

OFFSHORE PETROL PLATFORMLARININ ULUSLARARASI HUKUKTAKİ YERİ

STATUS OF OFFSHORE OIL RIGS IN INTERNATIONAL LAW

İslam Safa KAYA*

Özet: Günümüzde offshore petrol faaliyetleri, petrol üretim pastası içerisinde hızla payını artırmaktadır. Geniş ve keşfedilmemiş deniz alanlarında var olduğu düşünülen rezervlere ilişkin yükselen iştah, büyük şirketlerin bir araya geldiği konsorsiyumlarca kesintisiz arama-üretim faaliyetlerini beraberinde getirmiştir. Artan teknolojik gelişmelerle de paralel şekilde artan deniz sondajı çalışmaları, sektö- rü başlı başına bir hukuki yapıya kavuşturulması gereken bir sektör haline getirmiştir. Makalede, bu sektöre yön veren hukuk kuralları detaylandırılmış olup çeşitli düzenleme ihtiyaçlarına da ışık tutulma- ya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Offshore, petrol platformu, çevre kirliliği, hukuki sorumluluk, gemi.

Abstract: The share of offshore activities in petroleum produc- tion industry is recently increasing. Increasing appetite for potential reserves thought to be in giant and unexplored offshore areas, bring continuous exploration and production activities carried out by con- sortiums consisting of large companies. Increasing offshore drilling activities in parallel with developing technologies, necessitates an independent and authentic legal regime for the industry. This article provides a detailed analysis of legal rules directing the industry and shed light on necessity for miscellaneous legal arrangements.

Keywords: Offshore, oil rig, pollution, legal responsibility, ship.

GİRİŞ

Offshore petrol ve doğalgaz faaliyetlerine ilişkin mevcut ulusla- rarası niteliğe sahip hukuki düzenlemelere bakıldığında, dünyadaki tüm deniz alanları için cari olacak ve offshore petrol platformlarının hukuki statüsünü tüm yönleriyle belirleyecek bir düzenlemenin olma- dığı görülmektedir. Bu konuda, yerel bazda mevcut olan bazı hukuki

* Yrd. Doç. Dr., Kırıkkale Üniversitesi Uluslararası Hukuk ABD Öğretim Üyesi, is- lamsafakaya@kku.edu.tr

düzenlemelere de gereken önem verilmemekte ve bu düzenlemeler uygulanmamaktadır. Her şeyden önce, özellikle sabit offshore petrol platformlarının bir gemi olarak kabul edilip edilemeyeceği konusunda ihtilaf mevcuttur. Doktrinadaki görüşler, bazı sözleşmelerde yer alan hükümler birbirleriyle çelişmektedir. Bu konunun önemi, sabit offshore platformlarının gemi olarak kabul edilmesi halinde ortaya çıkacak sonuçlar bakımından önem taşımaktadır. Zira, bu doğrultuda operatörlerin tabi olacağı birçok hak ve yükümlülük farklılaşacaktır. Diğer bir sorun ise offshore faaliyetlerden doğan kirlilik nedeniyle ortaya çıkan zarardan hukuki sorumluluk konusudur. Bu konuda uluslararası nitelikte hukuki düzenlemeler mevcuttur ancak bu düzenlemelere de gereken önem verilmemektedir. Bunun sebebinin ise, güçlü devletlerin mevcut statülerine zarar vermemek olduğu söylenebilir.

Bu çalışmada, öncelikle offshore petrol platformlarının hukuki niteliği konusunda doktrinadaki görüşler ve uluslararası sözleşmeler bağlamında değerlendirmeler yapılmıştır. Daha sonra offshore faaliyetlerden ortaya çıkan kirlilikten doğan zarara ilişkin hukuki sorumluluk konusu irdelenmiş olup, nihayetinde bu konuya ilişkin hükümler içeren çeşitli uluslararası sözleşmeler ele alınmıştır.

1. OFFSHORE PETROL PLATFORMLARININ YAPISI

1.1. Genel Olarak

Denizler, tarih boyunca kavimler arası ticaretin ve iletişimin sürdürülmesi için kullanılan önemli bir yol olmuştur. Denizlerdeki petrol faaliyetlerinin başlangıcı ise 1890'lı yıllarda Kaliforniya kıyılarında yapılan çalışmalara dayanmaktadır. Bu doğrultuda, denizde yapılan ilk sondaj çalışması da 1909-1910 yıllarında Louisiana'da yer alan "Ferry Lake" bölgesinde yapılmıştır.¹

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki süreçte teknolojinin ilerlemesi neticesinde denizlerde sondaj faaliyetleri mümkün ve ekonomik olarak tercih edilebilir bir hale gelmiştir.²1947 yılına kadar denizlerdeki

¹ Hossein Esmaeili, *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*, Ashgate Dartmouth, Aldershot, 2001, s. 11.

² Bernard Taverner, *Petroleum, Industry and Governments: A study of the Involvement of Industry and Governments in the Production and Use of Petroleum*, Second Edition, Kluwer Law International B.V., The Netherlands, 2008, s. 305.

petrol üretimi, kıyılardan oldukça uzak bölgelerdeki platformlarda yapılmıştır.³ Bu durumdan, sözü edilen faaliyetlerin o dönemde kıyı devletinin karasuları, kıta sahanlığı ve yargı yetkisi alanı dışında gerçekleştirilmeye müsait teknik kapasiteyi haiz olduğu anlaşılmaktadır.⁴ 1947'den itibaren ise, kıyı devletlerinin bu şekilde açık denizlerde petrol faaliyetinde bulunması kabul edilmemiş ve aralarında ABD'nin de bulunduğu denize kıyısı olan devletler, sınırlandırma alanı olarak kıyıdan itibaren üç mil ölçüsü getirmişlerdir.⁵

1950'li yıllarda BP, Basra Körfezi'nde Abu Dabi açıklarında keşif çalışmaları yapmıştır. İngiltere'deki ilk deniz sondajı ise 1964'te yapılmıştır. 1973-1974 yıllarında yaşanan petrol krizi esnasında Yeni Zelanda, Avustralya, Endonezya, Brezilya ve Alaska bölgelerinde çok sayıda petrol platformu faaliyete geçmiştir.⁶

Günümüzde, kavramsal olarak kıyı ötesi anlamına gelen offshore bölgesindeki petrol platformları, kıyı devletinin kıta sahanlığı içerisinde kurulan petrol platformlarını tanımladığı gibi açık denizlerde diğer devletlerce inşa edilen platformları da anlatmaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) açık denizlerdeki bu faaliyetlere ilişkin "serbesti" ilkesini esas alarak sınırlandırıcı hükümler getirmemiş olmasının sonucunda, açık denizlerde inşa edilen platformlar, devletler arasında anlaşmazlığa yol açmaktadır. Dünyanın birçok bölgesinde artarak devam eden petrol üretimi pastasının önemli bir bölümünün, offshore petrol platformları aracılığıyla denizden gerçekleştirildiği dikkate alındığında ivedilikle açık denizlerdeki faaliyetlere ilişkin hukuki belirsizliğin ortadan kaldırılması gerekmektedir.

³ Maria Gavouneli, *Pollution from Offshore Installations*, Graham & Trotman/Martinus Nijhoff, London, 1995, s. 2.

⁴ Taverne, s. 305.

⁵ Nikita Scicluna, *A Legal Discussion On The Civil Liability For Oil Pollution Damage Resulting From Offshore Oil Rigs In The Light Of The Recent Deepwater Horizon Incident*, Unpublished LL.M. Thesis, International Maritime Law Institute, London, 2011, s. 14. [http://www.rempec.org/admin/store/wywigImg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20\(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20\(Erişim%20Tarihi:%2013.08.2014\)\)](http://www.rempec.org/admin/store/wywigImg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20(Erişim%20Tarihi:%2013.08.2014)))

⁶ Esmaeili, s. 12.

1.2. Offshore Petrol Platformlarının Hukuki Nitelendirmesi

Offshore Petrol Platformları sabit ve mobil olmak üzere iki türdür. Mobil platformlar ise, yüzer platformlar ve taban destekli platformlar olarak tanımlanmaktadır. Yüzer platformlar; bünyesinde sondaj gemisi, denge tekneleri (semi-submersibles) vs. bulundurmaktadır. Taban destekli platformlar ise bünyesinde denizaltı yapısı (submersible) ve yükseltici sondajı⁷ (jackup drill) bulundurur.⁸ Sabit platformlar ise kıyıda platformlara (onshore) benzer olmakla birlikte, biraz daha ayrıntılı özelliklere sahiptir.

Offshore petrol platformlarının bir "gemi" olarak nitelendirilmesinin veya bir başka kategoride değerlendirilmesinin uluslararası hukuk açısından farklı sonuçları olacaktır. Eğer bu platformlar gemi olarak kabul edilebilirse bir bayrak taşıma yükümlülüğü söz konusu olacaktır. Ayrıca bayrak devletinin yargı yetkisi de kabul edilmiş olacaktır. Bunun yanında, gemiler için geçerli olan ve kaza, kurtarma çalışmaları, deniz kirliliği ve el koyma yetkisi gibi konuların da bu platformlar için devreye sokulması söz konusu olabilecektir.⁹

IMO'nun (International Maritime Organization) sözleşmelerine bakıldığında, gemi kavramının farklı yerlerde farklı biçimlerde tanımlandığı görülmektedir. Bu konuda, Prof. Lowe tarafından uluslararası sözleşmelerden yola çıkılarak yapılan bir yorum mevcuttur. Lowe'ye göre, 1992 tarihli "International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage" (Petrol Kirliliğinden Doğan Zarardan Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin) 1. maddesi¹⁰ dikkate alındığında, sabit offshore petrol platformları gemi olarak değerlendirilemez. Zira anılan sözleşme maddesinde, bir yapının petrol özelinde gemi kategorisine sokulabilmesi için, petrolü kargo amaçlı taşınması ve denizlerde yolculuk yapabilecek kapasiteye sahip olmasının gerek-

⁷ Platform donanımlarının Türkçe literatür karşılığı henüz mevcut değildir.

⁸ Scicluna; s. 17. [http://www.rempec.org/admin/store/wyswigImg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20\(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20Sciculna%20%20&%20%20Dr_%20Guterrez%20-%20E.pdf](http://www.rempec.org/admin/store/wyswigImg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20Sciculna%20%20&%20%20Dr_%20Guterrez%20-%20E.pdf) (Erişim Tarihi:15.08.2014)

⁹ Esmaeli; s. 20.

¹⁰ Sözleşme için bkz. http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf, (Erişim Tarihi: 10.09.2014)

li olduğu ifade edilmektedir.¹¹ Bu yorumdan hareketle mobil petrol platformlarının gemi olarak kabul edilebilmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır.

Benzer biçimde, 1969 tarihli “International Convention Relating To Intervention On The High Seas In Cases Of Oil Pollution Casualties” (Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Kaynaklı Zayıatlara Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin) 2. maddesinde¹² de gemi tanımlanmıştır. Burada da açıkça geminin, deniz yatağındaki ve toprak altındaki kaynakların araştırılması ve işletilmesi amacıyla tesis edilen yapılar haricindeki yüzen tekne benzeri ürünler olduğu ifade edilmiştir.

Bahsi geçen sözleşmeler ve Lowe’un görüşü dikkate alındığında sabit offshore petrol platformlarının gemi olarak kabul edilemeyeceği ve bu yönüyle bayrak devletinin değil de kıyı devletinin yargı yetkisine tabi olduğu kabul edilebilir.¹³ Ancak, 1973 tarihli International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL-Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin) 2/4. maddesi, açıkça sabit platformları da gemi kategorisine dahil etmiştir.¹⁴ Hal böyle iken, tüm offshore petrol platformlarının, MARPOL sözleşmesine taraf olan devletler açısından gemi olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Bunun sonucunda da, gemilere ilişkin hukuki kuralların tüm offshore petrol platformlarına da uygulanacağı hususu bahsi geçen devletlerce kabul edilmelidir.

Halihazırdaki uluslararası sözleşmelere bakıldığında offshore faaliyetlerin hukuki açıdan ulusal nitelik arz ettiği görülmektedir. Zira,

¹¹ Peter Wetterstein, “Environmental Liability In The Offshore Sector With Special Focus On Conflict Of Laws (Part 1)”, The Journal of International Maritime Law, 20 JIML, 2014, s. 38. <http://www.lawtext.com/pdfs/sampleArticles/WettersteinJIML20-130-49.pdf> , (Erişim Tarihi: 05.09.2014)

¹² Sözleşme için bkz. <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1969%20International%20Convention%20Relating%20to%20Intervention%20in%20Cases%20of%20Oil%20Pollution%20Casualties-pdf.pdf> , (Erişim Tarihi: 10.09.2014)

¹³ Rosalie Balkin, Is There A Place For The Regulation Of Offshore Oil Platforms Within International Maritime Law? If Not, Then Where?, IMO Comite Maritime International Dublin Symposium, Eylül 2013, s. 6. <http://www.cmi2013dublin.com/download/file/192/> , (Erişim Tarihi: 10.09.2014)

¹⁴ Sözleşme için bkz. [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/MARPOL.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/MARPOL.pdf) , (Erişim Tarihi: 23.09.2014)

BMDHS'nin 77/1 maddesine göre¹⁵, “Sahildar devlet, kıt'a sahanlığı üzerinde araştırmada bulunmak ve buranın doğal kaynaklarını işletmek amacı ile egemen haklar kullanır”. Benzer şekilde 88. maddesinde, “Sahildar devletin, hangi amaçla olursa olsun, kıt'a sahanlığı üzerindeki delme faaliyetlerine izin verme ve bu konuda düzenlemelerde bulunma konusunda münhasır hakkı olacaktır” ifadesi yer almaktadır. Aynı sözleşmenin 78/1 maddesinde de bir temel husus ayırık tutulmuştur. Buna göre, “Sahildar devletin kıt'a sahanlığı üzerindeki hakları bu alanın üstündeki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki rejimine halel getirmez.”

Kıyı devletinin offshore faaliyetleri üzerindeki yetkisi, geleneksel deniz hukuku uygulamalarıyla çelişmediği ölçüde mevcuttur. Deniz hukuku konusunda yapılan son konferanslarda, kıyı devletinin, offshore petrol platformlar aracılığıyla yapılan araştırma ve işletme faaliyetleri üzerindeki yargı yetkisinin kesin olduğu dile getirilmiştir. Bu yolla, offshore petrol sanayisinin uluslararası hukuk rejimine tabi olması yerine kıyı devletinin ulusal hukukunun bir parçası olarak kabul edilmesi amacı güdülmüştür.¹⁶

Offshore petrol platformlarının hukuki yapısının netleştirilmesi ve faaliyetlerinden doğan başta çevresel riskler olmak üzere tüm risklerin minimize edilmesi için gerek uluslararası sözleşmelerde gerekse iç mevzuatta düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Yapılan bu düzenlemelerde, offshore nitelik arz eden faaliyetlerin temel standartları ortaya konulmalı ve özelde yapay ada, offshore yapıları ve gemi kavramları net bir şekilde tarif edilmelidir. Ayrıca, bu faaliyetler neticesinde ortaya çıkan kirliliğin çeşitleri belirlenerek önlem alma yolları da detaylandırılmalıdır.¹⁷ Şüphesiz, hukuki metinlere dercedilen ve uluslararası camiada kabul gören hükümler, offshore petrol faaliyetlerine ilişkin tazmin hukuku, ceza hukuku ve deniz hukuku alanlarında halen var olan belirsizliği de ortadan kaldıracaktır.

¹⁵ Sözleşme'nin resmi olmayan çevirisi için bkz. http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf, (Erişim Tarihi: 16.03.2015)

¹⁶ De La Rue Colin; Liability for Damage to the Marine Environment, Lloyd's of London Press, London, 1993, s. 213-214.

¹⁷ Scicluna; s. 19. [http://www.rempec.org/admin/store/wyiswimg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20\(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20Scicluna%20%20&%20Dr_%20Guterrez%20-%20E.pdf](http://www.rempec.org/admin/store/wyiswimg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20Scicluna%20%20&%20Dr_%20Guterrez%20-%20E.pdf), (Erişim Tarihi: 01.09.2014)

2. OFFSHORE PETROL PLATFORMLARININ YOL AÇTIĞI KİRLİLİK VE ORTAYA ÇIKAN ZARARIN TAZMİNİNE İLİŞKİN HUKUKİ SORUMLULUK ESASLARINI İÇEREN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

2.1. Offshore Petrol Faaliyetlerinden Doğan Kirlilik Çeşitleri

Offshore petrol faaliyetlerinden doğan kirliliğin üç çeşitte ortaya çıktığı görülmektedir. Öncelikle, kasıtlı kirletmeden bahsetmek mümkündür. Kasıtlı kirletme, kirlilik çeşitleri içinde yeri çok az olan bir kirletme çeşididir. Zira, genel olarak hidrokarbon rezervlerinin ne kadar değerli olduğu dikkate alındığında, rezervi, üretilen kaynak durumuna getirmek için çaba gösteren bir şirketin kasıtlı kaynak israfına sebebiyet vermesi ticari değildir.¹⁸ İkinci kirlilik çeşidi ise kaza kaynaklı kirliliklerdir. Geminin platforma yanaşması esnasındaki çarpma hadisesi, tanker sızıntıları, boru çatlakları, mekanizmadaki kaçaklar neticesinde ortaya çıkan kazalar bu tip kirliliğe sebebiyet vermektedir.¹⁹ Örneğin, mekanizmadaki kaçaklardan ortaya çıkan yüksek miktarda ve yüksek basınçlı gaz ve petrol patlamaya, yangına, hayat kaybına ve şiddetli kirlenmeye yol açabilmektedir.²⁰

Üçüncü kirlilik çeşidi ise operasyonel kirliliktir. Operasyonel kirlilik, olağan offshore faaliyetleri neticesinde ortaya çıkan kirliliktir. Atmosfere salınan karbondioksit, nobelyum gibi zararlı gazlar, ağır metaller, çöpler, lağım atıkları, işin doğası gereği ortaya çıkan kimyasal maddeler, sondaj çamuru, petrol sızıntısı gibi kirlilikler, operasyonel kirliliğe örnek teşkil etmektedir.²¹

2.2. Kirlilikten Doğan Zararın Tazminine İlişkin Hukuki Sorumluluk

Offshore petrol faaliyetleri neticesinde ortaya çıkan kirliliklerin hukuki boyutu çeşitli uluslararası sözleşmeler ile detaylandırılmaya çalışılmıştır. Ancak yürürlükte olan uluslararası sözleşme hükümlerine bakıldığında, daha çok, kirliliğin önlenmesine yönelik hükümler

¹⁸ Gaovuneli, s. 40.

¹⁹ Robin Rolf Churchill ve Alan Vaughan Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd Edition, Juris Publishing, Manchester, 1999, s. 371.

²⁰ De La Rue, s. 218.

²¹ Churchill ve Lowe, s. 371.

getirdiği görülmektedir. Buna karşın, offshore petrol faaliyetlerinin sebep olduğu zararlara ilişkin tek bir başlık altında, toplu nitelikte olup da sorumluluk içeren hükümler getiren ve güncel şekilde uygulanmakta olan bir düzenleme bulunmamaktadır. Sadece farklı farklı sözleşmeler içerisine dağılan çeşitli kuralların var olduğu söylenebilir.

Sorumluluk hükümlerinin tek bir çatı altında toplanamamasının birinci sebebi, offshore petrol platformlarının sebep olduğu kaza, patlama vs. hadiselerin, tanker kazaları gibi hadiselerle oranla az oluşudur. Her ne kadar, gerçekleşmesi halinde sonuçlarının çok ağır oluşu bir gerçekse de, petrol platformları nedeniyle gerçekleşen kazaların az oluşu toplu bir düzenlemeye gitme ihtiyacını da güçlendirememiştir.

İkinci sebep ise, offshore petrol faaliyetlerinin daha çok kıta sahanlığı alanlarında olması ve bu sebeple kıyı devletinin ulusal hukuk düzeyindeki mevzuat hükümleri ile tanzim ediliyor olmasıdır.

2.3. Çeşitli Uluslararası Sözleşme Hükümlerinin Değerlendirilmesi

2.3.1. Petrolün Denizyatağında Araştırılması ve İşletilmesinden Kaynaklanan Kirliliğin Sebep Olduğu Zarardan Sorumluluğa İlişkin Sözleşme (CLEE)

1977 tarihli CLEE (Convention of Civil Liability for Oil Pollution Damages resulting from Exploration for and Exploitation of Seabed Mineral Resources), özel olarak offshore faaliyetlerinden doğan zararın tazminine ilişkin sorumluluğa odaklanmış tek uluslararası sözleşmedir. Ancak bu sözleşme, taşıdığı önemin aksine unutulmuş durumdadır.²²

Dokuz Avrupa devletinin müzakeresine katıldığı sözleşme, sadece altı katılımcı (İngiltere, İsveç, Norveç, Hollanda, Almanya, İrlanda) tarafından imzalanmıştır. Halen imza ve onaya açık olsa da sözleşmenin güncel olmaması sebebiyle bu durumun pratikte bir anlamı olmadığı söylenebilir.²³

²² Evangelos Raftopoulos, Sustainable Governance of Offshore Oil and Gas Development in the Mediterranean: Revitalizing the Dormant Mediterranean Offshore Protocol, 2010. <http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Governance>, (Erişim Tarihi: 10.10.2014)

²³ De La Rue, s. 221.

CLEE'nin 3. maddesi²⁴, kaza sonrası sorumluluk hallerini düzenlemiştir. Sözleşmeye göre, bir kaza söz konusu olduğunda, bu kaza nedeniyle ortaya çıkan kirlilikten doğan zarardan operatör sorumlu olacaktır. Kaza, birden çok olaydan ortaya çıkmışsa her bir olay için sorumluluk yine operatöre aittir. Offshore petrol platformunun birden çok operatörü var ise sorumluluk müşterektir. Ayrıca, kazanın etkisi devam ederken operatör değişmiş olsa dahi eski operatör, yenisiyle beraber sorumlu olacaktır.²⁵

CLEE'nin 6. maddesinde operatörün sorumluluğu, sözleşmenin imzaya açıldığı tarihten itibaren 5 yıllık süre için 30 milyon SDR (special drawing rights)²⁶, sonrası için ise 40 milyon SDR ile sınırlandırılmıştır. Ancak zararın operatörün kusurlu veya kasıtlı davranışından kaynaklandığı ispat edilirse sorumluluk için herhangi bir limit bulunmamaktadır. Bu yönüyle sözleşmenin gerek kusursuz sorumluluğu gerekse kusur sorumluluğunu düzenlediği görülmektedir.

Sözleşmenin 15. maddesi ile getirilen düzenleme ise esasen bu sözleşmenin neden gündem dışı bırakıldığı ve neden itiraz görerek az sayıda devletçe imzalandığı sorusunun cevabını taşımaktadır. Zira, maddede offshore faaliyetlerin gerçekleştiği bölge üzerinde egemenlik hakkı sahibi olan devlet veya devletlere, sözleşmede belirlenen sorumluluk limitini değiştirme ve hatta sınırı tamamen kaldırma yetkisi getirilmiştir. Bu husus, karşılıklılık esasına bağlanmış olsa da sonucu değiştirememiş ve sözleşmeyi işlevsiz bırakmıştır.

CLEE'nin kapsamına bakıldığında, bu sözleşmenin amacının offshore platformlarına, kendine has ve bağımsız bir uluslararası hukuki statüye kavuşana kadar yasal bir kimlik tanınması olduğu anlaşılmaktadır.²⁷ Ancak aradan geçen uzun süreye rağmen halen offshore faaliyetlerini açık biçimde tanımlayan, ayrı ayrı sorumluluklar getiren ve çok sayıda devletin taraf olduğu bir sözleşme ortaya çıkarılamamıştır.

²⁴ Sözleşme için bkz. <http://cil.nus.edu.sg/1977/1977-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-resulting-from-exploration-for-and-exploitation-of-seabed-mineral-resources/>, (Erişim Tarihi: 10.10.2014)

²⁵ Esmaili, s. 171.

²⁶ Özel çekme hakları anlamına gelen SDR, IMF tarafından 1969 yılında oluşturulan, nakit karşılığı olmayan bir likidite kaynağıdır. <http://neo-ekonomi.com/sdr-nedir/>, (Erişim Tarihi: 13.10.2014)

²⁷ De La Rue, s. 222.

2.3.2. Rio Taslağı - Sydney Taslağı

1977 yılında CMI (Comite Maritime International) tarafından IMO'nun talebi üzerine hazırlanan Rio Taslağı, offshore platformları ile ilgili sadece kirlilik konusunda değil diğer önemli açılardan da düzenleme getiren bir çerçeve çalışmasıdır. Ancak bu çalışma, IMO'nun diğer bazı meselelere daha fazla önem atfetmesi sebebiyle 1990'ların başlarına kadar gündeme alınmamıştır.²⁸

1977'de gerçekleştirilen konferansta offshore mobil petrol platformlarının bir gemi olarak kabul edilerek gemilere uygulanan hukuki kurallara mu tabi olacağı yoksa yeni bir yasal rejime mi dahil edilmesi gerektiği müzakere edilmiştir. Bunun sonucunda CMI'a dahil olan devletlerin çoğunluğu; özellikle kirlilikten doğan sorumluluk, sorumluluğun sınırlandırılması ve ipotek gibi konularda farklı ve özel bir rejimin uygulanması gerektiği sonucuna varmıştır. Ancak müzakereler sonucunda ortaya çıkan Rio Taslağı'nın kapsama alanı oldukça dar tutulmuştur. Zira, taslak maddelerine bakıldığında daha çok mobil nitelikte olan sondaj ünitelerine ilişkin düzenlemeler olduğu, buna karşın üretim platformu gibi sabit niteliği haiz ünitelerin dikkate alınmadığı görülmüştür.²⁹ 1994 yılında Rio Taslağı revize edilmiş ve Sydney Taslağı olarak gündeme alınmıştır.³⁰ Ancak bu taslak da sözleşme halini alarak yürürlüğe girememiştir.

2.3.3. Denizaltı ve Kıtasahanlığında Yürütülen Araştırma ve İşletme Faaliyetlerinden Doğan Kirliliğe Karşı Akdeniz'in Korunması Protokolü (Offshore Protocol)

Offshore Protokolü de denilen 1994 tarihli bu protokol, Barcelona Sözleşme Sistemi olarak adlandırılan sistemi oluşturan yedi sözleşmeden birisidir.³¹ Bu protokol, on bir devlet tarafından imzalanmış ancak bunlardan altısı³² protokolü onaylamıştır. Protokolün 32.

²⁸ Mikhail Kashubsky, "Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry", *Review of Major Conventions and Russian Law*, Part 1, Maritime Studies, November-December 2006, s. 5.

²⁹ De La Rue, s. 222, 223.

³⁰ Kashubsky, s. 5.

³¹ Diğer altı sözleşme için bkz. http://europa.eu/legislation_summaries/environment/water_protection_management/l28084_en.htm, Erişim Tarihi: 20.10.2014)

³² Bu devletler; Suriye, Libya, Arnavutluk, Kıbrıs, Tunus ve Fas'tır. <http://www.>

maddesinde,³³ yürürlük için en az altı devletin protokolü onaylamış olması koşulu getirilmiştir. Bu hüküm doğrultusunda, 1994'te düzenlenen protokol, 2011'de Suriye'nin de onayının ardından yürürlüğe girmiştir.

Offshore Protokolü'nün kapsamına katı, sıvı ve gaz olmak üzere tüm formlardaki mineral kaynakların araştırılması ve işletilmesine yönelik olarak tesis edilen sabit ve yüzer platformlar ile bunların mütemmim cüzleri, kargolama amaçlı gemiler, sondaj ve üretim üniteleri, yükleme terminalleri, boru hatları ve bunların aparatları girmektedir.³⁴

Protokol, taraf devletlere kıta sahanlığında, deniz yatağında ve altında, kıyı bölgesinde ve iç sularda geniş yetkiler tanımış olup, 1. maddesiyle bu faaliyetlerin kapsamını da belirleyerek önemli düzeyde araştırma ve işletme hakkı sağlamıştır. Protokolün uygulanma alanının kıta sahanlığı olduğu ifade edilirken, esasında bu protokolün Akdeniz'in tamamı için cari olduğunu söylenmiş olmaktadır. Zira, Akdeniz Bölgesi'nde 200 milin ötesinde bir kıyı uzaklık mesafesi olan iki devlet veya ada sahili bulunmamaktadır. Protokolde dikkat çeken bir diğer husus ise, başta doğu kısmı olmak üzere Akdeniz'de yaşanan deniz alanları sınırlandırma uyuşmazlıklarına doğrudan etki edecek herhangi bir hüküm getirilmemiş olmasıdır. Zira, sınırlandırma konusundaki uyuşmazlıklar halen devam etmekte olup, kalıcı bir çözüme varamamış olan ve daha çok politik bir sorun haline dönüşen bu konuda haksız bir sonucun ortaya çıkması istenmemiştir.³⁵

Protokolün 1. maddesinde, operatör kavramının neye işaret ettiği de izah edilmiştir. Buna göre operatör, sadece offshore faaliyetleri yürüten lisans sahibi veya alt yüklenici değil aynı zamanda herhangi bir resmi yetkisi olmamasına karşın fiilen bu faaliyetleri yürüten tüzel kişidir.

milieu.be/index.php?page=legal-context-of-offshore-activities , (Erişim Tarihi: 20.10.2014)

³³ Protokol için bkz. <http://cil.nus.edu.sg/1994/1994-protocol-for-the-protection-of-the-mediterranean-sea-against-pollution-resulting-from-exploration-and-exploitation-of-the-continental-shelf-and-the-seabed-and-its-subsoil/> , (Erişim Tarihi: 20.10.2014)

³⁴ <http://www.milieu.be/index.php?page=legal-context-of-offshore-activities> , (Erişim Tarihi: 20.10.2014)

³⁵ Raftopoulos, <http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Governance> , (Erişim Tarihi: 20.10.2014)

Protokolün 3. maddesine bakıldığında, taraf devletlere çeşitli önlemleri alma yükümlülüğü getirildiği görülmektedir. Buna göre taraf devletler, bölgedeki offshore faaliyetlerden doğacak her türlü kirliliği önleme, azaltma, mücadele etme ve kontrol altında tutma yükümlülüğündedir. Bu önlemleri alırken de çevresel amaç doğrultusunda hareket ederek en iyi ve en elverişli teknolojiyi kullanmak zorundadır.

Protokolün 4. maddesinde ise izin sistemi detaylandırılmıştır. Maddeye göre, herhangi bir offshore yapı inşaatı da dahil olmak üzere tüm faaliyetler için ilgili taraf devletten yazılı izin alınması şarttır. Taraf devlet de bu izin talebi sonrasında ilgilinin uluslararası standartlara ve uygulamalara göre bu faaliyeti yapabilecek teknik yeterliliğinin ve ekonomik kapasitesinin olup olmadığını, faaliyetin çevreye bir zarar verip vermeyeceğini dikkatle incelemek ve bu konularda yeterli bulmadığı talepleri reddetmekle yükümlüdür.

9. maddede, Protokolün Ek-1 ve Ek-2 düzenlemesine atıfta bulunularak zararlı ve zehirli maddelere ilişkin izin sistemi tanımlanmıştır. Buna göre, offshore aktivitelerinden meydana gelen ve Ek-1'de mevcut olan listedeki maddeler tamamen yasaklanmıştır. Yani, bu maddelere ilişkin izin söz konusu değildir. Ek-2'deki maddeler ise ayrıca alınması gereken özel izine tabi tutulmuştur. Bu iki listede yer almayan, ancak yine de zararlı veya zehirli olarak nitelendirilebilecek diğer maddeler ise genel izin hükümleri dahilindedir.

Protokolün 10. maddesinde, offshore yapılardan ortaya çıkan ve çevre kirliliğine sebebiyet verecek olan petrol, petrol karışımı materyaller ve sondaj sıvı ve çelik malzemelerinin, taraf devletlerce belirlenecek ortak standartlar doğrultusunda bertaraf edilmesi gerektiği belirtilmiş ve bu husus teknik anlamda detaylandırılmıştır.

15. madde, güvenlik önlemlerini içermektedir. Taraf devletler, yetkisi altında olan bölgelerde gerçekleştirilen offshore faaliyetlerindeki düzenleme, yerleştirme, inşaa etme, ekipman ve işaretlerin uygunluğu konusundaki güvenlik önemlerinin alındığından emin olma yükümlülüğü altındadır.

Protokolün 16. maddesinde, offshore operatörünün beklenmedik kazalardan kaynaklanan kirliliğe karşı bir planının hazırda var olma-

sı gerektiği ve bu planın da Akdeniz Aciliyet Protokolü'ne³⁶ (Mediterranean Emergency Protocol) uygunluk taşımasının şart olduğu ifade edilmektedir.

Yapıların ortadan kaldırılması başlıklı 20. maddede ise, operatörün, artık terk edilerek kullanılmayan offshore yapıları yetkili uluslararası organizasyonun ortaya koyduğu esasları dikkate alarak ortadan kaldırması gerektiği ifade edilmiştir. Bu ilgili bölgedeki seyir güvenliği için şart koşulan bir yükümlülüktür. Maddede geçen yetkili uluslararası organizasyon ifadesinden kastedilenin de IMO olduğu söylenebilir. Zira, IMO'nun bu esasları ortaya koyan düzenlemesi mevcuttur.³⁷

Protokolün 21. maddesinde özel koruma altında olan alanlara ilişkin hüküm getirilmiştir. Buna göre, Akdeniz'deki özel koruma altında olan alanlara ilişkin offshore faaliyet izni verecek olan yetkili taraf devlet, bu izini daha sıkı şartlara tabi tutmalı ve hatta bazı aktiviteleri sınırlandırmalıdır. Bunu yaparken de uluslararası hukukun çizdiği çerçeve içerisinde kalmalıdır.

Her ne kadar devletçi bir yaklaşımı esas alarak birtakım eksiklikler taşıyor olsa da bu Protokol, Akdeniz'deki offshore faaliyetlerinin sürdürülebilir gelişimi açısından uygulanabilir bölgesel idare sistemini getiren ilk düzenlemedir. Ancak uygulamaya da bakılarak çeşitli açılardan yeniden değerlendirilmesi gerektiği de söylenebilir. Bu sayede gelişen offshore petrol ve doğalgaz faaliyetlerinin en başından en sonuna kadar geçen sürede mevcut tespitlere ilaveten yeni bakış açıları da getirilmiş olacaktır. Bu değerlendirme yapılırken iki temel aşama esas alınmalıdır. Birincisi, sismik tarama sürecidir. Özellikle, teknolojik gelişmelere rağmen sismik araştırma esnasında ortaya çıkan gürültü, deniz memelileri için oldukça önemli ve kronikleşmiş bir kirliliktir. Bunun dışında, daha birçok bilinmeyen olumsuz etkisinin olduğu da ifade edilebilir. İkinci olarak dikkate alınması gereken konu ise birinci aşamada gerçekleştirilenler doğrultusunda mevcut offshore yapılarının da yeniden dizayn edilmesidir. Ancak bu konuda atılacak adımların daha harmonize bir yönetim ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

³⁶ Protokol metni için bkz. <http://www.unep.ch/regionalseas/main/med/medemer.html> , (Erişim Tarihi: 24.10.2014)

³⁷ Düzenleme için bkz. http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=1026 , (Erişim Tarihi: 24.10.2014)

Yani bu çalışmanın planı; yetkili otoriteler, yüklenici şirketler, bölgesel topluluklar, deniz canlılarının korunması amacıyla kurulmuş sivil toplum örgütleri ve diğer tüm ilgili tarafların görüş alışverişi neticesinde ortaya çıkarılmalıdır. Bunun yanında, üretim yerinin iyileştirilmesi için daha önceden bölgede yapılmış çevresel denetimlerin de göz ardı edilmemesi gerekir.³⁸ İkinci aşamada gerçekleştirilecek olan bu işlemler sayesinde sistem, oldukça iyi bir yapıya sahip olacaktır.

Son olarak, yapılması gereken müzakerelere dahil edilmesi gereken nokta da offshore faaliyetlerden ortaya çıkan emisyon gazının salınımı ve hatta platformlarda gerçekleşebilecek gaz kaçaklarının engellenmesi amacıyla bölgesel diğer sözleşmelerle³⁹ de uyumlu biçimde ortak bir lisanslama veya izin sisteminin getirilmesi ve bunun da faaliyete geçmeden erken bir dönemde operatör firmadan talep edilmesidir. Bu konunun da tartışılarak hayata geçirilmesi olumlu bir adım olacaktır.⁴⁰

SONUÇ

Kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge gibi alanlarda gerçekleştirilen offshore faaliyetlerin daha açık kurallara bağlı olması yanında, BMDHS'nin açık denizlerdeki faaliyetler konusunda serbesti ilkesini esas alması, devletler arası anlaşmazlığa yol açmaktadır. Bu yönüyle, petrol ve doğalgaz sondajı için açık denizlerde gerçekleştirilen faaliyetlerin bir an önce net hukuki kurallara tabi tutulması gerekir.

Her ne kadar doktrinde sabit petrol platformlarının gemi olarak kabul edilemeyeceği açıklanmış ise de MARPOL sözleşmesi açıkça bu görüşe aykırı hüküm içermektedir. Kanımca da sabit petrol platformlarını gemi olarak kabul etmek mümkün değilken, MARPOL sözleşmesinin açık düzenlemesi karşısında adı geçen sözleşmeye taraf devletlerin, gemilere ilişkin hukuk kurallarını offshore platformlarına da uygulaması gerektiği söylenebilir.

³⁸ Raftopoulos, <http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Governance>, (Erişim Tarihi: 05.11.2014)

³⁹ Offshore faaliyetlerine ilişkin bölgesel anlaşmalara; 1978 Kuveyt Emergency Protocol, 1981 Abidjan Pollution Emergency Protocol, 1992 UNEP Regional Seas Programme ve OSPAR Convention örnek olarak verilebilir.

⁴⁰ Raftopoulos, <http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Governance>, (Erişim Tarihi: 05.11.2014)

Offshore petrol faaliyetlerine ilişkin mevcut hukuki düzenlemelere bakıldığında, kıta sahanlığı üzerine yoğunlaşıldığı ve bu yönüyle bu faaliyetlere ulusal nitelik atfedildiği gözlemlenmektedir.

Mevcut hukuki düzenlemeler birlikte değerlendirildiğinde, başta çevre kirliliği olmak üzere offshore faaliyetlerden doğan zararların tazminine ilişkin sorumluluk hükümlerinin farklı farklı sözleşmeler içerisine yayıldığı ve güçlü bir şekilde uygulanmadığı görülmektedir. Bu durumun birinci sebebinin, devletlerin daha çok çevre kirliliğinin, yani zarar verici faaliyetin önlenmesine yoğunlaşması, ikinci sebebinin ise ulusal nitelikteki düzenlemeler ile konunun detaylandırılması olduğu söylenebilir.

Kaynakça

- Balkin Rosalie, Is There A Place For The Regulation Of Offshore Oil Platforms Within International Maritime Law? If Not, Then Where? IMO Comite Maritime International Dublin Symposium, Eylül 2013. <http://www.cmi2013dublin.com/download/file/192/> , (Erişim Tarihi: 10.09.2014)
- Churcill Robin Rolf ve Lowe Alan Vaughan, The Law of the Sea, 3rd Edition, Juris Publishing, Manchester, 1999.
- Colin De La Rue, Liability for Damage to the Marine Environment, Lloyd's of London Press, London, 1993.
- Esmaili Hossein, The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law, Ashgate Dartmouth, Aldershot, 2001.
- Gavouneli Maria, Pollution from Offshore Installations, Graham&Trotman / Martinus Nijhoff, London, 1995.
- Kashubsky Mikhail, "Marine Pollution from the Offshore Oil and Gas Industry", Review of Major Conventions and Russian Law, Part 1, Maritime Studies, November-December 2006.
- Raftopoulos Evangelos, Sustainable Governance of Offshore Oil and Gas Development in the Mediterranean: Revitalizing the Dormant Mediterranean Offshore Protocol, 2010. <http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Governance> , (Erişim Tarihi: 10.10.2014)
- Sciicluna Nikita, A Legal Discussion On The Civil Liability For Oil Pollution Damage Resulting From Offshore Oil Rigs In The Light Of The Recent Deepwater Horizon Incident, Unpublished LL.M. Thesis, International Maritime Law Institute, London, 2011.

- Taverne Bernard, *Petroleum, Industry and Governments: A study of the Involvement of Industry and Governments in the Production and Use of Petroleum*, Second Edition, Kluwer Law International B.V. , The Netherlands, 2008.
- Wetterstein Peter, "Environmental Liability In The Offshore Sector With Special Focus On Conflict Of Laws (Part 1)", *The Journal of International Maritime Law*, 20 JIML, 2014. <http://www.lawtext.com/pdfs/sampleArticles/Wetterstein-JIML20-130-49.pdf> , (Erişim Tarihi: 05.09.2014)
- [http://www.rempec.org/admin/store/wyswigImg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20\(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20](http://www.rempec.org/admin/store/wyswigImg/file/News/Forthcoming%20Meetings/Offshore%20Protocol%20WG%20(Malta,%2013-14%20June%202013/WG%20384-%20INF.6%20-%20IMLI%20Doc%20-%20Dr%20) (Erişim Tarihi: 13.08.2014)
- http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e.pdf , (Erişim Tarihi: 10.09.2014)
- <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1969%20International%20Convention%20Relating%20to%20Intervention%20in%20Cases%20of%20Oil%20Pollution%20Casualties-pdf.pdf> , (Erişim Tarihi: 10.09.2014)
- [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/MARPOL.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/MARPOL.pdf) , (Erişim Tarihi: 23.09.2014)
- <http://cil.nus.edu.sg/1977/1977-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-resulting-from-exploration-for-and-exploitation-of-seabed-mineral-resources/> , (Erişim Tarihi: 10.10.2014)
- <http://neo-ekonomi.com/sdr-nedir/> , (Erişim Tarihi: 13.10.2014)
- http://europa.eu/legislation_summaries/environment/water_protection_management/128084_en.htm , Erişim Tarihi: 20.10.2014)
- <http://www.milieu.be/index.php?page=legal-context-of-offshore-activities> , (Erişim Tarihi: 20.10.2014)
- <http://cil.nus.edu.sg/1994/1994-protocol-for-the-protection-of-the-mediterranean-sea-against-pollution-resulting-from-exploration-and-exploitation-of-the-continental-shelf-and-the-seabed-and-its-subsoil/> , (Erişim Tarihi: 20.10.2014)
- <http://www.milieu.be/index.php?page=legal-context-of-offshore-activities> , (Erişim Tarihi: 20.10.2014)
- <http://www.unep.ch/regionalseas/main/med/medemer.html> , (Erişim Tarihi: 24.10.2014)
- http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=1026 , (Erişim Tarihi: 24.10.2014)
- http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf , (Erişim Tarihi: 16.03.2015)