ie/the-whiddy-island-disaster/>

Amadeo, K. (2019). *The True Costs of the Exxon Valdez Oil Spill*. [online] The Balance. Available at: <https://www.thebalance.com/exxon-valdez-oil-spill-facts-effects-on-economy-3306206> [Accessed 23 Oct. 2018].

Benzin ve Naftanın Depolanması ve Dağıtılmasından Kaynaklanan Uçucu Organik Bileşik Emisyonlarının Kontrolü Yönetmeliği (2018, 5 Aralık), *T.C. Resmi Gazete*, 30616

Emen, İ. (2019). *Hayaletler temizleniyor*. [online] Hurriyet.com.tr. Available at: <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/hayaletler-temizleniyor-41167264> [Accessed 28 Aug. 2019].

Gemipersoneli.com. (2012). *Gemipersoneli.com*. [online] Available at: <http://www.gemipersoneli.com/bilgibank/stcwbilgi.asp#5> [Accessed 29 Aug. 2019]. *Oil Pollution Act of 1990*. U.S. G.P.O., 1990

Onedio. (2015). *11 Maddede Boğaz'daki En Büyük Tanker Faciası: Independenta*. [online] Available at: <https://onedio.com/haber/11-maddede-bogaz-daki-en-buyuk-tanker-faciasi-independenta-515265> [Accessed 19 Aug 2019].

Petrol Tankerlerinin Çift Cidar Veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları Ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (2008, 3 Eylül), *T.C. Resmi Gazete*, 27043

Standard-club.com. (2019). - *The Standard*. [online] Available at: <https://www.standard-club.com/covers/tailored-covers.aspx>.

Standard-club.com. (2019). *Web Alert: OPA 90 Limits of Liability Increased by USCG - Latest updates - News and knowledge - The Standard*. [online] Available at: <https://www.standard-club.com/news-and-knowledge/latest-updates/2019/08/web-alert-opa-90-limits-of-liability-increased-by-uscg.aspx> [Accessed 20 Aug. 2019].

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği (2019, 14 Ağustos), *T.C. Resmi Gazete*,

Tomkins, Shea. "Ireland's Own." *Irelands Own*, 8 Jan. 2019, <https://www.irelandsown.ie/the-whiddy-island-disaster/>.