



## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

### SIRA SAYISI: 229

2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol  
Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında  
Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun  
Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Çevre  
Komisyonu ile Dışişleri Komisyonu Raporları  
(1/561)



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR



## İÇİNDEKİLER

## Sayfa

• <b>1/561 Esas Numaralı Tasarımın</b>	
- TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı .....	4
- Gerekçesi .....	4
• <b>Çevre Komisyonu Raporu</b> .....	6
• <b>Dışişleri Komisyonu Raporu</b> .....	8
• <b>Tasarı Metni</b> .....	10
• <b>Dışişleri Komisyonunun Kabul Ettiği Metin</b> .....	10
• <b>Sözleşme Metni</b> .....	11
• <b>Beyan</b> .....	27

T.C.  
Başbakanlık  
Kanunlar ve Kararlar  
Genel Müdürlüğü  
Sayı: B.02.0.KKG.0.10/101-381/365

23/1/2012

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

**Dışişleri Bakanlığı'nca hazırlanan ve Başkanlığımıza arzı Bakanlar Kurulu'nca 10/1/2012 tarihinde kararlaştırılan "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.**

**Gereğini arz ederim.**

*Recep Tayyip Erdoğan*  
**Başbakan**

<b>HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR</b> <b>(1/561)</b>	
<b>ESAS</b>	Dışişleri Komisyonu
<b>TALİ</b>	Adalet Komisyonu Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Çevre Komisyonu

**GEREKÇE**

Dünya ticaret hacminde son otuz yılda yaşanan önemli ölçekteki büyümenin beraberinde getirdiği en önemli sorunlar arasında, bu büyümeye paralel şekilde yaşanan çevre kirliliği konusu yer almaktadır.

Günümüzde yaşanan çevre kirliliğinin en önemli sebeplerinden birisi, deniz kirliliğinden kaynaklanan çevre kirliliğidir. Dünya taşımacılığının çok büyük bir kısmının yapıldığı deniz taşımacılığında gemilerin birçoğu dizel makinelerinde yakıt olarak fueloil ve dizeloil kullanmaktadır. Fueloil, hidrokarbon damıtılması ile elde edilen ve petrol türevleri arasında spektrum sonlarında, asfalta yakın, artık yakıtlardan kabul edilen akıcılığı ve buharlaşması düşük, yapışkan, koyu kahve renkli, yüksek kirlitici özellikte bir maddedir. Deniz kirliliğine yol açan başlıca faktörler arasında fueloilden kaynaklanan kirlilik yer almaktadır.

Gemilerde, tankların büyüklüğüne de bağlı olarak birkaç yüz tondan birkaç bin tona kadar yakıt taşınabilmektedir. Bu miktardaki yakıtın bir kaza sonucu denize dökülmesi, bir felaket olarak çok ciddi kirlilik problemlerine yol açabilecek bir durumdur. Denize dökülmüş yakıtın temizlenmesi çok zor olup; organizasyon, lojistik, zaman ve emek isteyen zahmetli bir işlemdir ve bu işleme bağlı temizleme masrafları büyük miktarlara ulaşabilmektedir. Söz konusu kayıpların yanısıra kirliliğin neden olduğu ticari kayıplar, iş kayıpları, dolaylı kayıplar da eklendiğinde uluslararası bir tazmin sistemi olmadan bu tip masrafların değişik donatanlara ait, değişik bayraklara sahip gemiler veya devletler tarafından karşılanmasındaki zorluk daha iyi anlaşılmaktadır.

Bu sorunun çözümüne ilişkin olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) himayesinde "Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme" (Bunker 2001 Sözleşmesi), 23 Mart 2001 tarihinde Londra'da imzalanarak 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda Sözleşmeye, dünya tonajının % 89.12'sini oluşturan 64 ülke taraf olmuştur.

Bunker 2001 Sözleşmesi kapsamında, gemi yakıtlarından kaynaklanan kirliliğin meydana getirdiği zararlardan mağdur olan taraflara etkin, uygun ve yeterli tazminatın sağlanması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede, söz konusu Sözleşmenin getirdiği düzenlemeler kapsamında, mağdur olan taraflara ilişkin olarak sağlanacak tazminatın hangi koşullar altında ve ne ölçüde verileceği, tazminatın belirlenmesinde göz önünde bulundurulacak esaslar, ihtilafların giderilmesinde hangi mahkemelerin yetkili olacağı, sorumlulukların kapsamı ve sınırı ile mali teminat ve sigorta konularından Sözleşmeye taraf olacak Devletlere ilişkin uluslararası düzenlemeler tesis edilmiştir.

Bunker Sözleşmesine taraf olunması, yukarıda yapılan değerlendirmeler ve coğrafi konumu nedeniyle Ülkemiz açısından önemli bir mevzuat ihtiyacını karşılayacak olmasının yanı sıra, 11 Kasım 2010 tarihli ve 27756 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2010/23 Sayılı Başbakanlık Genelgesinde belirtilen Türk denizlerinde can ve mal emniyetinin sağlanması ile gemi kaynaklı deniz ve hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin IMO stratejisinin bir maddesi olan "IMO tarafından belirlenmiş bağlayıcı kuralların uygulanmasına yönelik gerekli tedbirlerinin alınması" hükmünün de gereğidir.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili, İstanbul ve Çanakkale gibi önemli iki uluslararası su yolu üzerinde bulunan bir coğrafyaya sahip olması, denizcilik sektöründe yaşanan gelişmeler ve deniz kirliliği konuları ile bir arada düşünüldüğünde, Bunker 2001 Sözleşmesine taraf olunması uygun mütalaa edilmektedir.

## Çevre Komisyonu Raporu

*Türkiye Büyük Millet Meclisi*

*Çevre Komisyonu*

22/2/2012

*Esas No: 1/561*

*Karar No: 23*

### TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığınca hazırlanarak Bakanlar Kurulunca Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan 1/561 esas numaralı, "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" Başkanlık tarafından 31 Ocak 2012 tarihinde, tali komisyon olarak Komisyonumuz ile Adalet ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonlarına, esas komisyon olarak Dışişleri Komisyonuna sevk edilmiştir.

Tasarı Komisyonumuzun 8 Şubat 2012 tarihli 5. toplantısında görüşülmüştür. Toplantı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Komisyonumuza tali olarak havale edilmiş olan tasarının, İçtüzüğü'nün 23. maddesi uyarınca geneli üzerinde görüşme yapılmasına karar verilmiştir.

Günümüzde yaşanan çevre kirliliğinin en önemli sebeplerinden birisi, deniz kirliliğinden kaynaklanan çevre kirliliğidir. Dünya taşımacılığının çok büyük bir kısmı deniz yoluyla yapılmakta; gemilerin birçoğu dizel makinelerinde yakıt olarak fueloil ve dizeloil kullanmaktadır. Deniz kirliliğine yol açan başlıca faktörler arasında fueloilden kaynaklanan kirlilik yer almaktadır.

Gemiler, tankların büyüklüğüne de bağlı olarak birkaç yüz tondan birkaç bin tona kadar yakıt taşıyabilmektedir. Bu miktardaki yakıtın bir kaza sonucu ya da yakıt alışverişi esnasında denize dökülmesi, çok ciddi kirlilik problemlerine yol açabilmektedir. Denize dökülmüş yakıtın temizlenmesi çok zor olup; organizasyon, lojistik, zaman ve emek isteyen zahmetli bir işlemdir ve bu işleme bağlı temizleme masrafları büyük miktarlara ulaşabilmektedir.

Bu sorunun çözümüne ilişkin olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) himayesinde "Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme" (Bunker 2001 Sözleşmesi), 23 Mart 2001 tarihinde Londra'da imzalanarak 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda Sözleşmeye, dünya tonajının %89,12'sini oluşturan 64 ülke taraf olmuştur.

Sözleşme ile, bin grostonun üzerindeki gemilere ilave bir zorunlu sigorta getirilmektedir. Gemi yakıtından kaynaklanan kirliliğin meydana getirdiği zararlar armatörün tazmin kabiliyetini aşarsa sigorta devreye girecek, mağdur tarafın zararları sigortadan karşılanacaktır. Bu çerçevede, Sözleşmenin getirdiği düzenlemeler kapsamında, mağdur olan taraflara sağlanacak tazminatın hangi koşullar altında ve ne ölçüde verileceği, tazminatın belirlenmesinde göz önünde bulundurulacak esaslar, ihtilafların giderilmesinde hangi mahkemelerin yetkili olacağı, sorumlulukların kapsamı ve sınırı ile mali teminat ve sigorta konularından Sözleşmeye taraf olacak Devletlere ilişkin uluslararası düzenlemeler tesis edilmiştir.

Komisyonumuz tasarının geneli üzerinde yürüttüğü çalışmalar neticesinde, olumlu görüş ile esas komisyona bildirilmesini kabul etmiştir.

Raporumuz Esas Komisyon olan Dışışleri Komisyonuna gönderilmek üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile arz olunur.

Başkan	Başkanvekili	Sözcü
<i>Erol Kaya</i>	<i>Osman Kahveci</i>	<i>Sebahattin Karakelle</i>
İstanbul	Karabük	Erzincan
Kâtip	Üye	Üye
<i>Aydın Şengül</i>	<i>Tülay Bakır</i>	<i>Eşref Taş</i>
İzmir	Samsun	Bingöl
Üye	Üye	Üye
<i>Mehmet Süleyman Hamzaoğulları</i>	<i>Mehmet Öntürk</i>	<i>Osman Boyraz</i>
Diyarbakır	Hatay	İstanbul
Üye	Üye	Üye
<i>Zeki Aygün</i>	Hüseyin Cemal Akın	<i>Selçuk Özdağ</i>
Kocaeli	Malatya	Manisa
	(İmzada bulunamadı)	
Üye	Üye	Üye
<i>Abdurrahim Akdağ</i>	<i>Muzaffer Çakar</i>	<i>Temel Coşkun</i>
Mardin	Muş	Yalova
Üye	Üye	Üye
<i>Mustafa Serdar Soydan</i>	<i>Melda Onur</i>	<i>Mehmet Hilal Kaplan</i>
Çanakkale	İstanbul	Kocaeli
Üye	Üye	Üye
<i>Emre Köprülü</i>	<i>Ahmet Kenan Tanrıkulu</i>	<i>Emin Çınar</i>
Tekirdağ	İzmir	Kastamonu
	Üye	Üye
	<i>Reşat Doğru</i>	<i>Erol Dora</i>
	Tokat	Mardin

## Dışışleri Komisyonu Raporu

*Türkiye Büyük Millet Meclisi*

*Dışışleri Komisyonu*

*30 Nisan 2012*

*Esas No: 1/561*

*Karar No: 197*

### TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışışleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak Bakanlar Kurulunca 23/1/2012 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça 31/1/2012 tarihinde tali komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu, Adalet Komisyonu ve Çevre Komisyonuna, esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilen "2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı" Komisyonumuzun 4/4/2012 tarihli 27 nci toplantısında Dışışleri Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı temsilcilerinin de katılımlarıyla görüşülmüştür.

Komisyonuna havale edilen metinler incelendiğinde Tasarının, gemi yakıtlarından kaynaklanan kirliliğin meydana getirdiği zararlardan mağdur olanlara etkin, uygun ve yeterli tazminatın sağlanması amacıyla 23 Mart 2001 tarihinde kabul edilen Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye beyanla katılmamızın uygun bulunması amacıyla hazırlandığı anlaşılmaktadır.

Komisyonumuzda Tasarının tümü üzerinde yapılan görüşmelerde;

- Denizlerdeki kirliliğin sadece petrol taşıyan tankerlerden kaynaklanmadığı, gemilerin tanklarında taşıdıkları ve makinelerinde tüketmek üzere kullandıkları akaryakıttan da deniz kirliliği meydana gelebileceği, bu anlamda, tankerlerin karıştığı deniz kazaları haricindeki kazalarda da ciddi çevre kirliliği sorunlarıyla karşılaştığı,

- 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (Bunker 2001 Sözleşmesi) ile gemi yakıtlarından kaynaklanan kirliliğin meydana getirdiği zararlar için mağdurlara etkin, uygun, yeterli tazminat sağlanmasına ve tazminatın hangi şekil ve miktarlarda ödeneceğine yönelik hükümlerin düzenlendiği,

- Sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle birlikte denizlerdeki kirlilikle mücadelede Sözleşme kapsamındaki uluslararası yaptırım imkanlarına da sahip olunacağı

ifade edilmiştir.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmelerin ardından Tasarı ve gerekçesi Komisyonumuzca benimsenerek oy birliği ile maddelerin görüşülmesine geçilmiştir.

Tasarının 1 inci maddesi aynen ve oy birliği ile kabul edilmiştir.

Tasarının 2 nci maddesi ile Sözleşmenin ekine ilişkin değişiklikleri Türkiye Büyük Millet Meclisinin çıkaracağı uygun bulma kanununa ihtiyaç duymaksızın onaylamaya Bakanlar Kurulunun yetkili kılınması amaçlanmıştır. Komisyonumuzda yapılan incelemede, Sözleşmenin ekine ilişkin hükümlerin Sözleşmenin 7 nci maddesinde ayrıntılı bir biçimde düzenlendiği görülmüş ve Sözleşmenin ekinde yapılacak değişikliğin Sözleşmenin 7 nci maddesinde de değişiklik yapılmasını gerektireceği anlaşılmıştır. Bundan başka, görüşülmekte olan Sözleşmenin ekine ilişkin değişikliklerin, Uluslararası Denizcilik Örgütü himayesinde kabul edilen diğer bazı uluslararası sözleşmelerin eklerinde yapılacak



değişikliklerde olduğu gibi belirli bir süre içinde itiraza uğramaması halinde kabul edilmiş sayılacağı şeklinde özel ve hızlı bir değişiklik prosedürüne tabi tutulmadığı da tespit edilmiştir. Bu düşüncelerden hareketle, Bakanlar Kuruluna verilmesi öngörülen yetkiye ilişkin Tasarının 2 nci maddesi, verilen önerenin oy birliği ile kabulü neticesinde Tasarı metninden çıkartılmıştır.

Tasarının 2 nci maddesinin Tasarı metninden çıkartılmasından sonra yürürlük ve yürütmeye ilişkin 3 üncü ve 4 üncü maddeler, sırasıyla 2 nci ve 3 üncü maddeler olarak aynen ve oy birliği ile kabul edilmiştir.

Maddelerin oylanmasından sonra Tasarının tümü oy birliği ile kabul edilmiştir.

Komisyon üyelerinden İstanbul Milletvekili Osman Aşkın Bak ve Aksaray Milletvekili Ali Rıza Alaboyun, Komisyon tarafından Tasarı ile ilgili özel sözcü seçilmişlerdir.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile arz olunur.

Başkan	Başkanvekili	Sözcü
<i>Volkan Bozkır</i>	<i>Muhammed Çetin</i>	<i>Osman Aşkın Bak</i>
İstanbul	İstanbul	İstanbul
		(Bu raporun özel sözcüsü)
Kâtip	Üye	Üye
<i>Gönül Bekin Şahkulubey</i>	<i>Ali Rıza Alaboyun</i>	<i>Emrullah İşler</i>
Mardin	Aksaray	Ankara
	(Bu raporun özel sözcüsü)	
Üye	Üye	Üye
<i>Mehmet Ali Ediboğlu</i>	<i>Ahmet Berat Çonkar</i>	<i>İsmail Safi</i>
Hatay	İstanbul	İstanbul
Üye	Üye	Üye
<i>Mehmet Muş</i>	<i>Osman Oktay Ekşi</i>	<i>Rıfat Sait</i>
İstanbul	İstanbul	İzmir
Üye	Üye	Üye
<i>Hasan Karal</i>	<i>Şaban Dişli</i>	<i>Akif Çağatay Kılıç</i>
Rize	Sakarya	Samsun
	Üye	
	<i>Burhan Kayatürk</i>	
	Van	

HÜKÜMETİN TEKLİF ETTİĞİ METİN

**2001 GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ HUKUKİ SORUMLULUĞU HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

**MADDE 1-** (1) 23 Mart 2001 tarihinde kabul edilen “2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme”ye beyanla katılmamız uygun bulunmuştur.

**MADDE 2-** (1) Bu Sözleşmenin ekine ilişkin değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

**MADDE 3-** (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**MADDE 4-** (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

DIŞİŞLERİ KOMİSYONUNUN  
KABUL ETTİĞİ METİN

**2001 GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ HUKUKİ SORUMLULUĞU HAKKINDA ULUSLARARASI SÖZLEŞMEYE KATILMAMIZIN UYGUN BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI**

**MADDE 1-** Tasarının 1 inci maddesi Komisyonumuzca aynen kabul edilmiştir.

**MADDE 2-** Tasarının 3 üncü maddesi 2 nci madde olarak aynen kabul edilmiştir.

**MADDE 3-** Tasarının 4 üncü maddesi 3 üncü madde olarak aynen kabul edilmiştir.

*Recep Tayyip Erdoğan*

Başbakan

Başbakan Yardımcısı

*B. Arınç*

Başbakan Yardımcısı

*B. Bozdağ*

Avrupa Birliği Bakanı V.

*B. Yıldırım*

Çevre ve Şehircilik Bakanı

*E. Bayraktar*

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı

*T. Yıldız*

Gümrük ve Ticaret Bakanı

*H. Yazıcı*

Kültür ve Turizm Bakanı

*E. Günay*

Milli Savunma Bakanı

*İ. Yılmaz*

Başbakan Yardımcısı V.

*C. Yılmaz*

Adalet Bakanı

*S. Ergin*

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı

*N. Ergün*

Dışişleri Bakanı

*A. Davutoğlu*

Gençlik ve Spor Bakanı

*S. Kılıç*

İçişleri Bakanı

*İ. N. Şahin*

Maliye Bakanı

*M. Şimşek*

Orman ve Su İşleri Bakanı

*V. Eroğlu*

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

*B. Yıldırım*

Başbakan Yardımcısı

*B. Atalay*

Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı

*F. Şahin*

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

*F. Çelik*

Ekonomi Bakanı

*M. Z. Çağlayan*

Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı

*M. M. Eker*

Kalkınma Bakanı

*C. Yılmaz*

Milli Eğitim Bakanı

*Ö. Dinçer*

Sağlık Bakanı

*R. Akdağ*

**2001 GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ  
ZARARININ HUKUKİ SORUMLULUĞU HAKKINDA ULUSLARARASI  
SÖZLEŞME**

**Bu Sözleşme'nin Taraf Devletleri,**

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin, Devletlerin deniz çevresi kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için gerekli tüm tedbirleri almalarını şart koşan 194. Maddesini **ANIMSAYARAK,**

Bu Sözleşme'nin deniz çevresinin kirliliğinden kaynaklanan tüm zararlarla ilgili acil ve yeterli tazmin sağlanması amacı ile Devletlerin uluslararası hukukun ilgili kurallarını geliştirmede işbirliği yapmalarını şart koşan 235. Maddesini **AYRICA ANIMSAYARAK,**

Denizde gemilerle dökme olarak taşınan petrolün sızması veya boşaltılmasından kaynaklanan kirliliğin neden olduğu zararlardan mağdur olan şahıslar için tazminat verilmesini temin eden, 1992 Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme ve 1992 Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini için Bir Uluslararası Fon Kurulması Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin başarısını **KAYDEDEREK,**

Tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınması ile ilgili olaylardan kaynaklanan zararların yeterli, acil ve etkin tazmininin sağlanması amacıyla, 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Doğan Zararların Sorumluluğu ve Tazmini Uluslararası Sözleşmesi'nin kabul edilmesini **AYRICA KAYDEDEREK,**

Sorumluluğun seviyesinin uygun bir şekilde sınırlandırılması bağlamında her türlü petrol kirliliğine ilişkin kusursuz sorumluluğun tesis edilmesinin önemini **KABUL EDEREK,**

Gemilerden yakıtın sızması veya boşaltılmasından kaynaklanan kirliliğin sebep olduğu zararlar için yeterli, acil ve etkin tazmininin sağlanması amacıyla tamamlayıcı tedbirler alınması gerekliliğini **GÖZÖNÜNDE BULUNDURARAK,**

Söz konusu durumlarda yeterli tazminin sağlanması ve sorumluluk konularının belirlenmesi amacıyla yeknesak uluslararası kurallar ve usullerin benimsenmesini **ARZU EDEREK,**

Aşağıdaki hususlarda **ANLAŞMIŞLARDIR:**

## Madde 1

### Tanımlar

Bu Sözleşme'nin amaçları doğrultusunda;

- 1 "Gemi", her ne tipte olursa olsun deniz gemisi veya deniz aracı anlamına gelir.
- 2 "Şahıs", herhangi bir kişi veya kurumsal olsun veya olmasın, bir Devlet veya onun kurucu alt birimleri dahil, ortaklık veya herhangi bir özel veya kamu kurumu anlamına gelir.
- 3 "Donatan", kayıtlı gemi sahibi dahil olmak üzere, gemiyi çıplak olarak kiralayan, geminin sahibi, işleteni ve yöneteni anlamına gelir.
- 4 "Kayıtlı gemi sahibi", donatan olarak kayıtlı şahıs veya şahıslar veya kayıt olmaması durumunda, gemiye sahiplik yapan şahıs veya şahıslar anlamına gelir. Bununla birlikte, bir Devletin mülkiyetinde olup da bu Devlette gemi işletme müteahhidi olarak müseccel bulunan bir şirket tarafından işletilmekte ise, "kayıtlı gemi sahibi" bu şirket anlamına gelir.
- 5 "Gemi yakıtı", yağlama yağları da dahil geminin işletimi ve hareketi için kullanılan veya kullanılması amaçlanan herhangi bir hidrokarbon madeni yağı ve bu yağın herhangi bir kalıntısı anlamına gelir.
- 6 "Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi", değiştirilmiş şekliyle, 1992 Petrol Kirliliği Zararlarının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme anlamına gelir.
- 7 "Önleyici tedbirler", bir hadise meydana geldikten sonra kirlilik zararının en aza indirilmesi veya önlenmesi için herhangi bir şahıs tarafından alınan her türlü makul tedbir anlamına gelir.
- 8 "Hadise", kirliliğe sebebiyet veren zarar veya ciddi ve yakın zarara neden olma tehlikesi yaratan aynı kaynaklı olay veya olaylar zinciri anlamına gelir.
- 9 "Kirlilik zararı":
  - (a) Sızma veya boşaltım nerede meydana gelmiş olursa olsun, bozulmadan kalınan kar kaybı dışında, çevrenin bozulmasına ilişkin

tazminatın çevrenin önceki haline dönüştürülmesi amacıyla alınan veya aldırılan makul tedbirlerin maliyetleri ile sınırlı olması şartıyla, gemi yakıtlarının gemiden sızması veya boşaltımından kaynaklanan geminin dışında meydana gelen kayıp ve zararlar; ve

- (b) Önleyici tedbirlerin masrafları ve önleyici tedbirlerin neden olduğu kayıp ve zararlar anlamına gelir.

10 “Gemi Sicil Devleti”, kayıtlı gemilerle ilgili olarak geminin sicil Devleti ve kayıtlı olmayan gemilerle ilgili olarak geminin bayrağını taşıma hakkına haiz olduğu Devlet anlamına gelir.

11 “Gros tonaj”, 1969 Gemilerin Tonilatolarının Ölçülmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme’nin Ek I’inde belirtilen tonaj ölçüm kurallarına uygun olarak hesaplanmış gros tonaj anlamına gelir.

12 “Örgüt”, Uluslararası Denizcilik Örgütü anlamına gelir.

13 “Genel Sekreter”, Örgüt’ün Genel Sekreter’i anlamına gelir.

## Madde 2

### Uygulama Kapsamı

Bu Sözleşme münhasıran:

- (a)
- (i) karasuları dahil, bir Taraf Devletin ülkesinde, ve
- (ii) uluslararası hukuka uygun olarak belirlenmiş, bir Taraf Devletin münhasır ekonomik bölgesinde veya eğer Taraf Devlet böyle bir bölge belirlememişse, uluslararası hukuka göre bu Devlet tarafından tespit edilen karasularının ötesinde ve bitişiğinde bulunan ve karasularının ölçüldüğü esas hattan itibaren 200 deniz milinden fazla olmayan alana uzanan bir bölgede; neden olunan kirlenme zararlarına;
- (b) nerede olursa olsun, bu tür bir zararın önlenmesi veya en aza indirgenmesi için alınan önleyici tedbirlere uygulanacaktır.

### Madde 3

#### Donatanın mali sorumluluğu

1 3. ve 4. paragraflarda belirtilenler dışında, eğer bir hadise aynı kaynaktan doğan olaylar zincirinden oluşuyorsa, sorumluluğun ilk olayın gerçekleştiği zamanki donatana yüklenilmesi şartıyla, bir hadise anındaki donatan, gemisindeki gemi yakıtından veya gemiden kaynaklanan kirlilik zararından sorumludur.

2 1. paragraf gereğince birden fazla şahıs sorumlu olduğunda, bunların sorumluluğu müşterek ve müteselsildir.

3 Eğer donatan:

- (a) zararın bir savaş, düşmanlık, iç savaş, ayaklanma veya olağanüstü, kaçınılmaz ve karşı konulmaz nitelikte bir doğa olayından kaynaklandığını; veya
- (b) zarara tamamen üçüncü bir taraf tarafından zarara yol açma kastı ile yapılan bir ihmâl veya bir eylemin neden olduğunu; veya
- (c) zararın tamamen herhangi bir hükümetin veya fenerler veya diğer seyir yardımcılarının idamesinden sorumlu bir makamın bu fonksiyonunu icra etmedeki ihmâlinde veya diğer bir hatalı eyleminden kaynaklandığını

ispat ederse, söz konusu donatana kirlilik zararına ilişkin hiçbir sorumluluk yüklenilmez.

4 Donatan, zararın kısmen veya tamamen, zarardan etkilenen şahsın zarara yol açma kastıyla yaptığı bir eylem veya ihmâlden veya bu şahsın taksirli fiilinden kaynaklandığını ispat ederse, bu şahsa karşı olan sorumluluğundan tamamen veya kısmen muaf tutulabilir.

5 Bu Sözleşme'nin gereği dışında, kirlilik zararlarının tazmini için donatandan talepte bulunulmaz.

6 Bu Sözleşme'deki hiçbir hüküm, donatanın bu Sözleşme'den bağımsız olarak mevcut bulunan herhangi bir rücu hakkına hâlel getirmez.

#### **Madde 4**

##### **İstisnalar**

1 Bu Sözleşme kapsamında ödenebilir olup olmadığına bakılmaksızın, bu Sözleşme, Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nde tanımlanan kirlilik zararlarına uygulanmaz.

2 3. paragrafta belirtilenler dışında, bu Sözleşme'nin hükümleri savaş gemilerine, yardımcı savaş gemilerine veya bir Devletin sahip olduğu veya işlettiği ve hâlihazırda sadece Hükümetin ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanmaz.

3 Bir Taraf Devlet, bu Sözleşme'nin kendi savaş gemilerine veya 2. paragrafta belirtilen diğer gemilere uygulanmasına karar verebilir; bu durumda uygulamanın şartları ve koşullarını tayin ederek Genel Sekreter'e bildirimde bulunacaktır.

4 Bir Taraf Devletin sahibi olduğu ve ticari amaçlar için kullanılan gemilerle ilgili olarak, her bir Devlet 9. Maddede belirtilen buna uygun yargı makamlarına tabi olacak ve egemen Devlet olarak onun statüsüne dayanan savunma hakkından feragat edecektir.

#### **Madde 5**

##### **İki veya daha fazla geminin karıştığı hadiseler**

İki veya daha fazla geminin karıştığı bir hadise meydana geldiğinde ve bu hadiseden bir kirlilik zararı meydana geldiğinde, tüm ilgili gemilerin sahipleri, 3. Madde kapsamında muaf tutulmadıkça, makul olarak ayrılamayan bu gibi bütün zararlar için müşterek ve müteselsilen sorumludurlar.

#### **Madde 6**

##### **Sorumluluğun Sınırlandırılması**

Bu Sözleşme'deki hiçbir hüküm, donatanın ve sigorta veya diğer mali teminat sağlayan şahıs veya şahısların, yürürlükteki bir ulusal mevzuat veya değiştirilmiş şekliyle, 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşme gibi uluslararası rejim kapsamında sorumluluğun sınırlandırılması haklarını etkilemeyecektir.

**Madde 7**

**Zorunlu sigorta veya mali teminat**

1 Bir Taraf Devlet tarafından sicile kayıtlı 1000 gros ton üstü bir geminin kayıtlı sahibinden, kayıtlı gemi sahibinin yürürlükteki ulusal mevzuat veya uluslararası sınırlandırma rejimleri kapsamında sorumluluk limitlerine eşit miktarda, fakat her durumda değiştirilmiş şekliyle, 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Sözleşmesi'ne uygun olarak hesaplanan miktarı geçmeyen mali sorumluluğunu kapsayan, sigorta, banka veya benzeri mali kurumların garantisi gibi diğer bir mali teminatı bulundurması talep edilecektir.

2 Bu Sözleşme hükümlerine uygun olarak geçerli sigorta veya diğer bir mali teminatı teyit eden bir sertifika, bir Taraf Devletin yetkili makamının 1. paragrafta belirtilen gerekliliklere riayet edildiğine karar vermesinden sonra, her gemiye verilir. Bir Taraf Devlet siciline kayıtlı bir gemi ile ilgili olarak bu sertifika, geminin siciline kayıtlı olduğu Devletin yetkili makamı tarafından verilir veya onaylanır; bir Taraf Devlet siciline kayıtlı olmayan bir gemi ile ilgili olarak, bu sertifika herhangi bir Taraf Devletin yetkili makamı tarafından verilebilir veya onaylanabilir. Bu sertifika Sözleşme'nin Ek'inde belirtilen örnekteki gibi olacak ve aşağıdaki hususları içerecektir:

- (a) Geminin adı, özel numara veya harfler ve sicil limanı;
- (b) Geminin kayıtlı sahibinin şirket merkezinin yeri ve adı;
- (c) IMO gemi tanıma numarası;
- (d) Teminatın tipi ve süresi;
- (e) Sigortacı veya teminatı veren diğer şahısların iş merkezlerinin yeri ve ismi ile uygun olduğu hallerde, sigorta veya teminatın tesis edildiği iş merkezinin yeri;
- (f) Sertifikanın, sigorta veya diğer teminatın geçerlik tarihinden daha uzun olmayan geçerlilik süresi.

3

- (a) Bir Taraf Devlet 2. paragrafta değinilen sertifikanın düzenlenmesi için bir kurumu veya tanınmış olan bir kuruluşu yetkilendirebilir. Bu



kurum veya kuruluş her bir sertifikanın verilmesini ilgili Devlete bildirir. Her halükarda, Taraf Devlet verilmiş sertifikaların doğruluğunu ve eksiksizliğini bütünüyle garanti eder ve bu yükümlülüğün sağlanması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını taahhüt eder.

- (b) Bir Taraf Devlet:
- (i) kendisi tarafından tanınmış bir kurum veya kuruluşa yapılan yetki devri şartlarını ve özel sorumluluklarını;
  - (ii) bu yetkinin geri alınmasını; ve
  - (iii) bu yetkinin veya yetkinin geri alınmasının geçerli olacağı tarihi Genel Sekreter'e bildirecektir.

Devredilen yetki, bu hususla ilgili bildirim Genel Sekreter'e iletildiği tarihten üç ay öncesine kadar muteber olmayacaktır.

- (c) Bu paragrafa uygun olarak, sertifikanın düzenlemesi için yetkilendirilmiş bir kurum veya kuruluş, sertifikaların düzenlendiği şartların devam ettirilmediği hallerde, bu sertifikaların geri alınması için asgari derecede yetkilendirilmelidir. Her durumda kurum veya kuruluş bu geri almayı, adına sertifikayı düzenlediği Devlete bildirir.

4 Sertifika, düzenleyen Devletin resmi dilinde veya dillerinde olacaktır. Eğer kullanılan dil İngilizce, Fransızca veya İspanyolca değilse, metin bu dillerden birine yapılan tercümeyi içerecektir. Devletin kararına bağlı olarak Devletin resmi dili çıkarılabilir.

5 Sertifika gemide taşınacak olup, bir nüshası geminin sicilini tutan makamlara verilecektir veya gemi bir Taraf Devlet siciline kayıtlı değilse, sertifikayı düzenleyen veya onaylayan makamlara verilecektir.

6 Eğer sigorta veya mali teminat, bu maddenin 2. paragrafında belirtilen sigorta veya teminatın geçerlilik süresinin sona ermesi dışındaki bir sebeple durmuşsa, sertifika bu makamlara teslim edilmiş veya yeni sertifika belirtilen süre içerisinde düzenlenmiş olmadıkça, bu maddenin 5. paragrafında belirtilen makamlara fesih bildirim tarihinden üç ay önce verilmediği takdirde, bir sigorta veya diğer mali teminat, bu maddenin gerekliliklerini karşılamayacaktır. Yukarıda sözü edilen hükümler benzer şekilde, bu maddenin

gerekliklerini daha fazla karşılayamayan sigorta ve teminat değişikliklerine de uygulanacaktır.

7 Geminin kayıtlı olduğu Devlet, bu madde hükümlerine tabi olarak sertifikanın düzenlenme ve geçerlilik şartlarını belirleyecektir.

8 Bu Sözleşme'nin hiçbir hükmü, bir Taraf Devletin işbu Sözleşme'nin amaçları doğrultusunda sigorta veya mali teminat sağlayanların mali durumları ile ilgili diğer Devletlerden veya Örgütten veya diğer uluslararası kuruluşlardan alınan bilgilere dayanmasını engelleyecek şekilde yorumlanmayacaktır. Bu durumlarda, bu bilgilere dayanan Taraf Devletin 2. paragraf gereğince sertifika düzenleyen Devlet olma sorumluluğuna son verilmez.

9 Bir Taraf Devletin yetkisi altında verilmiş veya onaylanmış sertifikalar, bu Sözleşme'nin amaçları doğrultusunda diğer Taraf Devletlerce kabul edilecek ve bir Taraf Devletin siciline kayıtlı olmayan gemilere ilişkin olarak düzenlense veya onaylansa dahi, kendileri tarafından düzenlenen veya onaylanan sertifikalarla aynı geçerliliğe sahip olduğu kabul edilecektir. Bir Taraf Devlet herhangi bir zamanda sigorta sertifikasında adı geçen sigortacı veya garantörün bu Sözleşme'de belirtilen yükümlülükleri karşılayabilecek mali kapasitede olmadığına kanaat getirdiğinde sertifikayı düzenleyen veya onaylayan Devlete danışma talebinde bulunabilir.

10 Kirlilik zararının tazmini için herhangi bir talep doğrudan sigortacıya veya kayıtlı gemi sahibinin kirlilik zararından dolayı sorumluluğu için mali teminat sağlayan diğer bir şahsa yapılabilir. Böyle bir durumda davalı, 6. Maddeye göre sorumluluğun sınırlandırılması da dahil olmak üzere, donatanın başvurma hakkına sahip olduğu savunmalara (donatanın iflası veya tasfiyesi dışında) başvurabilir. Ayrıca, donatan 6. Maddeye göre sınırlı sorumluluktan yararlanmasa dahi, davalı 1. paragrafa uygun şekilde sağlanması istenen sigorta veya diğer mali teminata eşit miktarda sorumluluğu sınırlandırabilir. Bunun yanı sıra, davalı zararın donatanın kasti kötü hareketlerinden kaynaklandığı savına başvurabilir, ancak davalı, davalı aleyhine donatan tarafından açılan davadaki, davalının başvurma hakkı olduğu diğer savunmalara müracaat edemez. Her durumda davalının, donatanın dava sürecine katılmasını isteme hakkı vardır.

11 Bir Taraf Devlet bu maddenin uygulandığı, kendi bayrağını taşıyan bir geminin, 2. paragraf veya 14. paragraf çerçevesince verilmiş bir sertifika olmaksızın faaliyet göstermesine izin vermeyecektir.

12 Bu madde hükümlerine tabi olarak, her bir Taraf Devlet kendi ulusal mevzuatı kapsamında, 1. paragrafta belirtilen miktarlarda sigorta veya diğer bir teminatın, ülkesindeki

bir limana giren veya limandan ayrılan veya karasularında kıyıdan açıkta bulunan bir tesisine gelen veya tesisten ayrılan, nerede kayıtlı olursa olsun, 1000 gros tondan büyük tüm gemiler için geçerli olmasını temin edecektir.

13 Paragraf 5'in hükümlerine bakılmaksızın bir Taraf Devlet, 12. paragrafın amaçları doğrultusunda; 2. paragraf gereğince sertifika düzenleyen Taraf Devletin, sertifikaların mevcudiyetini onaylaması ve Taraf Devletlerin 12. paragraf kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmelerine olanak sağlayacak şekilde tüm Taraf Devletlerce ulaşılabılır elektronik formattaki kayıtları tutmaya devam ettiğini Genel Sekreter'e bildirmesi şartıyla, gemilerin, 2. paragraf çerçevesince istenen sertifikaları bulundurmasının veya düzenlemesinin gerekli olmadığını Genel Sekreter'e bildirebilir.

14 Eğer bir Taraf Devletin sahibi olduğu bir gemiye ilişkin olarak bir sigorta veya diğer bir mali teminat sağlanmamış ise, bununla ilgili olarak bu madde hükümleri bu gemiye uygulanamaz, ancak gemi sicil Devletin ilgili makamları tarafından verilen, geminin bu Devlete ait olduğunu ve bu geminin 1. paragrafta uygun olarak belirlenmiş sınırlar içerisinde sorumluluğunun yüklenildiğini ifade eden bir sertifika taşıyacaktır. Böyle bir sertifika 2. paragrafta belirtilen örneğe mümkün olduğunca uygun olacaktır.

15 Bir Devlet, bu Sözleşme'yi onay, kabul, uygun bulma veya bu Sözleşme'ye katılma zamanında veya sonraki bir zamanda, bu maddenin ilgili Devletin Madde 2(a)(i)'de belirtilen alanlarında münhasıran faaliyet gösteren gemilere uygulanmayacağını beyan edebilir.

## **Madde 8**

### **Zaman Aşımı**

Bu Sözleşme kapsamındaki tazminat hakları, zararın ortaya çıkışından itibaren üç yıl içerisinde bir dava açılmadıkça ortadan kalkar. Bununla birlikte, hiçbir durumda, zarara sebep olan hadisenin tarihinden itibaren altı yıl geçtikten sonra dava açılmaz. Hadise bir olaylar zincirinden oluşuyorsa, altı yıllık süre ilk olayın meydana gelmesinden itibaren başlayacaktır.

## **Madde 9**

### **Yargılama Yetkisi**

1 Bir hadise, bir veya daha fazla Taraf Devletin karasuları veya Madde 2(a)(ii)'de öngörülen deniz alanları da dahil olmak üzere, ülkesinde kirlilik zararına neden olduğunda

veya bu alan veya karasuları da dahil olmak üzere, bu ülkede zararların en aza indirilmesi veya önlenmesi için önleyici tedbirler alındığında, donatan veya donatanın mali sorumluluğu için mali teminat sağlayan şahıslara karşı sadece bu Taraf Devletlerin mahkemelerinde tazminat davası açılabilir.

2 Paragraf 1 kapsamında alınan her önlem, her bir davalıya makul sürede ihbar edilecektir.

3 Her Taraf Devlet, mahkemelerinin bu Sözleşme kapsamındaki tazminat davalarına bakmak için yetkilendirilmesini sağlayacaktır.

## **Madde 10**

### **Tanıtma ve Uygulama**

1 Yetkili bir mahkeme tarafından 9. Madde'ye uygun olarak verilen, menşee Devletinde icra edilebilir bir karar, olağan inceleme yollarına artık tabi olmadığında;

- (a) kararın hile ile alınmış olması; veya
- (b) davalıya makul sürede ihbar yapılmamış ve davasını savunmak için adil fırsatlar verilmemiş olması durumları dışında, her Taraf Devlet tarafından tanınacaktır.

2 Paragraf 1 kapsamında tanınan bir karar, her Taraf Devlette bu Devletin gerekli resmi işlemleri tamamlanır tamamlanmaz icra edilebilir olacaktır. Bu işlemler davanın esastan yeniden açılmasına izin vermeyecektir.

## **Madde 11**

### **İlgi Hükümü**

Bu Sözleşme, bu Sözleşme'nin imzaya açıldığı tarihte yürürlükte olan veya imzaya, kabule veya katılıma açılan herhangi bir Sözleşmeyi sadece o Sözleşme ile çelişen boyutta ilga eder, ancak bu maddedeki hiçbir hüküm, Taraf Devletlerin bu Sözleşme'ye taraf olmayan Devletlere karşı böyle bir Sözleşme'nin kapsamından doğan yükümlülüklerini etkilemeyecektir.

## Madde 12

### İmza, onay, kabul, uygun bulma ve katılma

- 1 İşbu Sözleşme 1 Ekim 2001 tarihinden 30 Eylül 2002 tarihine kadar Örgüt Genel Merkezi'nde imzaya açık olacak ve bundan sonra ise katılıma açık kalacaktır.
- 2 Devletler bu Sözleşme'ye bağlı bulunma iradelerini;
  - a) Uygun bulma kaydı olmaksızın imza, kabul veya onay; veya
  - b) Bilahare onaylamak, kabul etmek veya uygun bulmak üzere onay, kabul ve uygun bulma şartıyla imza; veya
  - c) katılımı ortaya koyabilirler.
- 3 Onay, kabul, uygun bulma veya katılma, buna ilişkin bir belgenin Genel Sekreter'e tevdi edilmesi ile yürürlüğe girecektir.
- 4 Sözleşme'de yapılan bir değişikliğin tüm Taraf Devletlere ilişkin olarak yürürlüğe girmesinden sonra veya bu Taraf Devletlerle ilgili bir değişikliğin yürürlüğe girmesi için gerekli tüm tedbirlerin tamamlanmasından sonra tevdi edilen herhangi bir onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgesi bu değişiklikte tadil edilmiş şekli ile bu Sözleşme'ye yapılmış sayılacaktır.

## Madde 13

### Birden fazla hukuk sistemi olan Devletler

- 1 Eğer bir Devlet bu Sözleşme ile ilgili konular hakkında farklı hukuk sistemlerinin uygulandığı iki veya daha fazla bölgesel birime sahipse, imza, onay, kabul, uygun bulma veya katılım tarihinde, bu Sözleşme'nin tüm bölgesel birimlerde veya bölgesel birimlerin sadece birinde veya bazılarında geçerli olacağını bildirebilir ve bu bildirim herhangi bir zamanda başka bir bildirim sunularak değiştirilebilir.
- 2 Herhangi bir bildirim Genel Sekreter'e bildirilecek ve bu Sözleşme'nin uygulanacağı bölgesel birimleri açıkça ifade edecektir.
- 3 Bu tür bir bildirim yapmış bir Taraf Devletle ilgili olarak;

- (a) 1. Madde'nin 4. paragrafındaki, "kayıtlı gemi sahibi" tanımında bir Devlete yapılan atıflar, böyle bir bölgesel birime yapılan atıflar olarak yorumlanacak;
- (b) geminin Sicil Devletine ve zorunlu sigorta sertifikasına ilişkin olarak bu sertifikayı düzenleyen veya onaylayan Devlete yapılan atıflar geminin kayıtlı olduğu ve sertifikanın verildiği veya onaylandığı ilgili bölgesel birime yapılmış olarak yorumlanacak;
- (c) ulusal mevzuat gereklilikleri için bu Sözleşme'de yapılan atıflar, ilgili bölgesel birimin mevzuatının gerekliliklerine yapılmış olarak yorumlanacak; ve
- (d) 9. Madde ve 10. Madde'deki mahkemelere ve Taraf Devletlerce tanınması gereken kararlara yapılan atıflar sırasıyla ilgili bölgesel birimlerdeki mahkemelere ve tanınması gereken kararlarına yapılmış olarak yorumlanacaktır.

#### **Madde 14**

##### **Yürürlüğe Giriş**

1 Bu Sözleşme, toplam gros tonajları 1 milyondan az olmayan beş Devleti içeren on sekiz Devletin çekincesiz olarak onay, kabul veya uygun bulmak amacıyla imzaladıkları veya onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgelerini Genel Sekreter'e tevdi ettikleri tarihten bir yıl sonra yürürlüğe girer.

2 Paragraf 1'deki yürürlüğe giriş şartlarının karşılanmasından sonra onaylayan, kabul eden, uygun bulan veya katılan herhangi bir Devlet için bu Sözleşme, bu Devletin buna uygun belgesini tevdi etme tarihinden üç ay sonra yürürlüğe girer.

#### **Madde 15**

##### **Fesih**

1 Bu Sözleşme, herhangi bir Taraf Devlet tarafından, bu Sözleşme'nin kendisi için yürürlüğe girdiği tarihten itibaren herhangi bir zamanda feshedilebilir.



- 2 Fesih, Genel Sekreter'e fesih belgesinin tevdi edilmesi ile gerçekleşir.
- 3 Fesih işlemi, fesih bildirimini Örgüt Genel Sekreter'ine tevdi edildikten bir yıl sonra veya fesih bildiriminde belirtilen daha uzun bir süre sonra yürürlüğe girer.

#### **Madde 16**

##### **Gözden Geçirme veya Değişiklik**

- 1 Bu Sözleşme'nin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi amacıyla Örgüt tarafından bir konferans düzenlenebilir.
- 2 Örgüt, Taraf Devletlerin en az üçte birinin talebi ile bu Sözleşme'nin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi amacıyla bir Taraf Devletler konferansı düzenleyecektir.

#### **Madde 17**

##### **Tevdi Makamı**

- 1 Bu Sözleşme Genel Sekreter'e tevdi edilecektir.
- 2 Genel Sekreter;
  - (a) Bu Sözleşme'yi imzalayan veya işbu Sözleşme'ye katılan bütün Devletlere;
    - (i) her bir yeni imzayı veya tevdi edilen belgeyi, tarihi ile birlikte;
    - (ii) bu Sözleşme'nin yürürlüğe giriş tarihini;
    - (iii) bu Sözleşme'ye ilişkin herhangi bir fesih belgesinin tevdiini, tevdi tarihi ve feshin yürürlüğe giriş tarihi ile birlikte; ve
    - (iv) bu Sözleşme kapsamında yapılmış diğer beyan ve bildirimleri bildirir.

- (b) İşbu Sözleşme'nin onaylı asıl nüshalarını, işbu Sözleşme'yi imzalamış veya işbu Sözleşme'ye katılmış olan bütün Devletlere gönderir.

### **Madde 18**

#### **Birleşmiş Milletler'e Bildirim**

Bu Sözleşme yürürlüğe girdiği anda, metin Genel Sekreter tarafından Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin 102. Maddesine göre kaydedilmesi ve yayınlanması amacıyla Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne iletilecektir.

### **Madde 19**

#### **Diller**

Bu Sözleşme, her bir metin eşit derecede geçerli olmak üzere, Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde tek nüsha olarak tanzim edilmiştir.

İki bin bir yılı Mart ayının yirmi üçüncü günü LONDRA'DA İMZALANMIŞTIR.

Bu Sözleşme, Hükümetleri tarafından bu amaçla usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş aşağıdaki kişiler tarafından İMZALANMIŞTIR.



**EK**

**GEMİ YAKITLARINDAN KAYNAKLANAN PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ  
HUKUKİ SORUMLULUĞU İLE İLGİLİ SİGORTA VEYA DİĞER MALİ TEMİNAT  
SERTİFİKASI**

2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu  
Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 7. Maddesinin hükümlerine uygun olarak  
düzenlenmiştir.

Geminin Adı	Özel numara veya harflerle çağrı işareti	IMO Gemi Tanınma Numarası	Sicil Limanı	Donatının şirket merkezinin adı ve tam adresi

Bu sertifika yukarıda adı geçen gemi ile ilgili olarak, 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme'nin 7. Maddesinin gereklerini karşılayan geçerli bir sigorta poliçesi veya diğer mali teminat mevcut olduğunu teyit etmektedir.

Teminatın Türü: .....

Teminatın Süresi: .....

Sigortacı(lar) ve/veya garantör(ler)in adı ve adresi

Ad: .....

Adres: .....

Bu sertifika ..... tarihine kadar geçerlidir.

.....Hükümeti tarafından düzenlenmiş veya onaylanmıştır.

(Devletin tam adı)

**VEYA**

*Bir Taraf Devlet 7. Maddenin 3. paragrafından yararlandığında aşağıdaki metin kullanılacaktır.*

Bu sertifika .....(Devletin tam adı) hşkşmetinin yetkisi çerçevesinde .....(kurum veya kuruluşun adı) tarafından düzenlenmiştir.

.....  
(Yer)

.....  
(Tarih)

.....  
(Dşzenleyen veya onaylayan makamın imzası ve şvanı)

**Açıklayıcı Notlar:**

1. İstenildiği takdirde, Devletin belirtilmesi sertifikanın düzenlendiği şlkenin yetkili kamu makamına bir atfı da içerebilir.
2. Eğer teminatın toplam miktarı birden fazla kaynak tarafından sağlanmışsa, herbirinin miktarı gösterilmelidir.
3. Eğer teminat birkaç türde sağlanmışsa, bunlar ayrı ayrı numaralandırılmalıdır.
4. "Teminatın Süresi" kaydı, ilgili teminatın yürürlüğe giriş tarihini belirtmelidir.
5. Sigortacı(lar)ın ve/veya garantör(ler)in "adresi" girdisi, sigortacı(lar)ın ve/veya garantör(ler)in şirket merkezini göstermelidir. Uygun olduğu takdirde, sigorta veya diğer teminatın oluşturulduğu yer gösterilmelidir.

## BEYAN

“2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme”de, Giriş bölümünde Türkiye’nin, taraf olmadığı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne yapılan atıflar Türkiye’yi bağlamamaktadır. Söz konusu sözleşmeye katılım, Türkiye’nin bahse konu belgelere ilişkin hukuki tutumunda bir değişiklik olarak yorumlanamaz.

