



## 1989 KURTARMAYA DAİR MİLLETLERARASI SÖZLEŞME İLE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

Dr. Alperen AKKAYA\*

### Öz

Çevre kirliliği günümüzün en önemli sorunlarından birisidir. Devletler ve ilgili kuruluşlar bu sorunun üstesinden gelmek için gerek uluslararası gerekse ulusal anlamda bir takım koruyucu adımlar atmaktadır. Bu adımların kapsamına deniz çevresinin korunması da girmektedir. Asli amacı deniz kirliliğini en aza indirmek olan düzenlemelerin yanında kurtarma rejimi gibi diğer denizcilik düzenlemelerinde de sık sık çevre kirliliği üzerinde durulduğu görülmektedir. 1980’li yıllara kadar kurtarma rejiminde deniz çevresinin korunması ile ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktaydı. Deniz kazaları sonucu meydana gelen kirlilik ile mücadelede en ön safta yer alan kurtaranlar için deniz çevresinin korunmasını teşvik eden kuralların getirilmesi, LOF 80 kurtarma sözleşmesi ile başlamıştır. Sözleşmeyi takiben 1989 tarihli “Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme” ve LOF 2000’ne eklenen SCOPIC ile klozu kurtarma rejimindeki çevre bilinci geliştirilmiştir. Bu çalışmada 1989 tarihli “Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme”, 1980 ve 2000 tarihli LOF kurtarma sözleşmelerindeki deniz çevresi ile ilgili düzenlemeler tartışılmış ve eksikliklerin giderilmesi için çözüm önerileri getirilmiştir.

### Anahtar Kelimeler

•Deniz Kirliliği • 1989 Londra Konvansiyonu • Özel Tazminat • LOF 80 • SCOPIC Klozu

\* Arş. Gör. Dr., Yalova Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, Yalova, Türkiye | Research Assistant Dr., Yalova University, Faculty of Law, Department of Commercial Law Yalova, Turkey.

✉ aakkaya@yalova.edu.tr • ORCID 0000-0003-2449-8598

📄 **Atıf Şekli** | Cite As: AKKAYA Alperen, “1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme İle Deniz Çevresinin Korunması”, *SÜHFD.*, C. 29, S. 3, 2021, s. 2595-2623.

📄 **İntihal** | Plagiarism: Bu makale intihal programında taranmış ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir. | This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.

## PROTECTION OF MARINE ENVIRONMENT WITH 1989 INTERNATIONAL CONVENTION ON SALVAGE

### Abstract

Today, pollution is one of the most important problems. In order to overcome pollution, governments and institutions have been introduced legal measurements both at international and national levels. Protection of marine environment takes place in the scope of these legal measurements. In addition to regulations whose sole purpose is to minimize marine pollution, it is seen that other maritime regulations, like salvage regime, often focus on pollution. Protection of the marine environment was not covered by the salvage legislation until the 1980s. The introduction of incentive rules for salvors, who are at the forefront of combating pollution caused by marine accidents, started with the LOF 80 salvage contract. In addition to LOF 80, environmental awareness in the salvage regime was improved by the 1989 International Convention on Salvage and LOF 2000 Scopic Clause. In this study, environmental awareness in the 1989 International Convention on Salvage, the LOF salvage contracts dated 1980 and 2000 are discussed and solutions are proposed to eliminate the weakness of salvage regime.

### Key Words

• Marine Pollution • 1989 London Convention • Special Compensation • LOF 80 • SCOPIC Clause

## GİRİŞ

Denizlerin kirlenmesine yol açan ana nedenler kara ve deniz kökenli kirleticiler olarak ikiye ayrılabilir. Deniz kökenli kirleticilerin başında gemiler; gemi kaynaklı kirlenmenin başında ise petrol ve petrol ürünleri gelmektedir. Tanker kazaları ise petrol kirliliğinde önemli bir yere sahiptir<sup>1</sup>. Tanker kazaları neticesinde meydana gelen deniz çevresi kirliliği, uluslararası anlamda kirlilik ile mücadele amaçlı kuralların oluşturulmasını zorunlu kılmıştır<sup>2</sup>.

Asli amacı denizlerde meydana gelen kirliliğinin önlenmesi olan kuralların yanında dolaylı olarak çevre kirliliğinin önüne geçmeyi veya

---

<sup>1</sup> KARA Hacı, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararından Hukuki Sorumluluk, Yamaner Marka Patent Müşavirlik Yayıncılık Ticaret A.Ş., İstanbul, 2005, s. 5.

<sup>2</sup> KÖSEOĞLU Burak/TÖZ Ali Cemal/ŞAKAR Cenk, "Deniz Atıklarının Değerlendirilmesi ve Geri Dönüşümü: İstaç Örneği". Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Sayı: 8, 2016, s. 156.

azaltmayı hedefleyen denizciliğe özgü düzenlemeler de bulunmaktadır. Kurtarma rejimi bu düzenlemelerden biridir. Her ne kadar kurtarma mevzuatının asıl gayesi tehlike altında bulunan su araçlarına ve/veya eşyaya verilen kurtarma hizmetini düzenlemek olsa da yirminci yüzyılın ortalarında meydana gelen tanker kazaları, kurtarma mevzuatına çevre kirliliğinin önlenmesi şeklinde bir amacın eklenmesini zorunlu kılmıştır.

Çevre kirliliğinin önlenmesi amacı kurtarmanın unsurları arasında yer alan faydalı netice, “no cure no pay”<sup>3</sup>, ilkesini de tartışılır hale getirmiştir. Bunun üzerine ilk olarak 1980 tarihli *Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement (LOF 80)* ve daha sonra 1989 tarihli “Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme”<sup>4</sup> (Londra Konvansiyonu) Özel Tazminat başlıklı m. 14 ile faydalı netice ilkesine getirilerek, kurtarana, faydalı netice olmasa dahi çevre kirliliğinin önüne geçmeye yönelik faaliyetleri için bir ödeme yapılması gerekliliği düzenlenmiştir<sup>5</sup>. Özel Tazminat ilkesinin açık denizlerde meydana gelen kirliliği kapsamaması ve hesaplanmasının karmaşıklığı

<sup>3</sup> “No cure no pay” Türkçe ‘ye “faydalı sonuç yoksa ücrette yok” olarak çevrilse de literatürde faydalı netice ilkesi olarak ifade edilmektedir. Bknz. KENDER Rayegan, *Denizde Kurtarma-Yardım 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre*, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 952 Hukuk Fakültesi No: 197, İstanbul, 1962, s. 59. DEMİR İsmail, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, 1.Bası, Turhan Kitapevi, Ankara, 2010, s. 38.

Faydalı netice ilkesi gereğince; kurtarma ücretine hak kazanılması için kurtarma faaliyetinin sonunda hizmet verilen su aracının veyahut eşyanın maddi değerinin olması gerekir. Diğer bir ifade ile eğer kurtarma hizmeti sonrasında tehlikeye maruz kalan su aracı veyahut eşyanın maddi değeri bulunmuyorsa kurtarma hizmeti başarısız kabul edilerek, kurtarana kurtarma ücreti ödenmez.

<sup>4</sup> Londra Konvansiyonu 28 Nisan 1989 tarihinde Londra’da imzalanmış ve 14.07.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye Cumhuriyeti 14.05.2013 tarihinde ilgili sözleşmeye katılım sağlamış ve Bakanlar Kurulu da 05.05.2014 tarihinde katılımı uygun bulmuştur. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı İnternet Sitesi, <http://ua.mfa.gov.tr/detay.aspx?2233>, erişim tarihi 05.01.2020 ve 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun, No: 6480, Kabul Tarihi: 14.05.2013, Resmî Gazete Sayı: 28661, Tarih 29.5.2013. Sözleşmenin Türkçe metni için bknz. 1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/05/20140524-2-1.pdf>, erişim tarihi 17.11.2020.

<sup>5</sup> Londra Konvansiyonu sadece özel tazminat kuralı ile çevre korunması yönelik faaliyetleri teşvik etmemiştir; Konvansiyonun 8/1(b)’ye konu olan özen yükümlülüğü, kurtarma ücretinin nasıl hesaplanacağı belirleyen m. 13 ve m. 11’e konu olan iş birliği kuralı ile de çevre korunma bilinci teşvik edilmiştir.

uygulamada sorunlara neden olmuştur. Sorunların giderilmesi için LOF 2000'e SCOPIC Klotu eklenmiştir. SCOPIC Klotuyla kurtaran, herhangi bir coğrafi sınır olmadan, deniz çevre kirliliğinin önüne geçmek için yaptığı faaliyetler için önceden belirlenen bir tarifeye göre ödeme alabilme hakkını elde etmiştir.

Londra Konvansiyonu ve LOF 80 belirli bir çevre bilinci olduğu söylenmesi mümkün olsa da arzu edilen seviyeye LOF 2000 ile ulaşılmıştır. Bu nedenle çalışmada kurtarma rejiminde yer alan deniz çevre kirliliği ile ilgili düzenlemeler çalışılarak, rejimin eksik yönleri tartışılacaktır.

## I. KURTARMA FAALİYETİNİN TARİHİ VE DENİZ ÇEVRE KİRLİLİĞİNE NEDEN OLAN OLAYLARIN KURTARMA REJİMİNE ETKİSİ

Kurtarmanın tarihsel süreci incelendiğinde, ilk kurtarma faaliyetlerinin odağının yağmacı tehlikesini önlemek olduğu görülmektedir. Henüz deniz seyir kurallarının belirlenmediği dönemlerde gemiler kıyıya yakın seyretmekte ve kıyı şeridinde bekleyen yağmacılar gemi malikleri için tehlike arz etmiştir. Gemiler, yağmacı tehlikesini bertaraf edilmesi için dışarıdan ek yardımlara ihtiyaç duymuş ve ek yardımlar kurtarma müessesesinin doğumuna sebep olmuştur<sup>6</sup>.

Kurtarma faaliyetlerinin prensiplerinden biri olan ve günümüze kadar ulaşan "gönüllülük" ilkesinin M.Ö. 900'lü yıllarda Rodosluların uygulamalarına dayandığı ve bu kuralın antik Yunan ile Akdeniz ülkeleri ve hatta Roma İmparatorluğu tarafından da benimsendiği bilinmektedir<sup>7</sup>. 1050 tarihli *Consolato del Mare*, 1160 tarihli *Constitutum usus Pisae* ve 1200 tarihli *Les Roles d'Oléron* kurallarında da kurtarma faaliyetine ilişkin hükümlerin bulunduğu bilinmektedir<sup>8</sup>. 19. yüzyılın sonlarına doğru hemen hemen her ülkenin kendine ait bir kurtarma rejimi oluşmaya başlamıştır<sup>9</sup>. Ulusal kurtarma kurallarının, deniz ticareti ve teknolojisindeki gelişmeler

<sup>6</sup> KENDER, s. 4.

<sup>7</sup> BRICE Geoffrey, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4. bası, REEDER, John (ed.), Sweet and Maxwell, U.K., 2003, s. 6.

<sup>8</sup> SHARPE H. Birch, "Maritime Salvage", 22 L Q Rev 163, 1906, s. 165.

<sup>9</sup> KENDER, s.7.

karşısında yetersiz kalması üzerine uluslararası alanda yeknesak kural-lara ihtiyaç duyulmuştur<sup>10</sup>

1910 yılında denizde kurtarma faaliyetlerine ilişkin ilk milletlerarası düzenleme olan “Denizde Kurtarma ve Yardım İşlerine Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme”<sup>11</sup> (Brüksel Konvansiyonu) yürürlüğe ko-nulmuştur. Günümüzde uygulanan kurtarma mevzuatının dayanağını teşkil eden Brüksel Konvansiyonu İngiliz hukuku temel alınarak oluşturu-lmuştur<sup>12</sup>.

Soğuk savaş nedeniyle Basra Körfezi’ndeki ham petrol taşımacılığı güvenli alanlara kaymıştır. Taşımanın mekân olarak değişmesi yeni prob-lemeleri de beraberinde getirmiştir. Örneğin, petrol taşımacılığına uygun şekilde inşa edilmeyen limanların yetersiz altyapısı sebebiyle ham petro-lün gemilerden boşaltılması esnasında patlamalar meydana gelmiştir<sup>13</sup>. Ayrıca, Basra Körfezi’nin kapanması dolayısıyla daha uzun olan Güney Afrika rotası izlenmeye başlanmış ve ölçek ekonomisinden yararlanmak için kısaca VLCC (*very large crude carrier*) olarak anılan büyük tanker ge-mileri kullanılmaya başlamıştır<sup>14</sup>. Tanker gemilerinin büyümesi netice-sinde tanker gemi sayılarının azalması<sup>15</sup> ile kurtarma hizmeti veren şir-ketler finansal açıdan dar boğaza girmiş ve sonuç olarak çoğu kurtarma şirketi ya kapanmış ya da küçülmeye gitmiştir<sup>16</sup>.

Ekonomik zorluklar yaşayan kurtarma sektörünün önemi 1960’lı yıllarda meydana gelen ve sonucu tam bir çevresel felaket olan tanker ka-zalarında kendini hissettirmiştir. *Torrey Canyon* kazası en dikkat çeken

<sup>10</sup> GORMLEY W Paul, “The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on the Problem of Collision”, 3 Inter-Am L Rev, 1961, s. 320.

<sup>11</sup> 23.09.1910 tarihinde imzalanan Konvansiyon için hazırlık süreci 1900 Paris Konfe-ransı ve 1902 Hamburg Ön Tasarısı ile başlamıştır. Paris ve Hamburg toplantılarında, faydalı sonuç gibi günümüze kadar ulaşan birçok prensibin temeli atılmıştır. KEN-DER, ss. 9-10.

<sup>12</sup> KERR Michael, “The International Convention on Salvage 1989: How It Came to Be”, The International and Comparative Law Quarterly Vol. 39 No. 3, 1990, s. 532.

<sup>13</sup> SHEEN Barry, “Conventions on Salvage”, Tulane Law Rev, Vol: 57, 1982-1983, s. 1394.

<sup>14</sup> SHEEN, s. 1395.

<sup>15</sup> Yazara göre kurtarma şirketlerinin ekonomik açıdan sorun yaşamasının diğer bir ne-deni de İkinci Dünya Savaşı sonrası meydana gelen ekonomik daralmadır.

<sup>16</sup> KERR Michael, s. 532.

tanker kazalarından biri olarak tarihteki yerini almıştır<sup>17</sup>. İtalyan kaptan ve gemi adamları tarafından sevk edilen Liberya bayraklı, Amerika sahipli *Torrey Canyon* gemisi İngiltere'nin güneybatı sahilinde tehlikeye maruz kalmıştır. Kaza sonrası, gemi enkazı taşıdığı 117.000 ton ham petrol ile uluslararası sulara sürüklenerek karaya oturunca Hollandalı bir firmayla kurtarma sözleşmesi yapılmıştır. Kurtarma faaliyetlerinin semersiz kalması üzerine kurtaran, kurtarma hizmetini durdurmuş ve gemi, sahipleri tarafından terk edilmiştir. Bunun üzerine İngiliz ordusu enkazı bombalayarak yok etmiştir. Kazada yaklaşık olarak 80.000 ton ham petrol denize karışarak deniz ekolojisi üzerinde ciddi tahribata neden olmuştur. Bu kaza neticesinde, çevre kirliliğinin sorumlularının belirlenmesi gibi birçok karmaşık konu ülkeler arasında hukuki uyumsuzluklara yol açmıştır<sup>18</sup>. Petrol kirliliğinden dolayı zarara uğrayanlara tazminat hakkı verilmesi ve devletlerin açık denizlerde petrol kirlenmelerine müdahale edebilmesine imkân sağlayan milletlerarası kuralların yürürlüğe girmesi *Torrey Canyon* kazası sonrası verilen ilk hukuki tepkiler olarak tarihe geçmiştir<sup>19</sup>.

Tanker kazalarının yıkıcı etkisiyle 1910 Brüksel Konvansiyonu'nda yer alan hükümlerin deniz çevresinin korunmasının sağlanması bakımından yetersiz ve kurtarma faaliyeti kapsamının sadece su aracı ve/veya eşya kurtarılmasından ibaret olmadığı anlaşılmıştır<sup>20</sup>. Bunun üzerine, ilk adım 1980 tarihinde uygulanmaya başlayan LOF kurtarma sözleşmesi ile atılmış ve tanker kaynaklı kirleticilerle mücadele eden kurtaranlara "Safety Net" kapsamında bir ödeme sistemi getirilmiştir. Ayrıca, kurtarma mevzuatındaki kirlenme hususunda mevzuat eksikliğinin giderilmesi için *Comité Maritime International (CMI)* tarafından çalışmalar başlatılmış ve 1981 yılında Montreal konferansında kurtarma

<sup>17</sup> AKTEN Necmettin, "Shipping Accidents: a Serious Threat for Marine Environment", J. Black Sea/Mediterranean Environment, Vol. 12, 2006, s. 283.

<sup>18</sup> NANDA Ved P., "The Torrey Canyon Disaster: Some Legal Aspects", Denv LJ , Vol: 44, 1967, ss. 400-401.

<sup>19</sup> ATAMER Kerim, Deniz Ticaret Hukuku, 1. Cilt, On İki Levha, İstanbul, 2017, s. 190.

<sup>20</sup> ATAMER Kerim, "1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma", Prof.Dr. Hüseyin Ülgene Armağan, 1. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, ss 810-811.

mevzuatı etraflica tartışılarak bir rapor yayınlanmıştır<sup>21</sup>. Sonrasında, tanker kazalarının hukuki boyutunun araştırılması için *International Maritime Organization* (IMO) bünyesinde bir komite kurulmuş ve komite raporunda 1910 Brüksel Konvansiyonu'nun yenilenmesi veya tamamen yeni bir uluslararası konvansiyonun hazırlanması gerekliliği belirtilmiştir<sup>22</sup>. Bu bilinçle ve Montreal konferansının etkisiyle, IMO tarafından 1989 Londra Konvansiyonu hazırlık çalışmaları başlatılmış ve 14.07.1996 tarihinde ilgili Konvansiyon 15 devletin katılma iradesinin beyanıyla yürürlüğe girmiştir<sup>23</sup>.

## II. KURTARMA MEVZUATINDA ÇEVRE KİRLİLİĞİ İLE MÜCADELE

Kurtarmaya ilişkin uluslararası düzenlemelerin temelinde faydalı netice ilkesi yatmaktadır. İngiliz Hukuk sistemine dayanan bu kural gereğince, kurtarma faaliyeti sonunda kurtarmaya konu olan su aracının ve/veya eşyanın kurtarılmış veya emniyet altına alınmış olması gerekir<sup>24</sup>. Hem Brüksel hem de Londra Konvansiyonlarında yer alan bu ilke TTK m. 1304(1) ile de iç hukukumuzda girmiştir. Londra Konvansiyonu faydalı netice ilkesine ek olarak özel tazminatı uygulamasını da kabul etmiştir.

Yukarda vurgulandığı üzere faydalı netice ilkesinin istisnası özel tazminattır. Faydalı netice ile sonuçlanmamış bir kurtarma faaliyetinde kurtaran çevre kirliliğini önlemek veyahut azaltmak için bir eylemde bulunmuş ise bu eylem özel tazminat ilkesi uyarınca uygun bir tazminata hak kazanabilmektedir<sup>25</sup>.

Çalışmanın bu bölümünde özel tazminat ve Londra Konvansiyonu'nun kirlenme ile ilgili hükümleri incelenecektir. Londra Konvansiyonuna ek olarak LOF 80 ile getirilen "Safety Net" ve LOF 2000'deki "SCOPIC Klotu tartışılacaktır.

<sup>21</sup> BOZABALI Banu Bozkurt, "Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtaranın Ücret Hakkı", S.D.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi C.I S.1,2011, s. 174.

<sup>22</sup> CLETON Robert, "Introductory Note to the International Convention on Salvage, 1989", *Unif L Rev os*, 1989, s. 188.

<sup>23</sup> ATAMER, 2007, ss. 820-821.

<sup>24</sup> KENDER, s. 59.

<sup>25</sup> 1989 Londra Konvansiyonu m. 14, TTK. m. 1312/1.

### A. LOF 80

LOF 80'le çevre korunmasına yönelik getirilen en önemli yenilik "Safety Net" olarak adlandırılan güvenlik ağı maddesidir. Bu madde dolu bir tankere kurtarma hizmeti veren kurtarana, kurtarma ücretinin doğmadığı durumlarda masraflarına<sup>26</sup> ek olarak bu masraflar üzerinden hesaplanacak ek %15'lik bir ödeme isteme hakkı vermektedir<sup>27</sup>.

Bununla birlikte "Safety Net" tazminatı ile "no cure no pay" ilkesinin tam anlamıyla bertaraf edildiği ve ikame bir kuralın getirildiği kesinlikle anlaşılmamalıdır<sup>28</sup>. Aslında "Safety Net" ile asıl amaçlanan kurtarma ücretinin doğmadığı durumlarda, yalnızca masraflar ile masraflara ek olarak bir ödüllendirme sisteminin getirilmesidir.

LOF 80'in en önemli çevreci özelliği her ne sebep olursa olsun<sup>29</sup> kurtarma doğmadığı durumlarda kurtarana yaptığı masrafların üzerinde bir ödeme yapılabilmesine imkân sağlamasıdır. Bununla birlikte LOF 80 sözleşmesi yalnızca petrol yüklü tanker kaynaklı kirlenmelere karşı yapılan kurtarma faaliyetlerine uygulanmaktadır. Tanker kazalarındaki kirlilik riskinin ve tehdidinin yüksek olduğu dikkate alındığında, LOF 80 sözleşmesinin kurtarana ek bir ücret vererek, kirliliğin önlenmesini önemli ölçüde teşvik ettiği söylenebilir.

Bu uygulamanın son derece yerinde olduğunu söylemek mümkündür. Burada sorgulanması gereken sadece dolu tanker gemilerinin büyük kirliliğe yol açmayacağıdır. Zira boş tanker gemilerinin ve hatta diğer tüm su araçları ve taşıdıkları yükler, yakıtlar son derece tehlikeli kirletici olmaları her zaman mümkündür.

<sup>26</sup> Sözleşmenin İngilizce metninde "out-of-pocket expenses" ibaresi geçmektedir. Dolayısıyla bu masraflar peşin yapılan masraflar olarak değerlendirilmelidir.

<sup>27</sup> KERR Donald A. "The Past and Future of No Cure-No Pay". J. Mar. L. & Com. 23, 1992, s. 421.

<sup>28</sup> GOLD Edgar, "Marine Salvage: Towards New Regime", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol: 20(4),1989, s. 494.

<sup>29</sup> Sadece faydalı netice elde edilmediği durumlarda değil kurtarma faaliyetine devlet engelinin olduğu durumlarda da kurtaran ücrete hak kazanamayabilir. GOLD, s. 494.



## B. 1989 Londra Konvansiyonu

1910 Brüksel Konvansiyonu'nun eksikliklerini gidermek amacıyla hazırlanan Londra Konvansiyonunda çevre kirliliğiyle mücadelenin önemi dört ayrı madde ile vurgulanmaktadır<sup>30</sup>. Bunlardan ilki m. 8/1(b)'de düzenlenen özen yükümlülüğüdür. Kurtaran deniz kirliliğinin önlenmesi veyahut azaltılması hususunda önlemler alırken gerekli özeni göstermek zorundadır.

LOF 80 ile Londra Konvansiyonunda tarafların özen yükümlülüğünün belirlenmesinde farklı ifadeler kullanılmaktadır. LOF 80 kurtaranın azami gayreti (*best endeavours*) sarf etmesi üzerinde dururken Londra Konvansiyonu kurtaranın özenli davranması (*due care*) gerekliliğini düzenlemektedir.

Bu iki kavram arasında özünde önemi bir farklılık yatmaktadır. Londra Sözleşmesiyle getirilen özen yükümlülüğü azami gayreti de içersine alan bir kavramdır. Özen yükümlülüğü her türlü ihmal ve kusuru kapsamaktadır. Bununla birlikte LOF 80 sözleşmesinde kullanılan azami terimi ise gayret sadece ağır kusuru ifade etmektedir<sup>31</sup>.

Kurtaran, Londra Konvansiyonu m. 8/1(b) uyarınca çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için de gerekli özeni göstermekle yükümlüdür. Dolayısıyla, Londra Konvansiyonu çevre korumasını, faydalı neticeden bağımsız olarak tüm kurtarma hizmetleri için temel bir bileşen olarak kabul etmiştir<sup>32</sup>.

Londra Konvansiyonunda özen yükümlülüğü sadece kurtaranlar için getirilmemiştir. Konvansiyonun m. 8/2(b) hükmüne göre tehlike altındaki aracın kaptanı ve/veya maliki çevre zararının azaltılması ve sınırlandırılması için gerekli özeni göstermelidir. Bu anlamda çevre kirliliğinin olduğu durumlarda kurtaran yalnız bırakılmamış, gemi kaptanı ve/veya malikinin de kurtaranla iş birliği içinde çalışması gerekliliği kurala bağlanmıştır<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> BINNEY Brian F., "Protecting the Environment with Salvage Law: Risks, Rewards, and the 1989 Salvage Convention", Wash. L. Rev., Vol: 65, 1990, s. 648.

<sup>31</sup> DEMİR, 2010, s. 148.

<sup>32</sup> ALLEN Michael, "The International Convention on Salvage and LOF 1990." Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, No. 1, January 1991, s. 121.

<sup>33</sup> BRICE, 2003, s. 442.

LOF 80'le belirlenen azami gayret sadece dolu tankerlere müdahalede değil tüm kirlilik olaylarını kapsamaktadır<sup>34</sup>. Azami gayreti kurtarma maliyetleri ile karıştırmamak gerekir. Azami gayretle vurgulanmak istenen kurtaranın, somut olayın özelliklerine göre, makul olduğu ölçüde çevre kirliliğini önlemek için çaba sarf etmesi gerekliliğidir<sup>35</sup>.

Çevre kirliliğine yönelik ikinci yenilik ise kurtarma ücretinin hesaplanmasını düzenleyen m. 13'tür. Londra Konvansiyonu m. 13/1(b) kurtarma ücretinin hesaplanmasında çevre zararının önlenmesi veya azaltılmasına yönelik olarak kurtaranın sarf ettiği çaba ve hünerin de dikkat alınmasına imkân vermektedir. Bu itibarla, kurtarmanın unsurlarının sağlanıp kurtarma ücretinin doğduğu durumlarda, çevrenin korunmasına yönelik faaliyetlerin maksimum gayretle yapılması konvansiyonca belirlenmiş, çevre kirliliğinin önlenmesine yönelik çabalar kurtarma ücretine eklenerek, kurtarma faaliyetleri teşvik edilmek istenmiştir.

Londra Konvansiyonu'nun kirlilikle mücadele için getirdiği diğer bir ilke ise m. 11'e düzenlenen iş birliği kuralıdır. Buna göre devlet dahil tüm ilgililer, kurtarma faaliyeti esnasında çevre kirliliğinin azaltılması için mutlak şekilde iş birliği içinde olmakla yükümlüdürler.

Konvansiyonun çevre kirliliği hakkındaki diğer bir düzenlemesi özel tazminatı konu alan m. 14'tür. Yukarda da belirtildiği üzere LOF 80 ile getirilen "Safety Net" kuralı sadece dolu tanker kirliliğine müdahalelerde geçerlidir. Londra Konvansiyonu bu kuralı genişleterek özel tazminatın tüm gemilere ve kirleticilere uygulanabileceğini benimsemiştir. Ek olarak, Konvansiyon özel tazminatın doğması için mevcut tehlikeyi ara-mamış muhtemel bir tehlikenin varlığını yeterli görmüştür<sup>36</sup>.

<sup>34</sup> MILLER Anthony R, "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - LOF 1980: A Commentary." *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12, No. 2, January 1981, s. 247.

<sup>35</sup> BRICE, 2003, s. 547.

<sup>36</sup> BRICE Geoffrey, "Salvage and Maritime Environment", *Tulane Law Rev*, Vol: 70, No: 2&4, 1995-1996, s. 672.

## 1. Özel Tazminat ve Şartları

Özel tazminat kavramı ilk olarak CMI<sup>37</sup> raporunda yer almış olsa da<sup>38</sup> kaynağını LOF 80 ile kurtarma mevzuatına giren “Safety Net” oluşturmaktadır<sup>39</sup>. Özel tazminat esasında kurtarma mevzuatında çevre korunması açısından getirilmiş en önemli düzenlemedir.

Özel tazminat 1989 Londra Sözleşmesi m. 14/1 ile düzenlenmiştir. Buna göre:

*“bir kurtaran, çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunmuş, ancak bu madde uyarınca hesaplanan özel tazminata en azından denk bir kurtarma ücretine 13. madde uyarınca hak kazanamamışsa, kurtarma faaliyeti için bu maddede belirtilen giderleri özel tazminat olarak araç malikinden isteme hakkına sahiptir”.*

Kurtaranın gemi malikinden<sup>40</sup> özel tazminat isteyebilmesi için kurtarma faaliyetine başlamış ve kurtarmaya konu olan tehlikenin de çevre zararı tehdidini içermesi şarttır. Ayrıca, özel tazminattan bahsedebilmek için kurtaranın kurtarma ücretine hak kazanamaması veyahut çevre zararının önlenmesine yönelik masraflarının kurtarma ücretinden fazla olması da gereklidir<sup>41</sup>.

Görüldüğü gibi özel tazminat ücretinin istenebilmesi belirli koşulların gerçekleşmesine bağlıdır. Bu koşulların detaylı olarak incelenmesi özel tazminatın mantığının daha iyi anlaşılmasını sağlayacağından, koşulların alt başlıklar altında incelenmesi kanaatimizce daha uygun olacaktır.

<sup>37</sup> CMI'nin 32. kongresi 1981 yılında Montreal'de yapılmıştır. Bu kongrenin ana gündem konusu Londra Konvansiyonu'nun taslağını oluşturmaktır. Taslak hakkında bir rapor hazırlanması için bir çalışma grubu kurulmuştur. Bu çalışma grubunun hazırladığı rapor CMI raporu olarak isimlendirilmektedir. ATAMER, 2007, 820.

<sup>38</sup> DEMİR, 2010, s. 205.

<sup>39</sup> BAYAMLIOĞLU Emre, “1989 Tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma ve Yardım Konvansiyonunun 14. Maddesi: Özel Tazminat (Special Compensation), Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı, Cilt 1, Beta Yayınları, İstanbul, 2001, s. 53.

<sup>40</sup> Esasında özel tazminatın borçlusu nihai olarak malikin sorumluluk sigortacısı olan P&I'dır. BAYAMLIOĞLU, 2001: 53 ve DEMİR, 2010, s. 205.

<sup>41</sup> DEMİR, 2010, s. 207.

### a. Kurtarma Faaliyeti

Londra Konvansiyonu m. 1’de kurtarma faaliyeti “*seyrü sefere elveriŐli sular da veya her türlü diŐer sular da bulunan bir aracı ya da diŐer bir eşyayı kurtarmak amacıyla yapılan herhangi bir eylem veya hareket*” olarak tanımlanmıştır<sup>42</sup>. Tanımdan da anlaşılacağı üzere kurtarma faaliyetinin konusu eŐyadır. EŞya kapsamı kurtarma mevzuatınca çok geniş tutularak, su aracı ve hak kazanılmıŐ navlun dahi eşya olarak kabul edilmiştir. Su aracı ise TTK m. 1298/2 her türlü gemi<sup>43</sup> ve seyrüsefere elveriŐli<sup>44</sup> yapı olarak tanımlanmıştır. Buna göre kıyıya sürekli ve iradi olarak sabitlenmiŐ yapılar veyahut su araçları<sup>45</sup> ile “*deniz yataklarındaki mineral kaynakların keŐfi, çıkarılması veya iŐlenmesi amacıyla kullanıldıkları sürece sabit veya yüzer platformlar ile açık deniz sondaj birimleri ve deniz yatağında bulunan prehistorik, arkeolojik veya tarihi deŐeri olan kültür eserleri*”<sup>46</sup> verilen hizmetlerin, kurtarma hükümleri altında deŐerlendirilmesi hukuken mümkün deŐildir.

Tehlike unsurunu karŐılamaması nedeniyle kurtarma faaliyeti öncesi batmıŐ, tam zayi olmuŐ, eŐyalar da kurtarma mevzuatının dışında tutulmuştur<sup>47</sup>. Kurtarma faaliyetinden bahsedebilmek için kurtarmaya konu olan eşya tehlikeye maruz kalmalıdır<sup>48</sup>. Tehlike mevcut bir tehlike olabileceği gibi muhtemel bir tehlike de olabilir.  nemli olan eşyanın tehlike sonrası hasara veya zarara uğrama riskinin bulunmasıdır<sup>49</sup>.

<sup>42</sup> TTK m. 1298/1 belirlenen kurtarma faaliyetinin tanımı 1989 Londra Sözleşme’nin m. 1/a hükmünden alınmıŐtır. Bknz m. 1298 gerekçesi. TTK m. 1298/1 kurtarma faaliyeti “Seyr sefere elveriŐli sular da tehlikeye uĐramıŐ bulunan su aracı veya diŐer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya harekettir”.

<sup>43</sup> TTK m. 931/1 geminin tanımını yapmakta ve aynı maddenin 2. fıkrası ise TTK’deki hükümlerin sadece ticaret gemilerine uygulanacağını kurala bağlamaktadır. Fakat TTK m. 935/2 (a ve b) hükümleri göz önüne alındığında kurtarma hükümleri devlet gemiler, savaş gemileri dahi tüm gemilere uygulanmaktadır.

<sup>44</sup> Seyr sefere elveriŐli yapıların su aracı kapsamına alınmasıyla gemi vasfı olmayan, diŐer bir ifade ile suda hareket etmesini gerektirecek bir gayesi olmayan araçlar da kurtarma mevzuatının kapsamına girmiştir. YAZICIOĞLU Emine, Kender- etingil Deniz Ticareti Hukuku, 16. Bası, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2020, s. 470.

<sup>45</sup> TTK m. 1298/2 ve Londra Konvansiyonu m. 1/c.

<sup>46</sup> TTK. 1298/3(a).

<sup>47</sup> ATAMER, 2007, s. 828.

<sup>48</sup> KAYIHAN Şaban, Deniz Ticareti Hukuku, Umuttepe Yayınları, Sakarya, 2020, s. 312.

<sup>49</sup> BEDERMAN, D. J., / DEHNER, J. S., “Salvage”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol: 26, 1995, s. 624.

Tehlikenin hem su aracını hem de yükü aynı anda tehdit etmesi zorunlu değildir; sadece su aracını veya sadece yükü tehdit etmesi yeterlidir<sup>50</sup>. Ayrıca belirtmek gerekir ki, kurtarma faaliyetine tehlike altındaki su aracının malikinin veyahut kaptanın açık ve makul karşı koymaması gerekir. Kaptanın veyahut su aracının malikinin karşı koymasına rağmen verilen kurtarma hizmeti kurtarma hükümleri dışında tutulmuştur<sup>51</sup>.

Kurtarma faaliyeti için gerekli diğer bir unsur ise gönüllülük unsurudur. Gönüllülük unsuru gereğince tehlike var olmadan önce kurulmuş bir sözleşmenin ifası amacıyla yapılan veyahut yapılması gereken hizmetler kurtarma faaliyeti olarak kabul edilmez<sup>52</sup>. Örneğin, gemi adamları tehlike altında bulunan gemilerine kurtarma hizmeti verseler dahi ücrete hak kazanamazlar<sup>53</sup>.

### **b. Çevre Zararı Tehdidi**

1989 Londra Konvansiyonunda deniz kirliliği yerine çevre zararına yer verilmiştir. Konvansiyonun m. 1/d hükmü uyarınca “*çevre zararı insan sağlığına veya karasularındaki ya da iç sulardaki deniz yaşamına veya kaynaklarına ya da bunlara bitişik alanlara kirlilik, bulaşma, yangın, patlama ya da benzer önemli olaylar sebebiyle verilen esaslı fiziki zararı ifade eder*”. Tanımdan da anlaşılacağı üzere çevre zararının Londra Konvansiyonu’nun kapsamında değerlendirilmesi birtakım koşullara bağlıdır. Bu koşullar, çevre zararının esaslı fiziki zarar olması, önemli olaylar sebebiyle meydana gelmesi ve coğrafi sınırlamalar içerisinde meydana gelmesi olarak listelenebilir. Bu koşullarının varlığının esas nedeni ise sigorta ilgililerinin endişeleri olduğu bilinmektedir<sup>54</sup>.

Çevre kirliliği tanımında ilk tartışılması gereken “*esaslı fiziki zarar*” ifadesidir. Deniz çevresini tehdit eden bir kirliliğe Londra Konvansi-

<sup>50</sup> KENDER, s. 22.

<sup>51</sup> DEMİR, 2010, s. 33.

<sup>52</sup> TTK m. 1298/4(c)

<sup>53</sup> DAVIES M. “Whatever Happened to the Salvage Convention 1989”. Journal of Maritime Law and Commerce, 39(4), 2008, s 486.

<sup>54</sup> DEMİR, 2010, s. 151.

yonu'nun uygulanabilmesi, o kirliliğin esaslı olması şartına bağlıdır. Dolayısıyla küçük çaplı deniz kirliliği zararları<sup>55</sup>, kural olarak, Londra Konvansiyonu'nun kapsamı dışındadır<sup>56</sup>. Bu anlamda zararın büyüklüğünün muhtemel veyahut mevcut bir ölçümünün yapılması gerekir. Bu ölçümün kimler tarafından nasıl yapılacağı Londra Konvansiyonunda<sup>57</sup> belirlenmemiştir<sup>58</sup>.

“Esaslı” ifadesinin konvansiyonda kullanılmasının asıl amacı kirlenme zararının genel nitelikte değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktır<sup>59</sup>. Esaslı kirliliğin nasıl ölçüleceği gerçekten meşakkatli bir sorundur. Esaslı yerine “*kirlenmenin nispeten daha düşük olduğu durumlar*” ibaresi kullanılması ve böyle durumlarda dahi bir hakem heyeti tarafından ücret belirlenebilmesi mümkün kılınmalıdır<sup>60</sup>. Böylece, mevcut haliyle esaslı sayılmayacak bir kirliliğin zamanla büyük felaketlere dönüşme riski en başta bertaraf edilmesi mümkün olacaktır. Konvansiyonca belirtilen önemli kirleticilerin esaslı bir kirliliğe yol açmadığı durumlarda Konvansiyon'un uygulanamayacağı sonucu çıkartılabilmektedir. Bu anlamda da

<sup>55</sup> Konvansiyonun ilk uygulamalarında LOF hakemleri, daha çevreci bir yaklaşımla, özellikle hassas sayılan bölgelerdeki düşük miktardaki petrol kirliliği vakalarını dahi esaslı bir kirlilik olarak değerlendirmiştir. Fakat, sonraları LOF hakemleri “esaslı” ibaresini geniş yorumlamış ve çevreye karışan kirliliğin gerçekten deniz yaşamına etki edip etmediğinin belirlenmesinin güç olduğunu belirtmişlerdir. BISHOP Archie, “The Development of Environmental Salvage and Review of The London Salvage Convention 1989”. Tul. Mar. LJ, Vol: 37, ss. 69-70.

<sup>56</sup> ABERDEIN, D. “Marine Salvage and the Environment: New Zealand and the 1989 Salvage Convention”. Australian and New Zealand Maritime Law Journal, 10(Part I), 1994, s. 48.

<sup>57</sup> CMI raporuna göre kirlilik için dikkat edilmesi gereken risk genel nitelikte olmalıdır. Diğer bir ifadeyle belirli bir insanı, yapıyı veya deniz yaşamını riske atan kirliliğin, esaslı olarak kabul edilmesi mümkün değildir. KENNEDY William Rann/ ROSE Francis D., Kennedy and Rose, the Law of Salvage, 6th ed, Sweet and Maxwell, London, 2002, s. 194.

<sup>58</sup> DEMİR, 2010, s. 153.

<sup>59</sup> DEMİR, 2010, s. 153.

<sup>60</sup> Demir'e (2010, s. 154) göre kurtarma ücretinin ve özel tazminatın belirlenmesinde birtakım sınırlandırılmaların olması ödemelerin hesaplanmasını oldukça kolaylaştıracaktır. Fakat bu sınırlandırma çevre koruma bilinci için isabetli bir sınırlandırma değildir.

esaslı ifadesi önemli ifadesinden daha sınırlayıcı bir hal almaktadır. Örneğin küçük bir petrol kirliliği sonucunda “*Penguenler*<sup>61</sup>” in ölmesi toplumca önemli kabul edilirken çevre kirliliğimin küçük çapta olması bu olayın esaslı olmasını engelleyecektir<sup>62</sup>. Tüm bu faktörler göz önüne alındığında Konvansiyonda önemli olayların geniş tutulmasının gerçekte hiçbir öneminin olmadığı, asıl sınırlayıcı faktörün “esaslı” ifadesidir olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle “önemli” ifadesinin yukarıda belirtilen şekilde değiştirilmesi çevre korunması bilinci açısından gerekli olacaktır.

Londra Konvansiyonunda bir olayın kirlenme açısından önemli olup olmadığının belirlenmesinde örnekleme metoduna gidilmiştir. Konvansiyonun m.1/d hükmüne göre “...kirlilik, bulaşma, yangın, patlama ya da benzer” vakalar önemli olarak kabul edilmelidir. Konvansiyonda kirliliğe neden olabilecek olayların sınırlı sayıda olmadığı, listenin asıl amacının kirliliğe neden olabilecek olayların önem derecesini belirlemeye yardımcı olmak olduğu anlaşılmaktadır. Bu anlamda, kirlilik, bulaşma, yangın ve patlamanın mutlak olarak önemli olduğunu doğrudan belirtmektedir. Bu olayların büyük ya da küçük ölçüde olmasının bir önemi yoktur Hangi ölçekte olursa olsun bu vakalar önemli kabul edilmelidir. Buna karşın uygulamada, vaka bakış açısı değil, sonuç odaklı bir yaklaşım olduğu görülmektedir. Bu nedenle kirliliğe neden olan olayın sonucunun önemli olması esas ölçüt olarak kabul edilmektedir<sup>63</sup>.

Deniz çevresi kirliliği, esaslı ve insan sağlığına, deniz yaşamına veya deniz kaynaklarına yönelik olması durumunda Konvansiyonu’n kapsamına girer. İnsan yapımı olarak suda bulunan balık çiftlikleri ve iskele gibi yapılar da deniz yaşamının ve deniz ürünlerinin kullanılmasına yönelik olmaları kaydıyla deniz kaynakları kapsamında değerlendirilmelidir<sup>64</sup>. Turizm endüstrisi de denizden fayda sağlayan bir endüstri tipidir

<sup>61</sup> Yazar tarafından bu örnek verilmiştir. Kanaatimizce bu sınırlamanın ne kadar absürt sonuçlar doğurabileceğinin farkındalığı için yerinde bir örnek olmuştur. GASKELL, Nicholas J.J., “The 1989 Salvage Convention and The Lloyd’s Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990”, *Tulane Maritime Law Journal*, 16(1), 1991, s. 39.

<sup>62</sup> GASKELL, s. 39.

<sup>63</sup> KENNEDY ve ROSE, ss. 195-196.

<sup>64</sup> DEMİR, 2010, s. 151.

ve turizmi etkileyen deniz kirliliği de Konvansiyon kapsamında çevre kirliliği olarak değerlendirilmelidir<sup>65</sup>.

Tanım ayrıca çevre kirliliği için bir da yaparak deniz çevresi kirliliği zararının “karasularında<sup>66</sup> ya da iç sular<sup>67</sup>daki veya bunlara bitişik alanlar<sup>68</sup>da” olması gerektiğini belirtmiştir. Münhasır ekonomik bölge ve açık denizlerde oluşabilecek kirlilik çevre zararı riski Londra Konvansiyonunun kapsamına alınmamıştır<sup>69</sup>. Bununla birlikte, açık denizlerde meydana gelen kirlilik de devletlerin kıyı alanlarını tehdit edebilmektedir. Bu nedenle, Londra Konvansiyonca belirlenen çevre zararının coğrafi kapsamı çok kısıtlayıcıdır<sup>70</sup>. Böyle bir sınırlandırmanın<sup>71</sup> çevre bilincinden uzak olduğu tartışmasız bir gerçektir.

Londra Konvansiyonu her ne kadar yukardaki sınırlamalar çerçevesinde çevre kirliliği ile mücadele etse de LOF 80 gibi bir gemi ayrımı yapmamaktadır. Dolayısıyla Londra Konvansiyonun çevre koruma hükümleri tüm gemilerin neden olduğu sınırlamalar içindeki bütün kirlenme tiplerini kapsamaktadır<sup>72</sup>.

<sup>65</sup> KENNEDY ve ROSE, s. 194.

<sup>66</sup> Karasuları ise kıyı devletinin topraklarını çevreleyen uluslararası hukuka mütenasip olarak belirli bir sınırlandırmaya kadar uzanan kıyı devletine ait deniz alanıdır. KURAN Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, 6. Bası, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2016, s. 73.

<sup>67</sup> İç sular, karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasındaki deniz alanıdır. Karasuları ve içsular kıyı devletinin egemenliğine tabidir. KURAN, s. 33.

<sup>68</sup> Bitişik bölge ise karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirlenen mesafeye kadar belirli konularda denetim yetkilerini kullandığı deniz alanıdır. KURAN, s. 213.

<sup>69</sup> GOLD, s. 497 ve BAYAMLIOĞLU, s. 58

<sup>70</sup> ABERDEIN, s. 48.

<sup>71</sup> Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC Protokolü) çevre kirliliği zararının münhasır ekonomik bölgeyi de içine almaktadır. Fakat bu görüş ne yazık ki Londra Konvansiyonunda yer alamamıştır. GASKELL, s. 39.

<sup>72</sup> BRICE, 1995-1996, s. 669.



### **c. Kurtarma Faaliyeti Neticesinde Ücrete Hak Kazanılmamış Olması veya Kurtarma Ücretinin Özel Tazminat Giderlerinin Altında Olması**

Özel tazminata hak kazanılmasında belirleyici faktörlerden birisi de kurtarma ücretinin doğmamış veya çevre kirliliğinin önlenmesi için yapılan masrafların ücretin altında kalmış olmasıdır. Yukarda da vurgulandığı gibi özel tazminatın amaçlarından bir tanesi de faydalı netice elde edilmemiş kurtarma faaliyetlerinde, kurtaranın, çevre kirliliğini önlemek için yapmış olduğu emeklerine ve giderlerine bir karşılık almasıdır. Bu karşılık için kurtaranın, mutlak suretle kurtarma faaliyetinin icrasına başlamış olması gereklidir.

Özel tazminatın belirlenmesinde Konvansiyonun m. 13 de oldukça önemlidir. Somut olaya göre Konvansiyonun m. 14 kapsamında ortaya çıkan giderlerin, m. 13 göre hesaplanan kurtarma ücretinden fazla olması durumunda da özel tazminata hükmedilir<sup>73</sup>. Özel tazminat giderleri, kurtarma faaliyeti esnasında kurtaranın yapmış olduğu makul nakdi harcamalar ve Konvansiyonun m. 13 1(h),(i),(j) kıstasları dikkate alınarak, kurtarma süresince fiilen ve makul surette kullanılan ekipman ve personel ilişkin<sup>74</sup> uygun bir tutarı ifade eder<sup>75</sup>.

Bununla birlikte giderlerin makul olması gerekir. Örneğin yangın müdahalesi için satın alınan köpükler yangına müdahale edildiği sürece gider olarak kabul edilir. Köpük, somut olaya uygun olmayan bir amaçla kullanılırsa gider olarak değerlendirilemez<sup>76</sup>. Kullanılan personel ve ekipmanlarda da makul olunması gerekir. Kurtarma faaliyetinde fiilen bulunmuş ve katkı sağlamış ekipmanlar ve iş gücü makul olarak değerlendirilir<sup>77</sup>.

Kurtarmaya fiilen katkı sağlayan personel ve ekipman giderlerinin makul olup olmadığının belirlenmesinde ise konvansiyonun m.

<sup>73</sup> BAYAMLIOĞLU, 2001, s. 60

<sup>74</sup> Kurtaranın, kurtarma operasyonuna katılan personeline fazla mesai ücreti, o operasyon için uzman personeli tedariki, olay yerine giderken harcanan yakıt gider kapsamındadır. BRICE, 2003, s. 430.

<sup>75</sup> Londra Konvansiyonu m. 14/3.

<sup>76</sup> BRICE, 2003, s. 430.

<sup>77</sup> KENNEDY ve ROSE, s. 205.

13/1/(h),(i) ve (j) hükümleri uygulanır<sup>78</sup>. Buna göre verilen hizmetin çabukluğu<sup>79</sup>, kurtarma faaliyetinde kullanılan araçların ve ekipmanların kullanıma hazır bulundurulması ve fiilen kullanılmış olması<sup>80</sup> ile kurtaranın ekipmanlarının, kurtarma faaliyeti için hazır olması ve etkinliği özel tazminat giderlerinin belirlenmesinde kullanılır.

*The Nagasaki Spirit*<sup>81</sup> davasına kadar giderler için ödenmesi gereken uygun bir tutarının hesaplanmasında kâr unsuru dikkate alınmaktaydı. Fakat ilgili davada Londra Konvansiyonu m. 14 kapsamının belirtilen giderlerin genel giderleri kapsadığı karara bağlanmıştır<sup>82</sup>. Böylece kurtaranın çevre korumasına yönelik yaptığı giderlerin karşılanması özel tazminatın asıl varlık nedeni haline gelmiştir<sup>83</sup>. Sonuç olarak bu durum çevrenin korunması için verdiği hizmete karşılık sadece yapmış olduğu giderler oranında bir ödeme alacağını bilen kurtaran kurtarma faaliyeti için gemisini, ekipmanlarını ve çalışanları riske atmak istememelerine yol açmıştır<sup>84</sup>.

Bu olumsuzluğun giderilmesine yönelik olarak Londra Konvansiyonu m. 14/2' de çevre zararının önlenmesi veya azaltılması amacıyla faaliyet göstermiş kurtaranların ödüllendirilmesi için özel tazminatın hakem veya mahkeme tarafından arttırılmasını mümkün kılmıştır. İlk aşamada özel tazminat, giderlerin %30'u kadar arttırılsa da ikinci aşamada<sup>85</sup> giderlerin %100'üne kadar bir artırım söz konusu olabilmektedir<sup>86</sup>. Fakat bu

<sup>78</sup> BRICE, 2003, s. 431.

<sup>79</sup> Londra Konvansiyonu m. 13/1(h).

<sup>80</sup> Londra Konvansiyonu m. 13/1(i).

<sup>81</sup> Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation Co. Ltd (The Nagasaki Spirit) [1997] 1 Lloyd's Rep. 323. <https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd970206/semco01.htm> erişim tarihi, 22.01.2021.

<sup>82</sup> KENNEDY ve ROSE, s 206.

<sup>83</sup> DEMİR, 2010, s. 233.

<sup>84</sup> BRICE, 1995-1996, s. 669.

<sup>85</sup> Hak ve nesafetin gerektirdiği hallerde. DEMİR, İsmail, "Special Compensation Protection and Indemnity Clause (SCOPIC)". Banka Huk. Dergisi, Vol:27, 2011, s 91.

<sup>86</sup> Demir bu karmaşık hesaplamayı bir örnekle daha anlaşılır hale getirmiştir. Londra Konvansiyonu m. 13'e göre belirlenen kurtarma ücretinin 1.000 TL ve Londra Konvansiyonu m. 14/2'e göre hesaplanan giderlerinin 800 TL olduğu durumunda giderler kurtarma ücretinin altında kaldığından özel tazminat doğmamıştır. Fakat, hakem veya mahkemece giderlerin %40 artırıldığı durumda gider 1.120 TL olarak hesapla-

artırım ile belirlenen toplam özel tazminat tutarının Londra Konvansiyonu m. 13 kullanılarak belirlenen kurtarma ücretinden indirilmesi gerekir<sup>87</sup>.

Londra Konvansiyonun m. 14/2 hükmü de birçok tartışmayı beraberinde getirmiştir. İki farklı üst sınırın belirlenmesi kanun yapma tekniği açısından doğru olmadığı söylenebilir. Yine üst sınırlara hakem veya mahkemenin takdirine bırakılması da uygulamada sorunlara yol açmıştır<sup>88</sup>.

Özel tazminatın belirlenmesi ile kurtarma ücreti arasında sıkı bir ilişki vardır. Özel tazminatın belirlenmesinde ve artırılmasında Londra Konvansiyonun m. 13 esas alınmaktadır. Aslında özel tazminat ücretinin ve hatta çevre zararının önlenmesi için yapılan faaliyetlerin kurtarma ücretinden bağımsız olarak değerlendirilmesi gereklidir. Zira, kurtarma ücretinin ve özel tazminatın belirlenmesinde mahkemelerin veya hakem heyetlerinin dikkat ettikleri sadece kurtaranın kurtarma faaliyetinde göstermiş olduğu çaba, beceri ve yapmış olduğu giderlerdir; kâr unsuru dikkate alınmamaktadır.

Çevre zararının muhtemel sonuçları da Londra Konvansiyonunda göz ardı edilmiştir. Kurtarmanın ve/veya çevre zararının önlenmesi için yapılan faaliyetlerin başarısız olması durumunda ortaya çıkacak zararlar da mutlak suretle özel tazminat hesaplanmasında dikkate alınmalıdır<sup>89</sup>. Bu tür bir hesaplamanın dikkate alınmaması akıllara kurtarma mevzuatının sadece su aracı malikinin<sup>90</sup> çıkarları doğrultusunda kirlilikle mücadeleyi teşvik ettiği ve kirlilikten etkilenen diğer ilgililerin çıkarlarını hiçe saydığı düşüncesini getirmektedir<sup>91</sup>.

Diğer bir eleştirilecek husus ise çok fazla riske girerek çevre kirliliğini engelleyen kurtaranın sadece maliklerden tazminat isteyebilecek olmasıdır. Buna karşın kirliliğin önüne geçen veya etkilerinin daha da azaltan kurtaranları, devlet dahil tüm ilgililerden teşvik edici bir ücret alması,

---

nacaktır. Bu durumda ise 1.120 TL tutan giderlerden kurtarma ücretinin çıkartılmasıyla özel tazminat tutarı belirlenecektir. Bu örnekte özel tazminat miktarı 120 TL olacaktır. DEMİR, 2010, s 224.

<sup>87</sup> KENNEDY ve ROSE, s 203.

<sup>88</sup> DEMİR, 2011, ss. 92-93.

<sup>89</sup> DEMİR, 2011, 93.

<sup>90</sup> Kurtarma ücretinin borçlusu

<sup>91</sup> BINNEY, s. 649.

çevrenin korunmasına olumlu etki sağlayacaktır. Zira çevremizin kurtarılan her eşyadan her gemiden ve hatta her ekonomik menfaatten daha değerli olduğu tartışmasızdır. Bu haliyle mevcut kurtarma mevzuatının, kamu yararında uzak olduğunu söylemek mümkündür. Doktrinde Binney<sup>92</sup> de mevcut kurtarma mevzuatını kamu yararı düşüncesinden uzak olması nedeniyle eleştirmektedir.

### C. SCOPIC Klozu

Özel tazminatın sadece giderleri kapsayacak şekilde düzenlenmesi ve tam bir teminat sistemine sahip olmaması ve hesaplanmasında kâr unsurunun göz ardı edilmesi uygulamada sorunlara yol açmıştır<sup>93</sup>. Kurtaranların, özel tazminat için bir teminat sistemi olmaması, tazminatı ya geç aldıklarını ya da hiç alamadıkları; P&I kulüplerinin de kurtarma faaliyetlerinin sırf özel tazminat ücretini artırmak adına uzatıldığı yönündeki şikayetlerine<sup>94</sup> cevaben LOF 2000<sup>95</sup> kurtarma sözleşmesine “*The Scopic Clause*” klozu eklenmiştir.

SCOPIC Klozu<sup>96</sup>, kurtarma faaliyeti sonunda, faydalı netice elde edilmese dahi, kurtarana, çevrenin korunmasına yönelik yaptığı giderler için önceden belirlenen tarife<sup>97</sup> üzerinden bir tazminat isteme hakkı veren bir ilkedir<sup>98</sup>. Kurtaranın isteyebileceği giderlerin kapsamına ise personel çalıştırılması, araçların ve kullanılan teçhizatın kiralanması ve kurtarma faaliyeti için makul bir şekilde olan diğer giderler girmektedir<sup>99</sup>. Ayrıca

<sup>92</sup> BINNEY, s. 652.

<sup>93</sup> BRICE, 2003, ss. 614-615.

<sup>94</sup> MERCANGÖZ Ebru, Kurtarma ve Yardım Hukukunda 1989 Londra Konvansiyonu, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk A.B.D., Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2001, s. 107.

<sup>95</sup> Güncel olmasından dolayı dipnotlarda LOF 2020 SCOPIC Klozu maddelerine atıf yapılmıştır.

<sup>96</sup> SCOPIC Klozu tamamlayıcı nitelikte bir uygulama olduğundan kurtaran, yine Londra Konvansiyonu m. 13 üzerinden hesaplanacak kurtarma ücretine hak kazanır. DEMİR, 2010, s. 238.

<sup>97</sup> İlgili tarife LOF sözleşmesinin ek A kısmında belirlenmiştir. Detaylı bilgi için bkz. LOF 2020 Ek A, SCOPIC Klozu tarifesi, <https://assets.loyds.com/assets/pdf-scopic-appendix-a-2020/1/Appendix-A-2020.pdf>, erişim tarihi 11.02.2021.

<sup>98</sup> NUMMEY, T. L. “Environmental Salvage Law in the Age of The Tanker”, Fordham Environmental Law Review, 20(1), 2009, s. 288.

<sup>99</sup> DEMİR, 2011, s.101.

SCOPIC Klotunda kâr unsuru da dikkate alınmaktadır. Belirlenen tazminat üzerinden %25'i oranında bir kâr payı hesaplanarak tazminat tutarına eklenmektedir<sup>100</sup>.

LOF 2000 sözleşmesi ile kurtarma hukukuna giren SCOPIC Klotu, özel tazminatın alternatifi olarak düşünülmüştür. Bu açıdan, klotun kullanıldığı durumlarda çevrenin korunmasına yönelik faaliyetler özel tazminata göre değil SCOPIC Klotu'na göre değerlendirilir<sup>101</sup>.

Kurtaranın SCOPIC Klotuzuna dayanarak bir ücret isteyebilmesi, tıpkı özel tazminatta olduğu gibi, Londra Konvansiyonu m. 13 ile belirlenen kurtarma ücretinin SCOPIC ücretinden az olması şartına bağlıdır. Diğer bir ifadeyle kurtaranın SCOPIC ücretinden yararlanması kurtarma ücretine bağlıdır<sup>102</sup>.

Klotun uygulanabilmesi için kurtaranın klotdan yararlanma isteğini gemi malikine yazılı olarak bildirmelidir. Ek olarak, LOF 2000'in ön yüzünde bulunan kutu 7'deki "hayır" ibaresinin de silinmesi gereklidir<sup>103</sup>. Bu şartların yerine getirilmediği durumlarda çevrenin korunmasına yönelik faaliyetler, yalnızca özel tazminat kapsamında<sup>104</sup> değerlendirilir<sup>105</sup>.

Klotun getirdiği önemli yeniliklerden birisi, teminatın sabitlenmesidir. Gemi maliki klotun uygulanmaya başlamasından itibaren iki iş günü içerisinde 3 milyon değerinde teminatı kurtarana vermek zorundadır<sup>106</sup>. Verilen teminatın klot kapsamında ödenen ücretten fazla olması durumunda ise gemi malikleri kurtarandan teminatın iadesini talep edebilirler<sup>107</sup>. Kurtaran, iki iş günü içerisinde kendisine teminat verilmediği takdirde klotun uygulanmasından vazgeçebilir<sup>108</sup>.

Hem gemi malikinin hem de kurtaranın SCOPIC Klotunu feshetme hakkı vardır. Kurtaran, SCOPIC Klotundan faydalanmaktan vazgeçerse

<sup>100</sup> SCOPIC Klotu 2020, m. 5/iv.

<sup>101</sup> DEMİR, 2011, s 96.

<sup>102</sup> DEMİR, 2010, s. 237.

<sup>103</sup> DEMİR, 2010, s. 237.

<sup>104</sup> Özel tazminat şartları sağlandığı takdirde.

<sup>105</sup> BISHOP, s. 78.

<sup>106</sup> SCOPIC Klotu 2020, m. 3/i

<sup>107</sup> DEMİR, 2011, s 99.

<sup>108</sup> SCOPIC Klotu 2020, m. 4.

çevrenin kirlenmesine yönelik faaliyetler özel tazminat kapsamında değerlendirilir<sup>109</sup>. Gemi malikinin de klozu fesih hakkı vardır. Fesih hakkını kullanmak isteyen gemi maliki, durumu 5 gün öncesinden kurtarana ihbar etmek zorundadır<sup>110</sup>.

LOF 2020 ile gemi malikinin fesih hakkına ilişkin olarak hakeme başvurma imkânı getirilmiştir. Buna göre sözleşmenin gemi maliki tarafından feshedilmesine rağmen tarafların fesih şartları üzerinde anlaşamamaları durumunda, taraflar dilerse, sözleşme maddelerinin ve şartlarının geçerliliği ile sözleşmenin sona erip ermediğinin<sup>111</sup> belirlenmesi için hakemlere başvurma imkanına sahiptirler<sup>112</sup>. LOF 2020'ye eklenen bu yeni maddeyle kurtaran ile gemi maliki arasında SCOPIC Klozunun feshedilmesi yönünde bir uyuşmazlık olması durumunda taraflar için hakem yolu açılmış ve böylece kurtaran bakımından ekstra bir korunma sağlanmıştır.

SCOPIC Klozu ile kurtarma mevzuatındaki çevrenin korunmasına ilişkin eksiklikler büyük ölçüde giderilmiştir. Kloz ile kurtaranlara yaptıkları giderler yanında çevre korunmasına yönelik faaliyetler için ek bir ödeme alma imkânı verilmiştir. Yine özel tazminatın ödenmesine ilişkin karmaşık sürece çözüm bulunarak kurtaranların, hak ettikleri ödemeye daha süratli kavuşmaları sağlanmıştır<sup>113</sup>. Ayrıca, özel tazminata hak kazanmak için mutlak suretle aranan çevre zararı tehdidinin SCOPIC Klozu için aranmaması olumlu olmuştur. Çevre zararının olmadığı durumlarda dahi kurtaranın çevrenin korunmasına yönelik almış olduğu önlemler

---

<sup>109</sup> DEMİR, 2011, s. 99.

<sup>110</sup> SCOPIC Klozu 2020, m. 9/i. SCOPIC Kloz 2020, <https://assets.lloyds.com/assets/pdf-scopic-2020/1/SCOPIC-2020.pdf>, erişim tarihi 22.01.2021.

<sup>111</sup> Hakemler sözleşmeyi sona ermiş olarak değerlendirseler bile fesih ihbarında bulunan süre boyunca kurtaranın SCOPIC klozu hakları ile Londra Konvansiyonu m. 13 uyarınca belirlenecek kurtarma ücreti hakkı halen korunur.

<sup>112</sup> SCOPIC Klozu 2020, m. 19/1

<sup>113</sup> DEMİR, 2010, s. 23.

ödüllendirilmiştir<sup>114</sup>. SCOPIC Klozu ile özel tazminattaki coğrafi sınırlandırma kaldırılması<sup>115</sup> da çevrenin korunmasına yönelik kurtarma faaliyetlerinin tüm sulara ödüllendirilmesi teşvik edilmiştir.

## SONUÇ

Asıl gayesi tehlike altındaki su aracını veya eşyayı güvene almak olan kurtarma mevzuatına, yaşanan tanker kazaları sonrası deniz çevresinin korunması gibi çok önemli bir amaç daha eklenmiştir. Bu amaca ulaşmak için kurtaranların çevre korunmasına yönelik yaptığı faaliyetler için teşvik edilmesi gereklidir. Bu bilinçle LOF 80 kurtarma sözleşmesi hazırlanmıştır. LOF 80 ile kurtaranlar çevre kirliliğiyle mücadele için yaptığı masraflarla beraber ek bir ödeme alabilir hale gelmişlerdir. Bununla birlikte LOF 80 sadece tanker kirleticilerini kapsadığından daha geniş kapsamlı bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaca binaen Londra Konvansiyonuna özel tazminat hükmü eklenmiştir.

Londra Konvansiyonu m. 14 ile düzenlen özel tazminat çevre zararının olduğu durumlarda uygulama imkânı bulunan bir ilkedir. Çevre zararı ise Konvansiyonun m. 1/d tanımlanmıştır. Buna göre bir zararın çevre zararı olarak kabul edilmesi *esaslı fiziki zarar* olması gereklidir. Muhtemel zararlar diğer bir ifadeyle kirlenme riski özel tazminatın kapsamına girmez. Konvansiyonun koyduğu bu esaslı zarar kriteri kanaatimizce yanlış bir sınırlamadır. Zira, kirleticinin esaslı olarak nitelendirilmesi her zaman objektif olamayabilir. Küçük miktardaki bir kirletici bile tabiat için çok büyük tehlike de arz edebilir.

Konvansiyonda çevre kirliliği için bir coğrafi sınır belirlenmemiştir. Buna göre sadece “...karasularındaki ya da iç sulardaki deniz yaşamına veya kaynaklarına ya da bunlara bitişik alanlar...” kirliliğin konusu olabilmektedir. Dolayısıyla yalnızca bu alanlarda verilen kurtarma hizmeti sonucunda özel tazminata hak kazanılması mümkündür. Son derece hatalı

<sup>114</sup> ZANELLA, T. V “Marine Salvage and the Protection of the Marine Environment: The Reassessment of the ‘No Cure-No Pay’ Principle for the Protection of the Marine Environment”. *Advanced Shipping and Ocean Engineering*, Vol. 3 Iss. 4, 2014, s. 45.

<sup>115</sup> MERCANGÖZ, s. 110.

olan bu düzenleme kanaatimizce tüm suları kapsayacak şekilde değiştirilmelidir. Nitekim açık denizde meydana gelen bir kirliliğin kıyı devletinin deniz ekolojisine zarar vermesi her zaman ihtimal dahilindedir.

Özel tazminat, kurtaranın çevre kirliliğini önlemek amacıyla yapmış olduğu giderleri karşılayan bir ödeme sistemidir. Giderler için ödemelerin arttırılması mümkün olsa da bu artırımın kâr unsurunu içermemesi ve hesaplanmasının karmaşıklığı uygulamada sorunlara yol açmaktadır. Özellikle faydalı neticenin elde edilmediği diğer bir ifadeyle kurtarma ücretinin doğmadığı durumlarda kurtaranın tek alacağı ödeme özel tazminat olacaktır. Sadece giderlerini karşılanacağını, kâr edemeyeceğini bilen kurtaran çevrenin korunmasında çok fazla istekli olmayabilecektir. Dolayısıyla, özellikle çevre kirliliği olasılığının yüksek olduğu olaylarda, kurtaranın teşvik edilmesi için hem kurtarma ücretinin borçlusu hem de kirliliğin tehdit ettiği ülkeler, çevre kirliliğini önlemek için yapmış olduğu hizmetler için kurtarana daha teşvik edici bir ödeme yapmalıdırlar.

LOF 2000 ile kurtarma literatürüne giren SCOPIC Klozu, özel tazminatın bazı eksik yönlerini tamamlayıcı niteliktedir. SCOPIC Klozuyla Londra Konvansiyonuyla belirlenen çevre zararı sınırının olumsuz yönleri bertaraf edilmeye çalışılmıştır. Diğer bir ifadeyle açık denizlerde icra edilen bir kurtarma faaliyetindeki kurtaranın deniz çevresinin korunmasına yönelik yaptığı giderleri teminat altına alınarak, kurtaranlar teşvik edilmiştir. Ayrıca, SCOPIC Klozu'nun kullanılması özel tazminatın belirlenmesindeki uzun süreçleri ve karmaşık hesaplama yöntemini ortadan kaldırdığından, SCOPIC Klozu kurtaranlar açısından geniş çaplı kabul görmüştür. Bununla birlikte SCOPIC Klozu tarifelerinin büyük kirlenme olaylarında yetersiz kalma olasılığı bulunmaktadır. Bu nedenle, kirlenmenin büyük olduğu ve giderlerin çok yüksek olduğu durumlarda kurtaranlar, SCOPIC Klozu yerine özel tazminat hükümlerine başvurmak isteyebilmektedir.

SCOPIC Klozu gerek özel tazminat gerekse LOF 80'ne kıyasen daha çevreci hükümleri ihtiva etmektedir. Bu hükümlerin kurtarma mevzuatının temelini oluşturan Londra Konvansiyonunda da yer alması gerekir. Ayrıca, Londra Konvansiyonunda yer alan özel tazminat coğrafi sınırlandırmaları çıkarılmalı ve kurtarma ücretinin hiç doğmadığı durumlarda



özel tazminat hesaplanmasına kâr unsurunun eklenmesine dair bir hüküm ilave edilmelidir.

## KAYNAKLAR

- 1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/05/20140524-2-1.pdf>, erişim tarihi 17.11.2020.
- 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun, No: 6480, Kabul Tarihi: 14.05.2013, Resmî Gazete Sayı: 28661, Tarih 29.5.2013.
- ABERDEIN, D. "Marine Salvage and The Environment: New Zealand and the 1989 Salvage Convention" *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 10(Part I), 1994, 35-74.
- AKTEN Necmettin, "Shipping Accidents: a Serious Threat for Marine Environment", *J. Black Sea/Mediterranean Environment*, Vol. 12, 2006, 269-304.
- ALLEN Michael, "The International Convention on Salvage and LOF 1990." *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 22, no. 1, January 1991, 119-130.
- ATAMER Kerim, "1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma", Prof. Dr. Hüseyin Ülgene Armağan, 1. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, 807-890.
- ATAMER Kerim, *Deniz Ticaret Hukuku*, 1. Cilt, On İki Levha, İstanbul, 2017.
- BAYAMLIOĞLU Emre, "1989 Tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma ve Yardım Konvansiyonun 14. Maddesi: Özel Tazminat (Special Compensation), Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı, Beta Yayınları, İstanbul, 2001, 47-65.
- BEDERMAN, D. J., / DEHNER, J. S. "Salvage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 26, 1995, 621-629.
- BINNEY Brian F., "Protecting the Environment with Salvage Law: Risks, Rewards, and the 1989 Salvage Convention", *Wash. L. Rev.*, Vol: 65, 1990, 639-656.
- BISHOP Archie, "The Development of Environmental Salvage and Review of The London Salvage Convention 1989". *Tul. Mar. LJ*, Vol: 37, 65-106.
- BOZABALI Banu Bozkurt, "Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtarmanın Ücret Hakkı", *S.D.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi C.I S.1,2011*, 169-191.

- BRICE Geoffrey, "Salvage and Maritime Enviroment", Tulane Law Rev, Vol: 70, No: 2&4, 1995-1996, 669-678.
- BRICE Geoffrey, Brice on Maritime Law of Salvage, 4. bası, REEDER, John (ed.), Sweet and Maxwell, U.K., 2003.
- CLETON Robert, "Introductory Note to the International Convention on Salvage, 1989", Unif L Rev os ,1989, 188-212.
- DAVIES, M. "Whatever Happened to The Salvage Convention 1989" Journal of Maritime Law and Commerce, 39(4), 2008, 463-504.
- DEMİR İsmail "Special Compensation Protection and Indemnity Clause (Scopic)". Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 27(4), 2011. 89-110.
- DEMİR İsmail, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, 1.Bası, Turhan Kitapevi, Ankara, 2010.
- GASKELL Nicholas J.J., "The 1989 Salvage Convention and The Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990", Tulane Maritime Law Journal, 16(1), 1991, 1-104.
- GOLD Edgar, "Marine Salvage: Towards New Regime" Journal of Maritime Law and Commerce, 20(4), 1989, 487-504.
- GORMLEY W. Paul, "The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on the Problem of Collision", 3 Inter-Am L Rev, 1961, 317-346.
- KARA Hacı, "Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararından Hukuki Sorumluluk", Yamaner Marka Patent Müşavirlik Yayıncılık Ticaret A.Ş., İstanbul, 2005.
- KAYIHAN Şaban, Deniz Ticareti Hukuku, Umuttepe Yayınları, Sakarya, 2020.
- KENDER, Rayegan, Denizde Kurtarma-Yardım 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 952 Hukuk Fakültesi No: 197, İstanbul, 1962.
- KENNEDY William Rann/ ROSE Francis D., Kennedy and Rose The Law of Salvage, 6<sup>th</sup> ed, Sweet and Maxwell, London, 2002.
- KERR Donald A. "The Past and Future of No Cure-No Pay". J. Mar. L. & Com. 23, 1992, 411-428.
- KERR Michael, "The International Convention on Salvage 1989: How It Came to Be", The International and Comparative Law Quarterly Vol. 39 No. 3, 1990, 530-556.

- KÖSEOĞLU, Burak, TÖZ Ali Cemal/ ŞAKAR Cenk, "Deniz Atıklarının Değerlendirilmesi ve Geri Dönüşümü: İstaç Örneği". Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 8, 2016, 153-177.
- KURAN Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, 6. Bası, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2016.
- LOF 2020 Ek A, SCOPIC Klozu tarifesi <https://assets.loyds.com/assets/pdf-scopic-appendix-a-2020/1/Appendix-A-2020.pdf>, erişim tarihi 11.02.2021.
- MERCANGÖZ Ebru, Kurtarma ve Yardım Hukukunda 1989 Londra Konvansiyonu, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk A.B.D., Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2001.
- MILLER Anthony R, "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - LOF 1980: A Commentary." Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 12, Vo. 2, January 1981, 243-262.
- NANDA Ved P., "The Torrey Canyon Disaster: Some Legal Aspects", Denv LJ, Vol: 44, 1967, 400-425.
- NUMMEY T. L. "Environmental Salvage Law in The Age of The Tanker", Fordham Environmental Law Review", 20(1), 2009, 267-304.
- SCOPIC Kloz 2020, <https://assets.loyds.com/assets/pdf-scopic-2020/1/SCOPIC-2020.pdf>, erişim tarihi 22.01.2021.
- Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation Co. Ltd (The Nagasaki Spirit) [1997] 1 Lloyd's Rep. 323. <https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd970206/semco01.htm> erişim tarihi, 22.01.2021.
- SHARPE H. Birch, "Maritime Salvage", Law Quarterly Review 22(2),1906, 163-171.
- SHEEN Barry, "Conventions on Salvage", 57 Tulane Law Rev 1387, 1982-1983, 1387-1411.
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı İnternet Sitesi, <http://ua.mfa.gov.tr/detay.aspx?2233>, erişim tarihi 05.01.2020.
- YAZICIOĞLU Emine, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 16. Bası, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2020.
- ZANELLA T. V. "Marine Salvage and the Protection of the Marine Environment: The Reassessment of the 'No Cure-No Pay' Principle for

the Protection of the Marine Environment”, *Advanced Shipping and Ocean Engineering*, Vol. 3 Iss. 4, 2014, 41-49.