

ENKAZIN KALDIRILMASINA İLİŞKİN ULUSLARARASI NAİROBİ KONVANSİYONU, 2007

S. Didem ALGANTÜRK LIGHT*

ÖZET

IMO'nun (Uluslararası Denizcilik Örgütü) 14-18 Mayıs 2007 tarihinde Kenya'nın başkenti Nairobi'de gerçekleşen Diplomatik Konferansında, "Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007" (Nairobi Konvansiyonu 2007) kabul edilmiştir. Uluslararası alanda önemli bir hukuki boşluğu dolduracağına inandığımız bu Konvansiyon, incelememizin konusunu oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Konvansiyon, 2007

INTERNATIONAL NAIROBI CONVENTION ON WRECK REMOVAL, 2007

ABSTRACT

A new international convention on wreck removal has adopted at the IMO diplomatic conference, in Nairobi, Kenya, in May 2007. The subject our research is the evaluation and consideration of the new convention which we believe fills a gap in the previous international legal framework.

Keywords: International Convention on Removal of Wrecks 2007

* Doç. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, Eminönü-İstanbul.

I. Giriş

Deniz güvenliği, emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili konularda çalışmalar yapan ve bir Birleşmiş Milletler kuruluşu olan IMO'nun (Uluslararası Denizcilik Örgütü) 14-18 Mayıs 2007 tarihinde Kenya'nın başkenti Nairobi'de gerçekleşen Diplomatik Konferansında “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007” (Nairobi Konvansiyonu 2007) kabul edilmiştir¹.

IMO Hukuk Komitesi tarafından ilk defa 1974 yılında, üye devletlerin milli hukuklarındaki enkaz kaldırma faaliyetlerine ilişkin hukuki düzenlemeler incelenerek, yeknesaklığın sağlanması çalışmalarına başlanmış ancak bu çalışmalardan uzun bir süre herhangi bir sonuç alınamamıştır². Nitekim konu, 1993 yılında IMO Hukuk Komitesi'nin 69. Toplantısında yeniden gündeme getirilmiş ve özellikle Hollanda, İngiltere ve Almanya'nın öncülüğünde yürütülen 14 yıllık çalışma uluslararası bir konvansiyon ile tamamlanmıştır (Griggs, 2005-2006 :376).

Konvansiyon, devletlerin karasularının ötesinde bulunan enkazların kaldırılmasına ilişkin acil ve etkili uluslararası kurallar getirmek suretiyle gerek 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Konvansiyonu gerekse Kurtarma Konvansiyonu'nda yer almayan uluslararası alanda önemli bir hukuki boşluğu doldurmaktadır. Bunun yanı sıra Konvansiyon, enkazın bulunduğu mahal açısından diğer gemilerin ve gemi adamlarının seyir güvenliğini tehlikeye sokabileceği ve enkaz içinde bulunan yükün de deniz ve sahil kirlenmesine yol açabileceği hususlarını nazara almak sureti ile deniz yaşamına ve deniz çevresine tehlike yaratan enkazların acil ve emniyetli bir şekilde kaldırılmasını hedeflemektedir. Ayrıca enkazın işaretlenmesi ve kaldırılmasına ilişkin verilen hizmetin son derece pahalı olması nedeniyle kaldırma çalışmalarının ertelenmesi veya hiç gerçekleştirilmemesi durumlarına ilişkin kurallar da Konvansiyon tarafından düzenlenmektedir³.

II. Konvansiyonun Konusu, Uygulama Alanı ve İstisnaları

1.Konusu

Konvansiyonun konusu, Konvansiyonun uygulama alanı içinde bulunan enkazlardır. Meğer ki, Konvansiyon'da aksi öngörülmüş olsun (mad.3). Enkaz kavramı, Konvansiyonun “ Tanımlar” başlıklı 1. maddesinin 4. paragrafı gereğince, *bir deniz kazası sonucunda batan veya karaya oturan gemi; veya geminin kaybolan veya batan veya sürüklenen herhangi bir parçası; veya batmak veya karaya oturmak üzere olan veya batacağı ve karaya oturacağı makul bir şekilde beklenip de, fiilen yardım*

¹ LEG/CONF.16/19.doc, 23 Mayıs 2007.

² Bu tarihte örgütün ismi, IMCO (International Maritime Consultative Organisation- Uluslararası Denizcilik İstişari Örgütü) olarak adlandırılmaktaydı. 1982 yılında isim değişikliğe gerçekleştirilerek IMO adını almıştır. www.imo.org.

³ IMO tarafından yapılan araştırma sonucunda son yıllarda deniz kazaları azalmakta olduğu belirlenmiş ise de, terk edilmiş ve tehlike yaratan enkazların dünya çapında 1300 civarında olduğu belirtilmektedir. www.standard-club.com/content,6.12.2007.

edilebilecek nitelikte ve tehlike içinde bulunan gemi veya parçasıdır. "Tehlike" ise, tehlikeli bir vaziyet yaratan veya seyir engel teşkil eden veya deniz çevresine büyük zarar verecek nitelikte olan veya üye devlet veya devletlerin kıyı boyuna zarar verecek her türlü hal veya tehdittir (mad.1/5). Bir deniz kazası sonucunda meydana gelen enkazın tehlike oluşturup oluşturmadığı hususunda karar verecek olan, bu enkazdan etkilenen üye devlettir (mad.5)⁴ ve üye devlet bu kararı verirken 6. maddedeki kriterleri nazara almak durumundadır. Enkazın cinsi, büyüklüğü ve yapısı, bölgedeki su derinliği, bölgedeki gel-git sahası ve akıntı durumu, münhasır ekonomik bölge alanına ait olup olmadığı, gemilerin seyir rotalarına ve trafik düzenine yakınlığı, trafik düzeninin şekli, enkaz yükünün yapısı ve miktarı, enkazdaki petrolün türü, enkaz yükünün veya petrolün çevre kirlenmesine sebebiyet verip vermeyeceği, liman imkânlarının zarar görüp görmeyeceği, hidropatik ve meteorolojik durumlar, bölgenin topografik yapısı, enkazın su yüzeyinden yüksekliği, enkazın akustik ve magnetik profili, kıyı tesisatlarına, petrol hattına ve haberleşme kablolarına veya benzer yapılara yakınlığı ve enkazın kaldırılmasını gerektirecek bunun dışındaki diğer durumları inceleyerek karar verir.

Enkaz kavramına, gemide bulunan yük de dahildir. Şöyle ki, 1. maddenin 3. paragrafında deniz kazası kavramı tanımlanmaktadır ve bu tanım gereğince "deniz kazası", *geminin veya yükün maddi hasara uğramasına veya maddi hasarın oluşacağı hususunda yakın bir tehlike içinde bulunmasına sebebiyet veren gemilerin çarpması, karaya oturması, diğer seyir olayları veya gemide veya gemi dışında meydana gelen diğer olaylardır. Söz konusu bu tanım, gemi ve yükünü kapsayacak niteliktedir*⁵.

2.Uygulama Alanı

Konvansiyonun 1. maddesinin 1. paragrafı gereğince, özellikle taraf devletlerin uluslararası hukuka uygun olarak belirlediği münhasır ekonomik bölgesinde seyir güvenliğini ve/veya yükün niteliği gereği deniz çevresine tehlike verebilecek nitelikteki enkazların kaldırılmasına ilişkin olarak uygulanacaktır⁶. Eğer üye devlet böyle bir sınır belirlememiş ise, Konvansiyon, üye devletin uluslararası hukuka uygun olarak belirlediği karasularının ötesinde veya dışında kalan ve karasularının

⁴ Konvansiyonun 1. maddesinin 10. paragrafı gereğince " "enkazdan etkilenen devlet", *Konvansiyonun uygulama alanı içinde kalan enkazın belirlendiği üye devlet*" olarak tanımlanmaktadır. Hazırlık çalışmaları sırasında, CMI tarafından bu terimin "kıyı devleti" olarak kullanılmasının daha tanımlayıcı ve konvansiyonel olduğu teklif edilmişse de, "kıyı devleti" teriminin uluslararası kamu hukukunda özel bir anlamı olduğu düşüncesiyle bu teklif red edilmiştir, bkz. **Griggs**, sh.377

⁵ Konvansiyonun hazırlık çalışmaları sırasında Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Konvansiyonun "Tehlikenin Tespiti" başlıklı 6. maddesine yük ilgililerin enkaz kaldırma masraflarına katılım ile ilgili bir düzenlemenin eklenmesini önermişlerdir. Ancak nihai metinde bu konuda bir değişiklik yapılmamıştır, "A Consideration of a Draft Convention On The Removal of recks", submitted by the International Group of P&I Clubs and P/I Clubs and the International Chamber of Shipping", LEG/conf.16/15, 27.04.2007.

⁶ 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun 55. maddesi gereğince, münhasır ekonomik bölge karasuların ötesinde ve bu sulara bitişik özel bir bölge olup, Konvansiyon ile düzenlenmiş özel bir rejime tâbidir. Bu bölgede, sahildevletinin ve diğer devletlerin hakları BM Deniz Hukuku Konvansiyonun belirlediği sınırlar içindedir (mad.56- mad.58). Münhasır ekonomik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine kadardır (mad. 57).

ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine kadarki bölgede uygulanacaktır. Bir başka ifade ile, bu Konvansiyon üye devletin karasularında bulunan enkazlara uygulanmaz, bu durumda üye devletin enkazın kaldırılmasına ilişkin uygulayacağı sorumluluk rejimi, kendi millî hukukuna tâbi olacaktır.

Ancak, Konvansiyonun 3. maddesinin 2. paragrafı gereğince, üye devlet 4. maddenin 4. paragrafına⁷ uygun olmak şartı ile, Konvansiyonun uygulama alanını genişleterek, içsu ve karasularında Konvansiyon hükümlerini uygulayabilme hakkına sahiptir. Bu durumda üye devlet, içsu ve karasularında belirlenen enkazlar hakkında Konvansiyon hükümlerine tabi olacağını, Genel Sekreterliğe bildirir ve üye devletin karasularında belirlenen enkazlara ilişkin kendi önlemlerini almasındaki hak ve yükümlülüklerine hâle gelmeksizin, enkazların belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılması Konvansiyon hükümlerine tâbi olur⁸. Konvansiyonun gemi malikinin sorumluluğu, sorumluluğun istisnaları ve sigorta ve diğer malî güvenceyi düzenleyen 10., 11., ve 12. maddelerine; enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılmasındaki önlemlere ilişkin Konvansiyonun 7.,8. ve 9. maddelerinin uygulanması halinde başvurulabilmesi mümkündür.

Üye devlet tarafından yapılan bu bildirim, Konvansiyonun yürürlüğe girmesinden önce yapılmış ise, Konvansiyonun yürürlüğe girmesi ile; yürürlüğe girmesinden sonra yapılmış ise, Genel Sekreterliğe yapılan yazılı bildirim tarihinden itibaren en 6 ay sonra etkili hale gelir (mad.3/4). Üye devlet tarafından yapılan bildirim, her zaman geri çekilebilir. Bu durumda, geri çekme bildiriminde farklı bir tarih öngörülmemişse, Genel Sekreterliğe yapılan bildirim tarihinden itibaren 6 ay sonra etkili hâle gelir (mad.3/5).

3. İstisnaları

Konvansiyonun uygulama alanının istisnaları 4.maddede düzenlenmektedir. Bu düzenleme gereğince, Konvansiyon;

- 1969 tarihli Açık Denizde Petrol İle Kirlenme Doğuran veya Doğurabilecek Kaza Durumunda Müdahale Hakkında Uluslararası Konvansiyon⁹ ve onu tadil eden 1973 tarihli Açık Denizde Petrol Haricinde

⁷ sh.

⁸ Böylelikle, üye devlet kendi iç sularında enkazın kaldırılmasına ilişkin milli hukukundaki hak ve yükümlülükleri yanında, Konvansiyonun 7.,8. ve 9. maddelerini uygulaması hâlinde, sorumluluk, sigorta ve malî güvence ve tazminata ilişkin hükümlerinden yararlanma imkânına sahip bulunmaktadır. Hazırlık çalışmaları sırasında İngiliz hükümeti, üye devlete içsular bakımından Konvansiyonun sadece sorumluluk ve tazminata ilişkin maddelerine seçimsel bir hak olarak başvurulabilme imkânı getirilebilmesi teklifinde bulunmuştur. Ancak, Konvansiyonun nihaî metninde, içsular bakımından Konvansiyonun uygulanması, bir bütün olarak değerlendirilmektedir. Çalışmalar sırasında yapılan teklif ve görüş için bkz. **Griggs**, sh. 378

⁹ 1967 tarihinde Courmouailles açıklarında Seven Stones kayalıklarına oturan ve taşıdığı 119.000 ton petrolün denize dökülmesi ile İngiltere ve Fransa kıyılarını büyük ölçüde tehdit eden "Torrey- Canyon" olayının yarattığı deniz kirliliğinin hemen ardından hazırlanan *1969 tarihli Konvansiyon*, bir deniz kazası veya deniz kazası ile ilgili faaliyetler sonucunda petrol kirliliği oluşturan veya kirlenme tehdidi yaratan ve bu sebeple kıyıların veya çıkarlarının büyük veya yakın bir tehlikeye maruz kalmasını önlemek, bu tehlikeyi hafifletmek veya bertaraf etmek amacıyla, devletlerin açık denizlerde alabilecekleri önlemleri

Kirlenme Doğuran veya Doğurabilecek Kaza Durumunda Müdahale Hakkında Protokol¹⁰ ile belirlenen önlemlere uygulanmaz¹¹.

- Üye devlet tarafından aksi öngörülmedikçe, savaş gemilerine veya üye devletin ticari olmayan, sadece devlet hizmetlerine tahsis edilen maliki veya işleteni olduğu gemilere uygulanmaz. Ancak üye devletin, Konvansiyonun bu tür gemilerine de uygulanacağına karar vermesi halinde, bu uygulamanın şart ve koşullarını belirleyerek Genel Sekreterliğe bildirmesi gereklidir.
- Bir üye devletin 3. maddenin 2. paragrafı gereğince, Konvansiyonu karasuları da dâhil olmak üzere içsularında uygulayacağını bildirmesi halinde dahi, Konvansiyonun bazı maddelerinin karasularında uygulanması mümkün değildir (mad.4/4). Şöyle ki;
 - Konvansiyonun uygulanması, üye devlete açık denizde üstünde egemenlik veya egemenlik haklarını kullanma veya talep etme hakkı vermeyeceğini düzenleyen, 2. maddenin 4. paragrafı.
 - Enkazın kaldırılmasının kolaylaştırılmasına ilişkin önlemleri düzenleyen, 9. maddenin 1, 5, 7, 8, 9, ve 10. paragrafları.
 - Üye devletler arasında bu Konvansiyonun yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin herhangi bir ihtilâf çıkması halinde, ihtilâfın çözümlenme şekli ve şartlarını düzenleyen, 15. madde.

III. Donatanın Sorumluluğu, Sorumluluğun Sınırlandırılması ve Sorumluluğu Kaldıran Hâller

Konvansiyonun 1. maddesinin 8. paragrafında, “*registered owner*” “*tescil edilmiş gemi maliki*” ifadesi kullanılmışsa da, biz çalışmamızda literatür açısından daha uygun olduğunu düşündüğümüz “*donatan*” kavramını kullanmayı tercih ettik. Nitekim, maddede tanım geniş bir şekilde yapılmakta olup, gemi siciline geminin maliki olarak tescil edilen kişi veya kişiler; gemi siciline tescil edilmemiş bir gemi söz ko-

çermektedir, Konvansiyonun Türkçe metni için bkz. **Tekil, F.;** Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987, sh. 495 vd.

¹⁰ 1969 tarihli Konvansiyon ve 1973 tarihli Protokol gereğince kıyı ülkesi herhangi bir önlem almadan önce deniz kazasından etkilenen diğer ülkelerle özellikle geminin bayrak devletine danışılarak, alınacak olan önlemlere ilişkin bilgi verilecektir. Ancak acil bir durum söz konusu ise, danışma ve bilgi verilmesine gerek olmaksızın, kıyı devletinin gerekli önlemleri alması mümkündür. Ayrıntılı bilgi için bkz. “**Uluslararası Denizcilik İşleri ve Hukuku**”, Denizcilik 2. Şurası, İstanbul 2000, sh. 73

¹¹ Türkiye, 1969 tarihli Konvansiyona ve 1973 tarihli Protokol'e taraf olmamıştır.

nusu ise, deniz kazasının olduğu tarihteki geminin maliki; üye devletin maliki olduğu geminin üye devlet siciline tescil edilmiş olan işleteni “donatan” olarak kabul edilmektedir.

Konvansiyonun 10. maddesi gereğince, donatan enkazın yerini tayin etme, işaretleme ve kaldırılması ile ilgili masraflardan sorumludur ve donatandan bu masraflar dışında herhangi bir talepte bulunulamaz. Ancak, 3.maddenin 2. paragrafı gereğince, Konvansiyonu işsu ve karasularında da uygulayacağını bildiren Üye devletin, bu talepler dışındaki hak ve yükümlülüklerine halel gelmez ve enkazdan etkilenen devletin enkazın meydana gelmesi nedeniyle donatan dışında üçüncü şahıslara karşı bir talep hakkı varsa, bu talep hakkı Konvansiyon kapsamında değerlendirilmez.

Konvansiyon, donatana doğrudan doğruya sorumluluğunu sınırlama hakkı vermez. Ancak, donatanın sorumluluğunu millî ve milletlerarası (*Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonu*) sorumluluk rejimi gereğince sınırlandırabilme imkânı varsa, bu hakkını kullanabilecektir. Aksi halde, Konvansiyon, ayrı bir hak olarak sorumluluğunu sınırlama hakkı sağlamamaktadır.

Donatan, enkaza sebebiyet veren deniz kazasının (mad.10 /a-b-c.) ;

- Savaş hali, düşmanlık, iç savaş, ihtilâl ya da karşı konulamaz ve kaçınılmaz nitelikteki olağanüstü doğal olaylardan¹²,
- Üçüncü bir şahsın zarar verme niyeti ile yaptığı şahsi, fiili veya ihmali neticesinde doğduğunu,
- İdarenin veya fener ya da diğer seyir yardımcılarının yerine getirilme sırasında görevli olan yetkili makamların kusur veya haksız fiili sonucunda meydana geldiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulur.

Konvansiyonun 11. maddesi gereğince, Akaryakıt ile Kirlenmeden Doğan Zararlar- dan Hukuki Mesuliyete Dair 1969 tarihli Brüksel Andlaşması ve bunu tadil eden Protokol¹³, 1996 tarihli Tehlikeli Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair Uluslararası Anlaşma ve bunu tadil eden Protokol, Nükleer Enerji Alanında Üçüncü Şahısların Sorumluluğu Hakkında Konvansiyon, 1960 ve bunu tadil eden Protokol veya 1963 tarihli Nükleer Zararlar- dan Doğan Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Konvansiyonu ve bunu tadil eden Protokol veya nükleer zararlılardan doğan sorumluluğu düzenleyen veya sorumlulu- ğun sınırlandırılmasını yasaklayan milletlerarası sözleşmeler veya millî kanunlara tabi olan alacaklar ve Yakıt Kirliliğinden Doğan Sorumluluk Hakkında 23 Mart 2001 tarihli Konvansiyon (Bunker Konvansiyonu 2001) gereğince donatandan talep edilecek masrafların, kendileri ile ilgili Konvansiyonlara veya millî kanunlara göre

¹² Terör hareketlerinin maddenin kapsamına alınmaması önemli bir eksikliktir. Bu konudaki yorum için bkz. www.gard.no/gard/publications/gardnews, 22.5.2007.

¹³ 1969 tarihli Brüksel Andlaşması, 1984 ve 1992 tarihli Protokoller ile değiştirilmiştir. Türkiye, hakkında bu Andlaşma, 17.8.2001 tarihinden itibaren bağlayıcı hâle gelmiştir, **Çağa, T./Kender, R.:** Deniz Ticaret Hukuku I, İstanbul 2005,14.B., sh. 23.

talep edileceği kabul edilerek, Konvansiyon gereğince sorumluluk dışında tutulmuşlardır.

Ayrıca, enkazın kaldırılmasına ilişkin önlemlerin mahiyeti millî veya milletlerarası hukuk bakımından bir kurtarma faaliyeti olarak kabul edilmesi durumunda da, kurtarıcılara ödenecek ücret veya özel tazminat Konvansiyon hükümleri dışında tutulmuştur (mad.11/ 2).

IV.Zorunlu Sigorta veya Mali Güvence

Konvansiyonun en önemli özelliklerinden biri, donatanın tehlike teşkil eden enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılması masrafları dolayısıyla enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak mali bir güvence sağlaması ve sigorta yaptırma zorunluluğunun getirilmesidir.

Enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak nitelikteki sigorta sertifikalarının, IMO'nun önceki sorumluluk ve tazminata ilişkin konvansiyonlarında¹⁴ öngörülen şekilde ve bunlara uygun olarak her bir gemi için hazırlanması ve sertifika örneğinin, Hukuk Komitesi tarafından geliştirilerek üye devletlere bildirilmesi, Konvansiyon sonucunda alınan kararlardan biridir.^{15*16}

Üye devletin 3. maddenin 2. paragrafı gereğince iç su ve karasularında da Konvansiyonu uygulaması hâlinde, konvansiyonun malî güvence, zorunlu sigorta ve doğrudan dava hakkına ilişkin düzenlemelerinin millî hukukundan farklı veya millî hukukunda öngörülmemiş olsa dahi, başvurma imkânına sahip olacaktır.¹⁷

Konvansiyonun 12. maddesinin 1. paragrafı gereğince, üye devletlerden birinde tescil edilen ve bayrağını taşıyan 300 groston veya yukarısı gemiler, bu Konvansiyon kapsamında belirtilen sorumluluğunu, millî ve milletlerarası sorumluluk rejimine uygun olarak ve herhalükârda Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonunu¹⁸ tadil eden 1996 tarihli Protokol'ün¹⁹ 6. maddesinin 1. paragrafının (b) bendine²⁰ uygun olan hesaplama sınırları-

¹⁴ “1996 tarihli Tehlikeli Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata dair Uluslararası Anlaşma”, “Yakıt Kirliliğinden Doğan Sorumluluk Hakkında 23 Mart 2001 tarihli Konvansiyon, (Bunker Konvansiyonu 2001)” ; “Yolcuların Ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınması Hakkında Atina Konvansiyonu, 2002”.

¹⁵ LEG/CONF.16/20.doc.

¹⁶ Ek.2 .

¹⁷ Hernekadar, Konvansiyonun düzenlemesi bu şekilde olsa da konvansiyonun çalışma aşamalarında Uluslararası P&I Kulüpleri Birliği, millî hukukdaki sorumluluk rejiminin konvansiyonun sorumluluk rejiminden farklı olması halinde üyelerine sorumluluğun sigorta teminatı altında olduğunu belgeleyen “blue card- mavi kart” düzenlemeyeceklerini bildirmiş ve bu konuda yeni bir düzenlemenin getirilmesi gerektiğini belirtmiştir, LEG/CONF.16/3; LEG/CONF.16/13 .

¹⁸ Türkiye, bu Konvansiyona katılmayı 28.2.1980 tarihli ve 8/493 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamıştır. Katılma prosedürü tamamlanmak suretiyle Konvansiyon, 1.7.1998 tarihinden itibaren Türkiye hakkında bağlayıcı hale gelmiştir, bkz. R.G. 4.6.1980 , S. 17075.; Konvansiyonun Türkçe Tercümesi için bkz. **Tekil, F.:** Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987, sh. 90-93.

¹⁹ Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonun'daki tazminat miktarının artırılması, sınırlandırma miktarlarının güncelleştirilmesi ve

nı aşmayacak şekilde karşılanması amacıyla, sigorta teminatının ya da banka garantisinin ya da benzer mali kuruluşlardan alınan diğer mali güvencelerin sağlanması gerekmektedir. Üye sicil devletinin yetkilendirdiği makam veya kuruluşlar, bu sigorta ve diğer mali güvencelerin Konvansiyonun belirlenen şartlarına uygun olduğunu gösterir bir belge tanzim eder. Zorunlu sigorta sertifikası, Konvansiyon'a ek belge formunda hazırlanmalıdır²¹ ve şu hususları içermelidir (mad.12/2);

- Geminin adı, gemiyi ayırt eden numara veya harfleri ve tescil edildiği limanı,
- Geminin tonajı,
- Gemi malikinin adı ve iş yeri merkez adresi,
- IMO numarası,
- Teminatın süresi ve şekli,
- Sigortacının veya mali güvence veren kuruluşun isim, işyeri adresi , sigorta veya mali güvencenin verildiği yer,
- Sigorta sözleşme süresi veya diğer mali güvence süresinden daha uzun olmayacak şekilde düzenlenecek sertifikanın geçerlilik süresi,

Zorunlu sigorta veya mali güvence veren sertifikalar, gemide bulundurulması zorunlu olan belgelerdir. Bu belgenin bir örneğinin, üye devletin gemi sicilini tutmaya yetkili makamlarında, eğer gemi sicile tescil edilmemişse bu sertifikayı hazırlamaya yetkili makamlarda bulunması gereklidir (mad. 11/5).

V. Doğrudan Doğruya Dava Hakkı

Konvansiyon tarafından getirilen önemli düzenlemelerden bir diğeri de, bu Konvansiyon gereğince doğan her türlü dava hakkının, doğrudan doğruya donatanın sorumluluğunu güvence altına alan sigortacısına veya mali güvence veren kuruluşa karşı ileri sürülebilmesidir²².

Konvansiyonun 11. maddesinin 10. paragrafı gereğince, davalı sigortacı veya mali güvence veren kuruluş, donatanın ileri sürebileceği (donatanın iflas veya tasfiyesi dışında) her türlü savunmalarını enkazdan etkilenen devlete karşı ileri sürebilir. Sigortacı veya mali güvence veren kuruluş, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sı-

basitleştirilmesi amacıyla getirilen 1996 tarihli bu Protokol 2.5.1996 tarihinde Londra'da kabul edilerek, 13.5.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir, www.imo.org; **Çağa/Kender**, sh.22.

²⁰ Mad.6/1 (b): "Diğer bütün alacaklar hakkında: (i) 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi; (ii) Tonajı yukarıki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca : 2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi; 30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi; ve 70.000' den yukarı beher ton için 200 hesap birimi." , www.denizcilik.gov.tr.

²¹ Ek.2.

²² Doğrudan doğruya dava hakkı, sigorta tazminatının zarar görene ödenmesinin sağlanması amacıyla, zarar görene borçlunun sigortacısına, doğrudan başvurma yetkisi verir. Böylelikle, zarar görene ödeme yeteneğine sahip bir borçlu temin edilerek, zararın basit ve vakit kaybetmeksizin giderilmesi imkanı sağlanır. Deniz sigortalarında doğrudan doğruya dava hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.; **Algantürk Light** , **D. :** Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, İstanbul 2006, 2. B. sh. 135-136.

nırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonu gereğince sorumluluğunu sınırlama hakkına da sahiptir. Zira, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonunun 1. maddesinin 6. paragrafı gereğince, bu sözleşme hükümleri uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar bakımından mesuliyeti sigorta etmiş sigortacının, bizzat sigortalı ile aynı ölçüde olmak üzere, sözleşme hükümlerinden faydalanma hakkını haiz olduğu açıkça düzenlenmektedir.

Donatanın sorumluluğunu sınırlama hakkının bulunmaması halinde dahi²³ davalı sigortacının veya mali güvence veren kuruluşun verdiği güvence miktarına kadar sorumluluğunu sınırlama hakkı mevcuttur. Ayrıca, davalı sigortacı veya mali güvence veren kuruluş, deniz kazasının donatanın kastı davranışından meydana geldiği savunmasında da bulunabilir. Bunun dışında, doğrudan donatana karşı ileri sürebileceği savunmaları zarar gören devlete karşı ileri süremez. Ancak davalı sigortacı veya mali güvence veren kuruluşun, her durumda donatanın yargılamaya katılmasını talep etme hakkı mevcuttur (mad.12/10).

VI. Zamanaşımı

Konvansiyonun 13. maddesi gereğince, Konvansiyon dahilinde yer alan tazminat talep hakkı, Konvansiyon'a uygun olarak tehlikenin belirlendiği tarihten itibaren 3 yıl içerisinde sona erer. Herhalükârdâ, bir talep hakkı enkaz sonucuna varan deniz kazasının gerçekleştiği tarihten itibaren 6 yıl sonra dava edilemez. Ancak deniz kazasının seri olaylar sonucu meydana gelmesi halinde, 6 yıllık süre, ilk olayın gerçekleştiği tarihten itibaren başlar.

İhtilafların Çözümü

Konvansiyon tarafından getirilen düzenlemelerden bir diğeri de, Konvansiyonun uygulanması veya yorumlanması konusunda üye devletler arasında herhangi bir ihtilaf çıkması halinde, bu ihtilafın öncelikle barışçı yöntemlerle çözümlenmesine ilişkin 15. maddedir. Bir üye devletin, aralarında ihtilaf olduğunu diğer üye devlete bildirim tarihinden itibaren 12 ay sonunda ihtilaf çözümlenmediği takdirde, bu ihtilafın çözümlenmesi, 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Konvansiyonuna taraf olmasalar bile, BM Deniz Hukuku Konvansiyonunun XV. Kısmı gereğince ihtilafın çözümlenmesi yoluna başvurulacaktır^{24*}²⁵.

²³ Örneğin, İngiliz hukukunda enkaz kaldırmadan doğan masraflar nedeniyle donatanın sorumluluğu sınırlanamamaktadır. Benzer şekilde, TTK. Tasarı mad. 1331.

²⁴ 1982 tarihli BM Konvansiyonu, ihtilafların uluslararası diplomasi ve barışçı yöntemlerle çözümlenme şeklini, XV. Kısım 279 mad. ve devamı maddelerinde düzenlenmektedir ; www.un.org/depts/los/-conventionagreement, 5.9.2007.

²⁵ 1994 tarihinde yürürlüğe giren 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na 155 ülke taraf. Üye devletler için bkz. www.un.org/depts/los/reference_files, 5.9.2007; Türkiye, bu Konvansiyona taraf değildir. Ancak, getirmiş olduğu deniz hukukundaki temel prensip ve ilkeler nedeniyle deniz hukukunu, BM Konvansiyonu çerçevesinde inceleme ve değerlendirme gereği doğmuştur; bkz. **Aybay, G.:** Deniz Hukuku, İstanbul 1998, sh. 846-847.

VIII. Konvansiyonun Yürürlüğe Girişi

Konvansiyonun 17. maddesi gereğince, bu Konvansiyon 19 Kasım 2007 tarihinden itibaren 18 Kasım 2008 tarihine kadar, Devletlerin onay, kabul ve tasvip hakkında çekincesiz imzalarına açık kalacak ve bu tarihten sonra da onay, kabul, tasvip ve katılım usulüne uygun bir belgenin, Genel Sekreterliğe ibrazı ile etkili hale gelecektir.

Konvansiyonun 19. maddesine göre, Konvansiyon, 10 Devletin Konvansiyona bağlı olduğuna ilişkin rızalarının açıklandığı tarihten itibaren 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

IX. Sonuç ve Değerlendirme

Çalışmamızda incelendiği üzere, devletlerin karasuları ötesinde bulunan enkazların kaldırılmasına ilişkin uluslararası nitelikte düzenlemeler getiren Nairobi Konvansiyonu 2007'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte, uluslararası alanda önemli bir hukuki boşluğun doldurulacağı şüphesizdir. Ancak, bunun yanı sıra uygulama açısından bazı problemlerin de ortaya çıkabileceği kanaatindeyiz;

Bunlardan ilki; Konvansiyonun, enkazdan etkilenen devlete doğrudan doğruya enkazın tehlike yaratıp yaratmadığı konusunda karar verme yetkisi tanımasıdır. Enkazdan etkilenen devletin bu konuda tek yetkili olması ve tehlikenin varlığına karar vermesi halinde, Konvansiyonun uygulama alanı bulması nedeniyle enkazdan etkilenen devlet; gemi bayrak devleti, gemi maliki, sigortacısı ve özellikle enkaz nedeniyle zarar gören diğer devletler varsa, bu devletlere göre daha avantajlı bir konumdadır. Ancak, enkazdan etkilenen devlet, tehlikenin varlığına karar verirken tamamen bağımsız bir takdir hakkına da sahip değildir ve Konvansiyonun 6. maddesinde belirlenen kriterleri dikkate alması gereklidir. Bu nedenle, örneğin, donatanın veya sigortacısının tehlikenin olmadığına ilişkin yaptığı itiraza karşı Konvansiyonda belirlenen kriterlerin varlığının ispatlanması yeterli olacaktır.

İkincisi; Konvansiyonun 1. maddesi gereğince enkazın yerinin belirlendiği devlet, enkazdan etkilenen devlet olarak kabul edilmektedir. Oysa, aynı enkazdan başka devletlerinde etkilenmesi halinde Konvansiyonun ne şekilde uygulanacağı hakkında bir açık hüküm bulunmamaktadır. Örneğin, Akdeniz veya Avrupa sahillerinde yer alan bir enkazdan bir çok devletin etkilenmesi mümkündür. Hernekadar "*Enkazın Kaldırılmasının Kolaylaştırılmasına İlişkin Alınacak Önlemler*" başlıklı 9. maddenin 1. paragrafının (b) bendinde, enkazdan etkilenen üye devletin, tehlikenin varlığına karar vermesi halinde, enkazdan etkilenen diğer devletlere enkazın kaldırılmasına ilişkin alınacak önlemler hakkında danışılması usulü öngörülmüşse de, maddede bu usulün kapsam ve sonuçlarının belirlenmemesi nedeniyle yeterli ve ihtiyacı karşılayacak nitelikte bir düzenleme olmadığı kanaatindeyiz.

Üçüncüsü; enkazın belirlenmesi, işaretlenmesi ve kaldırılması masraflarından dolayı enkazdan etkilenen devletin uğrayabileceği zararı teminat altına alacak mali bir güvencenin sağlanması veya sigorta yaptırma zorunluluğunun getirilmesi enkazdan etkilenen devlet için son derece önemli bir düzenlemedir. Böylece, bizzat etkilenen dev-

let tarafından enkazın kaldırılması halinde, bu masrafların karşılanmaması gibi bir tehlike ortadan kalkmaktadır. Enkazın kaldırılmasına ilişkin doğan masrafları teminat altına alan sigorta, sorumluluk sigortası olan P&I (kulüp sigortası) sigortasıdır.

Son olarak; enkaz kaldırma konusunda sorumluluğun sınırlandırılmasının millî hukuk veya Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonuna bırakılması yerine, doğrudan doğruya Konvansiyon'da bu hususa ilişkin ayrı bir maddenin yer almasının daha uygun olacağı kanaatindeyiz. Nitekim, böyle bir düzenleme, enkaz kaldırma masraflarından dolayı, donatana sorumluluğunu sınırlandırma hakkı vermeyen devletler bakımından (örneğin, İngiltere), Konvansiyon'da sağlanan ayrı bir hak olarak uygulanması sağlanabilirdi.

Ek.1

ENKAZIN KALDIRILMASINA İLİŞKİN NAIROBİ KONVANSİYONUN UYGULAMA AŞAMALARI

1. Konvansiyon dahilinde meydana gelen bir deniz kazası (mad.1/ mad.3)
2. Konvansiyonun konusu dahilinde enkaz (mad.3)
3. Enkazın rapor edilmesi (mad.5)
Geminin kaptanı veya telsiz zabıtı tarafından enkazın belirlendiği devlete rapor edilmesi
4. Tehlikenin varlığı hakkında karar verilmesi(mad.6)
Enkazın belirlendiği devlet, gemi sicil devletini ve donatana bilgilendirir.
5. Enkaz yerinin tayini ve işaretleme(mad.8)
Enkazın belirlendiği devlet tarafından
6. Enkazın kaldırılmasını kolaylaştırıcı önlemlerin alınması (mad.9)
(Donatan öncelikli sorumludur.)

- Enkazın belirlendiği devlet (mad.9):
**sürenin belirlenmesi*
**bu sürenin donatanabildirilmesi*
**ciddi bir tehlikeye bağlı olarak acil müdahalenin donatana bildirilmesi*
** geminin sicil devleti ve donatan acil bir hareketin yapılmasının bildirilmesi*

Ek.2

Certificate of Insurance or other Financial Security In Respect of Liability For The Removal of Wrecks

Name of Ship	Gross Tonnage	Distinctive Number or Letters	IMO Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner

This is to certify that there is in force, in respect of the above –named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security :

Duration of Security :

Name and address of the insurer(s) and/or (guarantors) :

Name :

Address :

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State)

or

The following text should be used when a State Party avails itself of article 12/3 :

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organization) At(place) on .. (date)

(Signature and Title of issuing or certifying official)

KAYNAKÇA :

Algantürk Light, S.: Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, İstanbul 2006, 2.B.

Aybay, G.: Deniz Hukuku, İstanbul 1998.

Çağa, T./Kender, R.: Deniz Ticaret Hukuku I, İstanbul 2005, 14.B.

Griggs, P.; “*Draft Convention*”, CMI Yearbook, 2005-2006.

Tekil, F.: Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987.

“Uluslararası Denizcilik İşleri ve Hukuku “, 2. Denizcilik Şurası, İstanbul 2000.

The International Group of P&I Clubs and P/I Clubs and the International Chamber of Shipping; “*A Consideration of a Draft Convention On The Removal of recks*” , **LEG/conf.16/15, 27.04.2007.**

www.denizcilikgov.tr, 22.5.2007

www.gard.no/gard/publications/gardnews, 22.5.2007

www.imo.org. 5.9.2007

www.standard-club.com/content, 6.12.2007.

www.un.org/depts/los/reference_files, 5.9.2007

