

KURTARMA FAALİYETİNDE DENİZ KİRLENMESİNİ ENGELLEYEN KURTARANIN ÜCRET HAKKI

Dr. Banu BOZKURT BOZABALI

ÖZET

Bu çalışmanın amacını, deniz kirlenmesini engelleyen kurtaranın ücret hakkını; tarihsel gelişim içerisinde, mukayeseli bir biçimde, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda yapılan düzenlemeler de dahil olmak üzere incelemek oluşturmaktadır. Bu gaye ile her şeyden önce, kurtarma faaliyetine ilişkin genel açıklamalar yapılacak; tarihsel gelişim kapsamında Kurtarma, Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele (1910 Brüksel Sözleşmesi) ve Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989) ikinci ve üçüncü başlıklarda ele alınacak; sonrasında kurtarma faaliyetindeki önemli rolü sebebiyle İngiltere'deki durum ve özellikle Lloyds Open Form değerlendirilecek; bu mukayeseli değerlendirmeler ışığında da son olarak ülkemizde yürürlükte bulunan Ticaret Kanunu ile yürürlüğe girecek olan Yeni Türk Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemeler incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Kurtarma, Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele (1910 Brüksel Sözleşmesi); Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989); Birleşik Krallık 1995 Deniz Ticaret Kanunu 9. Kısım; Lloyds Open Forum; Türk Ticaret Kanunu m. 1222 – 1229; Yeni Türk Ticaret Kanunu m. 1298 - 1306.

REWARD AND COMPENSATION RIGHT OF THE SALVOR PREVENTING SEA POLLUTION

ABSTRACT

The aim of this paper is to examine the reward and compensation rights of the salvors within the historical developments, in a comparative way and concerning the clauses of the new Turkish Code of Commerce. For this aim, first of all, a general explanation of salvage activities will be given. Within the historical developments Brussels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea and International Convention on Salvage will be

examined in a second and third chapter. Because of its important place in salvage activities, the situation in United Kingdom and especially Lloyds Open Forum will be analyzed in a fourth place. An examination of the clauses of the Turkish Code of Commerce still in vigour and the new Code of Commerce on salvage will be done lastly.

Key Words: *Salvage, Brussels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea, International Convention on Salvage, 9th Chapter of United Kingdom's 1995 Merchant Shipping Act, Lloyds Open Forum, articles 1222 – 1229 of Turkish Code of Commerce still in vigour, articles 1298 – 1306 of the new Turkish Code of Commerce.*

1) GİRİŞ

Deniz ticaretinin gelişimine paralel bir biçimde ortaya çıkan doğa olayları sonucunda, deniz tehlikesine maruz kalan geminin ve gemideki şeylerin kurtarılması faaliyeti de gelişmiş ve yıllar içerisinde uluslararası antlaşmalar ile bu konuda yeknesak düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır. Bu uluslararası antlaşmalar arasında en geniş uygulama alanı bulanlar, 1910 tarihli Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele ile 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (SALVAGE 1989)'dir.

Kurtarma faaliyeti esnasında ortaya çıkan çevre kirlenmesi, özellikle yıllar içerisinde önem kazanmış; buna paralel olarak da, 1989 yılında yapılan sözleşmede özel bir düzenleme ile ele alınmıştır.

Çalışmamızda, deniz kirlenmesini engelleyen kurtaranın ücret hakkını, tarihsel gelişim içerisinde, mukayeseli olarak inceleyeceğiz. Bu çerçevede öncelikle kurtarma faaliyetine ilişkin açıklamalara yer verilecek; ardından tarihsel gelişim başlığı altında 1910 Sözleşmesi ve akabinde SALVAGE 1989 ele alınacak; sonrasında kurtarma faaliyetindeki önemli rolü sebebiyle İngiltere'deki durum ve özellikle Lloyds Open Form değerlendirilecek; en son olarak da mevcut yasal düzenleme ve Yeni Türk Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemeler incelenecektir.

2) KURTARMA FAALİYETİ

Kurtarma faaliyeti, deniz tehlikesine maruz kalmış bir geminin, onun yükünün ve kimi zaman o gemi adamlarının bu tehlikeden, başka bir gemi veya üçüncü kişiler tarafından kurtarılmasıdır. Doktrinde önceleri kurtarma ve yardım faaliyeti ayrımı yapılmakta ve kurtarma faaliyetinin idaresiz kalmış bir geminin

kurtarılması; yardımın ise idaresiz değil ama deniz tehlikesine maruz kalmış geminin kurtarılmasını ifade ettiği belirtilmekteydi. Ancak günümüzde bu ayırım ortadan kalkmıştır¹.

Kurtarma faaliyetinin unsurlarına ilişkin olarak ise, öncelikle kurtarmanın gemi ve gemideki eşyalar için yapılması gerektiği belirtilmelidir. Burada, gemideki eşyadan amaç, sadece yük değil; aynı zamanda yolcu ve gemi adamlarının bagaj ve şahsi eşyalarıdır².

Kurtarma faaliyetinin tanımından çıkan ikinci unsur, kurtarılan geminin bir deniz tehlikesine maruz kalması gerekliliğidir. Burada kurtarma faaliyetini, müşterek avaryadan ayıran temel hususun, maruz kalınan tehlikenin gemi ve yükü müştereken tehdit etmesinin aranmaması olduğu da ayrıca belirtilmelidir³.

Kurtarma faaliyetinde bulunmuş olması ve bunun gemi kaptanın açık ve makul direnmesine (mümanaat) rağmen yapılmamış olması da kurtarma faaliyetinin bir başka unsurudur⁴.

Kurtarma faaliyetinde ücret hususunu da yakından ilgilendiren bir diğer unsur, faydalı sonuçtur. Faydalı sonucun içeriği tarihsel gelişim içerisinde değişikliğe uğramıştır. 1910 Sözleşmesi imzalandığı sırada ve sonrasında uzun yıllar, gemi ve eşyadan bir şeylerin kurtarılması faydalı netice olarak değerlendirilmiştir⁵. Günümüzde ise, gemiden herhangi bir şey kurtarılamasa dahi, çevre kirlenmesinin engellenmiş olması da faydalı netice olarak değerlendirilmektedir⁶. SALVAGE 1989'un, ücret ve ödüle ilişkin yürürlüğe koyduğu düzenleme bu sonuca ulaşmamızı gerektirmektedir⁷.

Kurtarma faaliyeti, önceden yapılan bir sözleşmeye dayanarak ifa edilebilir. Bu halde kurtarma ücreti sözleşme ile tespit edilmiş olabilir veya sonradan bu ücret mahkeme veya hakem tarafından belirlenebilir⁸. Bununla beraber, bazen, önceden yapılmış bir sözleşme olmamasına rağmen, tehlikeye maruz kalmış gemi ve yük de kurtarılabilir. Sözleşme olmayan hallerde, kurtarma faaliyeti için ödenecek ücret faaliyet sonrasında belirlenir. Bu durumda, tayin edilen ücrette değişiklikler yapılması mümkündür⁹.

¹ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon, "Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte)", XII Levha Yayınları, 12. Baskı, İstanbul, 2010, s. 202.

² KENDER; ÇETİNGİL, a.g.e, s. 203.

³ KENDER; ÇETİNGİL, a.g.e, s. 203.

⁴ KENDER; ÇETİNGİL, a.g.e, s. 203 – 204.

⁵ KENDER; ÇETİNGİL, a.g.e, s. 204.

⁶ Aynı yönde bkz. http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_salvage (10.08.2011).

⁷ Konuya ilişkin olarak aşağıda III ve IV. paragraflarda daha ayrıntılı açıklama yapılacaktır.

⁸ KENDER; ÇETİNGİL, a.g.e, s. 206 – 207.

⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. KENDER; ÇETİNGİL, a.g.e, s. 206; http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_salvage (10.08.2011).

3) TARİHSEL GELİŞİM

Kurtarma faaliyetine ilişkin uluslararası düzenleme çok eski tarihlidir. Her ülkenin kendi kurtarma kurallarının olması ve uluslararası alanda bu konuda anlaşmazlıkların çıkması nedeniyle, 1910 tarihinde Brüksel’de yapılan konferans sonucunda, *Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele* imzalanmıştır. 1910 Brüksel Sözleşmesi, uzun yıllar içerisinde birçok ülke tarafından imzalanmış ve çok geniş uygulama alanı bulmuştur. Ülkemiz de Lozan Barış Antlaşması’nda 1910 Brüksel Sözleşmesi’ne taraf olacağını beyan etmiş; Sözleşme 1937 yılında 3226 sayılı Kanun ile iç hukukumuzda geçirilmiştir¹⁰.

Antlaşma, İngilizce “*no cure no pay*” adı ile anılan genel ilkeyi ortaya koymuştur¹¹. Bu prensibi düzenleyen antlaşmanın 2. maddesi uyarınca, faydalı bir sonuca ulaşılmış her türlü kurtarma ve yardım faaliyeti, uygun bir ücrete hak kazandırır. Yapılan yardım faydalı bir netice vermez ise hiçbir ücret ödenmesi gerekmez. Ödenecek ücret, hiçbir halde, kurtarılan eşyanın değerinden fazla olamaz¹².

Maddenin ikinci cümlesinden hareket ile antlaşmada öngörülen “*faydalı netice*” den, geminin ve/veya yükün bir kısmı veya tamamının kurtarılmasının ifade edildiği anlaşılmaktadır. Buna göre, kurtarma faaliyeti sonucunda gemi ve /veya yük kurtarılamamış ise, kurtaran herhangi bir ücrete hak kazanamayacaktır.

Uzun yıllar bu şekilde uygulanan kurtarma kuralının sorgulanmaya başlanması, 1978 yılı Mart ayında meydana gelen Amoco Cadiz olayı ile olmuştur. Amerikan şirketinin sahip olduğu Liberya bandıralı petrol tankerinin, gemi içerisinde meydana gelen bir patlama sonucunda dümeni kırılmış ve tanker İngiltere kıyılarına sürüklenerek karaya oturmuş; 228 bin tonluk ham petrol denize dâğılarak, 400 kilometrelik kıyı şeridinde çevre kirlenmesine sebep

¹⁰ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. aşağıda paragraf VI.

¹¹ www.austlii.edu.au/au/other/dfat/nia/1996/26.html (10.08.2011); http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_salvage (10.08.2011); WHITE, F. Stephen, “*Salvage Convention of 1989: Rewarding Efforts to Protect the Environment*”, www.vesselassist.com/SWhite_salcon89.html (10.11.2006); CLARK, D. Peter, “*Salvage Law Would Reward Environment-Saving Efforts*”, *Sea Law Volume 1*, 12 Ekim 1989 <http://www.navlaw.com/articles/v1/salvage-law-would-reward-environment-saving-efforts.htm> (15.08.2011).

¹² “*Faydalı bir netice vermiş olan her türlü muavenet yahut tahlis keyfiyeti muhik bir ücreti icap eder. Yapılan yardım faydalı bir netice vermez ise hiçbir ücret itası lazım gelmez. Hiçbir halde tediye edilecek para kurtarılan eşyanın kıymetini tecavüz edemez.*”

olmuştur¹³. Olaydan özellikle Fransa kıyıları ve bu kıyılardaki istiridye çiftliklerinin sahipleri etkilenmiştir. Olay esnasında, gemi kaptanı ile donatan arasında, geminin römorkör ile yedeğe çekilip çekilmemesi tartışması yaşanmış ve bu tartışma çok ciddi zaman kaybına sebep olduğu için, bu süre içerisinde gemi karaya oturarak, petrolün denize dağılması sonucu deniz kirlenmesi ortaya çıkmıştır¹⁴.

Olay öncelikle gemi kaptanı ve donatan ile kurtaranın görevlerinin tekrar ele alınmasına sebep olmuştur. Bu değerlendirme, ayrıca mevcut kurtarma kurallarının da, gelişen deniz ticareti karşısında yetersiz olduğu sonucunu ortaya çıkarmıştır¹⁵.

Gerçekten de, görevlerini gereği gibi yerine getiren, ancak yükü kurtaramayan, fakat çevre kirlenmesi zararını azaltan veya engelleyen kurtaranın, herhangi bir ücrete hak kazanmaması hakkaniyete aykırı bir durum oluşturmaktadır. Her ne kadar kimi ulusal mahkemeler, kirlenme ve diğer şikayet ve tazminat taleplerinden donatanı kurtaran kurtarıncının, bunun karşılığında ödüllendirilmesi gerektiğini öngörmüşse de, bu durum geniş uygulama alanı bulmamıştır¹⁶.

Tüm bunların yanında, deniz kirlenmesi ile mücadele etmek için yürürlüğe konan uluslararası antlaşmaların ve çevre koruma bilincinin gelişmesi ile de bu kuralların çatıştığı gözlemlenmiştir¹⁷.

Burada kurtarma faaliyeti ile petrol kirliliğinden doğan zararların tazmini faaliyeti arasındaki ilişkiyi de ele almak gerekmektedir. Gerçekten de uluslararası alanda, 1969 tarihli *Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Antlaşma* (CLC 69) ve 1971 tarihli *Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme* (FUND 71) ile petrol zararlarından doğan kirlenmeye ilişkin donatanın sorumluluğu düzenlenmiş iken¹⁸, kurtarma faaliyetine ilişkin olarak 1910

¹³ Olay ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. TÛTÛNCÛ, Ayşe Nur, *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*, Beta Yayınları, 3. Baskı, İstanbul 2004, s. 143.

¹⁴ www.austlii.edu.au/au/other/dfat/nia/1996/26.html (10.08.2011).

¹⁵ www.austlii.edu.au/au/other/dfat/nia/1996/26.html (10.08.2011).

¹⁶ Buna İngiliz Mahkemeleri "sorumluluk kurtarması" (liability salvage) adını vermektedir. WHITE F. S.a.g.m; KENDER, Rayegan, "*Denizde Yağla Kirlenme ve Sigorta*", Dr. Iur. Hans – Joachim ENGE'nin "Ölverschmutzung der Meere und Versicherung" Makalesinin İncelemesi, Sigorta Hukuku Dergisi, Sayı 1, Cilt 1, Şubat 1982, s. 119 – 121 (KENDER, Denizde Kirlenme).

¹⁷ WHITE, a.g.m.

¹⁸ Bu antlaşmalara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. KENDER, Rayegan, "*Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu*", Sorumluluk ile Sigorta Hukuku Uygulamaları Açısından Deniz Kazaları Sempozyumunda Yayımlanmış Tebliğ, 13-15 Ekim 1982, İstanbul, s. 209 – 230; KENDER Rayegan, "*Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk için Mecburi Sigorta*", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 2, 1982, s. 14 – 22

Brüksel Sözleşmesi uyarınca *no cure no pay* prensibinin devam etmesi ve bu nedenle çevre kirliliğini önleyici veya azaltıcı kurtarma faaliyetinin yapılmaması mevcut düzenleme ile de çelişmiştir. Özellikle Amoco Cadiz olayı, bu çelişkiyi çok net bir biçimde gözler önüne sermiştir. Olayda donatan ile gemi kaptanı, kurtarma faaliyetine gerek olup olmadığı tartışmasının yanında, böyle bir gereksinim olması halinde, kurtarma faaliyetini yapacak şirketi buna nasıl ikna edeceklerine dair de görüşme yapmışlardır¹⁹.

Bu ve buna benzer olaylarda, yükü kurtarma ihtimalinin az olduğu veya hiç olmadığı hallerde, kurtarma şirketleri, önceden sözleşmeleri olsun veya olmasın, ücrete hak kazanamama riskini göze almayarak, olaylara müdahale etmekten çekinmekteydiler²⁰. Bu durum da, özellikle petrol tankerleri söz konusu olduğunda, deniz kirlenmesini ve dolayısıyla da donatanın bu kirlenmeden doğan sorumluluğunu arttırmaktaydı. Tüm bu nedenlerle, 1910 Brüksel Sözleşmesi'ndeki *no cure no pay* prensibinin tekrar ele alınması gerekmektedir.

Kazanın hemen ardından, Comité Maritime International (CMI)²¹ bir rapor hazırlayarak konuyu ele almış, konu daha sonra Mayıs 1981'de Montreal'de yapılan CMI konferansında tartışılmıştır. Montreal konferansında yapılan tartışmalar sonucunda, kurtarma faaliyeti ile ilgili bir son rapor yayınlanmıştır²². Bu raporun yayınlanmasından sonra, bu alandaki gelişmeler biraz yavaşlamış ve 1989 yılına gelinene kadar uluslararası alanda ele alınmamıştır²³.

(KENDER, Sigorta); KENDER Rayegan, "Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları için Uluslararası Tazminat Fonu Tesisi Hakkında 18 Aralık 1971 tarihli Brüksel Antlaşması", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 1, 1983, s. 6 – 11 (KENDER, Brüksel Antlaşması).

¹⁹ <http://www.wfu.edu/~palmitar/Law&Valuation/chapter%201/1-4-1-AmocoCadiz.htm> (10.08.2011); <http://openjurist.org/699/f2d/909/oil-spill-by-amoco-cadiz-off-coast-of-france-on-march-16-1978-astilleros-espanoles-sa> (10.08.2011).

²⁰ <http://www.wfu.edu/~palmitar/Law&Valuation/chapter%201/1-4-1-AmocoCadiz.htm> (10.08.2011); <http://openjurist.org/699/f2d/909/oil-spill-by-amoco-cadiz-off-coast-of-france-on-march-16-1978-astilleros-espanoles-sa> (10.08.2011).

²¹ Uluslararası hukuk alanında, deniz ticaret hukuku alanındaki kuralların yeknesaklaştırılmasında önemli roller üstlenen CMI, devletlerin üye olmadığı, kar amacı gütmeyen bir sivil toplum kuruluşu niteliğindedir. CMI ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.comitemaritime.org> (10.08.2011).

²² Bu rapor ve konuya ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. O'MAY R. Donald, "Lloyd's Form and The Montreal Convention", Tulane Law Review, S: 57, 1982-1983, s. 1412 – 1435.

²³ Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi ve makaleler için bkz. <http://www.comitemaritime.org/Salvage-Convention-1989/0,2746,14632,00.html> (10.08.2011); ayrıca bkz. LENNOX-KING, Olivia, "Laying the Mark to Port and Starboard: Salvage Under Duress and Economic Duress at Contract Law", Maritime Law Journal, S: 21, 2007, s. 34 – 35; O'MAY D, a.g.m, s. 1412 – 1413.

4) ULUSLARARASI KURTARMA SÖZLEŞMESİ (SALVAGE 1989)

Bir önceki paragrafta belirtilen gelişmeler ışığında, Nisan 1989'da, bu sefer Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)²⁴ nezdinde, Londra'da bir diplomatik konferans toplanmıştır. Konferansa, 66 ülkenin temsilcileri katılmış, sadece Romanya gözlemci göndermekle yetinmiştir. Bunun yanında, FUND'71 sözleşmesi uyarınca kurulan Fon da konferansa gözlemci göndermiştir. Konferans sonucunda, 28 Nisan 1989'da *Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi* (SALVAGE 1989) imzaya açılmıştır. Sözleşmenin, 15 devletin imzalamasından sonra, bir sene içerisinde yürürlüğe girmesi kararlaştırılmıştır. Sözleşmeyi kabul eden 15. devlet olan İtalya, 14 Haziran 1995 tarihinde sözleşmeyi imzalamış; bunun ardından sözleşme 14 Haziran 1996'da yürürlüğe girmiştir²⁵.

1910 Brüksel Sözleşmesi'nden farklı olarak, SALVAGE 1989, uluslararası sözleşme yapma tekniğine daha uygun bir biçimde düzenlenmiştir. Sözleşme, öncelikle *Genel Hükümler* bölümü ile başlamakta, bunu *Kurtarma Operasyonlarının Performansları, Kurtaranın Hakları, Talep ve Uygulamalar* takip etmekte ve *Son Maddeler* ile de sona ermektedir. Sözleşme toplam 34 maddeden oluşmaktadır.

Sözleşmenin ilk maddesi tanımları içermektedir. Buna göre:

“... (a) Kurtarma operasyonu, seyir edilebilir sulara veya diğer sulara tehlikede bulunan bir tekneye ya da herhangi bir mala yardım etme işleminin üstlenmesi hareketi veya işidir...”

(d) Çevreye verilen zarar, kirlenme, bulaşma, yangın, patlama ya da diğer büyük vakalar nedeniyle insana veya kıyı ya da iç sulara veya buna bitişik alanlardaki deniz yaşamı veya kaynaklarına verilen fiziksel hasardır ...”²⁶

Sözleşmenin 4. maddesi, burada öngörülen hükümlerin, savaş gemileri ile gayri ticari faaliyet gösteren devlet gemilerine uygulanmayacağını belirtmektedir.

Sözleşmenin getirdiği en büyük yenilik, öncelikle kurtarma faaliyeti sırasında kurtaran ve kurtarılan gemi kaptanı ve donatanının görevlerinde göze

²⁴ Uluslararası Denizcilik Örgütü, Birleşmiş Milletler nezdinde faaliyet gösteren ve devletlerin üye oldukları bir kurumdur. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. www.imo.org (10.08.2011).

²⁵ www.austlii.edu.au/au/other/dfat/nia/1996/26.html (10.08.2011).

²⁶ Burada esas alınan Türkçe metin, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Türkçe'ye yapılmış çeviri metindir. Tüm metin için bkz. <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/ulushukuk.asp?TURU=IMO> SÖZLEŞMELERİ (10.08.2011).

çarpmaktadır. Bunu düzenleyen 8. maddenin 1. paragrafına göre: “1. Kurtaranın gemi malikine ve gemide bulunan yük sahibine karşı görevleri

(a) Kurtarma operasyonunu büyük bir dikkatle sürdürmek

(b) (a) da bahsedilen görevi yerine getirirken çevreye gelebilecek hasarı önlemek veya en aza indirmek için elinden geleni yapmak ...”

Aynı maddenin 2. Paragrafı, gemi kaptanı, donatan ve gemideki yük sahibinin, kurtarana karşı görevlerini düzenlemektedir. Buna göre: “... 2. Gemi kaptanı, malikinin veya gemideki yük sahibinin kurtarana karşı görevleri:

(a) Kurtarma operasyonları sırasında kurtaranla tam bir işbirliği içinde olmak;

(b) Bunu yaparken çevreye gelebilecek hasarı önlemek ya da en aza indirmek...”

Bu hükümler, yukarıda da açıklandığı üzere, 1910 Brüksel Sözleşmesi’nde çevre kirliliği unsuru dikkate alınmaksızın yapılmış olan düzenlemeleri ortadan kaldırarak; hem kurtaranın, hem de donatan, kaptan ve yük sahibinin kurtarma faaliyeti sırasında, sadece gemi ve yükün kurtarılmasına odaklanmalarını engellemekte ve bu faaliyet esnasında çevre kirlenmesini de göz önüne almaları yükümlülüğünü getirmektedir.

SALVAGE 1989 daha da ileri giderek, 11. maddesinde, sözleşmeye taraf ülkelerin, sözleşmeye uygun bir biçimde işbirliği yapmaları için, yapacakları yasal düzenlemeler veya verecekleri kararlarda da, hem tehlikedeki yük ve/veya gemiyi hem de çevre kirliliğini göz önünde bulundurmaları gerektiğini belirtmektedir²⁷.

Sözleşmenin 12. maddesi, Brüksel Sözleşmesi ile paralel bir düzenleme yapmakta ve faydalı neticeye ulaşılmış bir kurtarma faaliyeti sonucunda, kurtaranın ödüle hak kazanacağını belirtmektedir²⁸.

SALVAGE 1989’un Brüksel Sözleşmesi’nden farkı, belirgin bir biçimde 13 ve 14. maddelerde ortaya çıkmaktadır.

Sözleşmenin 13. maddesinin 1. paragrafı Ödül Belirleme Kriterleri başlığı altında, kurtarana verilecek ücret belirlenirken göz önünde

²⁷ “Taraf ülke, tehlikedeki bir birimin kurtarılması için ve aynı zamanda çevrenin de hasar görmesini önlemek için yapılan kurtarma operasyonlarında, bu işlemler için karar verme ya da düzenleme yapma aşamasına gelebilir. Bunlar, tehlikedeki gemiye veya binme limanları açmak veya kurtaranın işini kolaylaştırmak için bazı hazırlıklar yapmak olabilir. İşte bu durumlarda kurtarma operasyonuna yeterli yardımı yapabilmek için gerekli otoriteleri hesaba katmalıdır.”

²⁸ “... Başarıyla sonuçlanan kurtarma operasyonu sonucunda ödül hakkı doğar. ...” Kurtarma faaliyetlerinde kurtaranın hak kazanacağı ücret için SALVAGE 1989 “ödül” terimini kullanmaktadır.

bulundurulması gereken hususları hüküm altına almaktadır. Buna göre: “1. Ödül, kurtarma operasyonlarını teşvik edecek miktarda olmalı ve aşağıdaki kriterler, sırası dikkate alınmadan göz önünde bulundurulmalıdır:

- (a) teknenin ve diğer tehlikedeki birimlerin kurtarılan değerleri;
- (b) çevreye gelebilecek hasarın önlenmesi yada en aza indirilmesinde, kurtaranın sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik;
- (c) Kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi;
- (d) Tehlikenin derecesi ve niteliği;
- (e) Kurtaranın tekneyi ve tehlikedeki diğer birimleri kurtarırken sarf ettiği çaba ve gösterdiği beceriklilik...”

Bu madde, 12. madde ile beraber değerlendirildiğinde, gemiyi ve/veya yükü kurtaran ve olay nedeniyle çevreye gelebilecek zararı en aza indiren veya önleyen kurtaran, elde ettiği başarı derecesinde ödüllendirilecektir. Ancak, bu maddeler uyarınca kurtaran, gemiyi veya yükü kurtaramamışsa, herhangi bir ödüle hak kazanamayacaktır.

Ortada kurtarılan bir yük yok ise kurtaran, sözleşmenin 14. maddesi uyarınca özel tazminata hak kazanacaktır. SALVAGE 1989’u Brüksel Sözleşmesi’nden tamamen ayıran bu özel tazminat maddesi uyarınca: “1. Kurtaran, kurtarma operasyonunu çevreyi, kendi ve taşıdığı yük nedeniyle tehdit eden bir gemiye karşı yaparken paragraf 13’te belirtilen ödülü almaya hak kazanmazsa, burada belirtilen, yaptığı masraflara eş değerde bir özel tazminatı, geminin malikinden almaya hak kazanacaktır.

2. Eğer, birinci paragrafta belirtilen şartlarda, kurtaran, çevreye olabilecek zararı önlemişse ya da en aza indirebilmişse, geminin maliki tarafından kendisine ödenecek özel tazminat, kurtaranın masraflarının %30’u kadar artırılabilir. Yine de, mahkeme adil bulursa ve akla yatkın olduğuna karar verirse, Madde 13’te belirtilen kriterlerle alakalı olarak özel tazminatı daha da artırabilir. Fakat bu toplam artış hiçbir zaman kurtaranın yaptığı masrafların %100’nden daha fazla olamaz.

3. Madde 13, paragraf 1, (h), (i), (j) maddelerindeki kriterlerle kıyaslanacak olunursa, paragraf 1 ve 2’deki amaçlara uygun olarak kurtaranın yaptığı masraflar, kurtarma operasyonu sırasında kullanılan ekipmanlar ile çalışan personel için kendi cebinden dürüstçe ve akla uygun yapılan masraflar anlamına gelir.

4. *Bu Maddede belirtilen toplam ödenecek özel tazminat, sadece ve eğer kurtaran tarafından tahsil edilebilecek bir ödülден daha fazla bir miktarda ise ödenebilecektir.*

5. *Eğer kurtaran, kendi ihmalkarlığından dolayı çevreye gelebilecek zararı önleyememiş ya da en aza indirememişse bu Maddede belirtilen özel tazminattan yararlanma hakkından yoksun bırakılabilir.*

6. *Bu Maddede sözü geçen hiçbir şey, geminin malikinin ödeme talebinde bulunma hakkını etkileyemez.”*

Bu hüküm, 1910 yılından bu yana uygulamada bulunan *no cure no pay* prensibini ortadan kaldıran maddedir. Bu maddeye göre, ortada kurtarılan bir değer olmadığı için, 13. madde uyarınca ücrete hiç hak kazanamayan kurtaran, çevreye gelebilecek zararı önleme veya en aza indirebilme faaliyeti nedeniyle, bu maddeye göre, masraflarının %30'una kadar arttırılmış bir özel tazminata hak kazanacaktır. Burada belirtilmesi gereken önemli husus, yukarıda Denizcilik Müsteşarlığı çevirisi esas alınan maddenin, ilk fıkrasının çevirisinin, İngilizce metnine uymadığıdır. İngilizce metin, kurtaranın 13. madde uyarınca en azından işbu maddede öngörülen özel tazminat tutarına eşit bir ödüle hak kazanamaması halinden bahsetmektedir²⁹. Daha açık bir ifadeyle, ödül alacak olsa dahi; bu ödül tutarı, 14. maddeye göre hesaplanacak olan özel tazminat tutarından daha az ise kurtaran, özel tazminat almaya hak kazanacaktır. Bu nedenle, metnin içeriği, İngilizce metne uygun bir biçimde, bu şekilde anlaşılmalıdır.

Burada tazminatı ödeyecek olan gene donatandır. Aslında, sözleşme bu maddesi ile bir yerde, 1910 Brüksel Sözleşmesi uygulanmaktayken, kurtarma faaliyetini yapmış olmasına rağmen ücrete hak kazanamayan kurtaran lehine tazminat ödenmesine karar veren kimi ulusal mahkemelerin uyguladığı, “sorumluluk kurtarması” kavramına paralel bir uygulama getirmiş gibidir³⁰. Gerçekten, meydana gelen olay ile oluşacak çevre zararını en aza indiren veya bunu engelleyen kurtaran, bu önleme oranında gemi donatanını tazminat borcundan kurtarmakta ve bu kurtarma oranında da donatandan özel tazminat almaya hak kazanmaktadır³¹.

Bunun yanında başka hükümler de getiren SALVAGE 1989 Sözleşmesi, yayınlandığı tarihte geniş yankı uyandırmış ve bu konuda özellikle ABD ve İngiltere'nin tepkileri uluslararası kamuoyu tarafından dikkatle takip edilmiştir.

²⁹ “... has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article ...”

³⁰ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. yukarıda paragraf III, dipnot 16.

³¹ KENDER, Denizde Kirlenme, s. 120 – 121.

Burada son olarak, SALVAGE 1989'un, yürürlüğe girdiği 1996 yılına kadar ABD ve İngiltere'de dahil olmak üzere 17 ülke tarafından imzalanmış olduğu belirtilmelidir.

5) İNGİLTERE'DE DURUM VE LLOYDS OPEN FORM

1989 SALVAGE sözleşmesinin görüşüldüğü konferansa İngiltere katılmış ve sözleşmeyi 29 Eylül 1994 tarihinde imzalamıştır.

Sözleşme, Birleşik Krallık ve Kuzey İrlanda ile Bailwick of Jersey, Isle of Man, Falkland Adaları, Montserrat, South Georgia ve South Sandwich Adalarını da kapsayacak şekilde, İngiltere topraklarında yürürlüğe girmiştir³².

Bu imzadan sonra İngiltere, denizlerde petrol kirlenmesini engellemek amacıyla düzenlenen *Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme* (CLC 1992) ve *Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme* (FUND 1992)'yi de imzalamış olması nedeniyle Deniz Ticaret Kanununda değişiklik yapmış ve bu üç sözleşmeyi 1995 Deniz Ticaret Kanunu (Merchant Shipping Act) kapsamına almıştır. Bu doğrultuda SALVAGE 1989, Birleşik Krallık'ta 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Bu tarihten önceki olaylar için, eski kanun yürürlükte olacaktır³³.

Birleşik Krallık 1995 Deniz Ticaret Kanununun 9. Kısmı kurtarma ve karaya oturmaya düzenlemektedir.

Bu kısmın 1. başlığı altındaki 224. madde, SALVAGE 1989 Sözleşmesinin, kanun hükmünde Birleşik Krallık topraklarında uygulanacağını belirtmektedir³⁴.

CLC 1992 ve FUND 1992 sözleşmelerinden farklı olarak³⁵ kanun, burada sadece sözleşmenin kanun hükmünde olacağını belirtmiş; bunun ardından sözleşmedeki maddelerin hiçbirini kanun hükmü olarak tekrarlamaksızın, doğrudan kurtarılan mala değer biçilmesi, yeddiemin

³² United Nations Treaty Series, *International Convention On Salvage*, http://untreaty.un.org/English/UNEP/salvage_english.pdf (10.08.2011).

³³ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/224> (10.08.2011).

³⁴ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/224> (10.08.2011).

³⁵ CLC 1992 ve FUND 1992 sözleşmeleri 1995 tarihli kanunda ayrıntılı bir biçimde ele alınarak; bu sözleşme hükümlerinin uygulanmasında, sözleşmelere yapılan atfın yanında, açıklayıcı, özel hükümler de ihdas edilmiştir. Konu ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için söz konusu kanunun III-V. fasıllarına bakılabilir. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> (10.08.2011).

tarafından kurtarılan malın tutulması, yeddiemin tarafından satılması gibi kurtarma faaliyetine ilişkin usul kurallarını düzenlemiştir³⁶.

Bu nedenle, kanun hükmünde olan SALVAGE 1989 sözleşmesinin yukarıda açıklanan maddeleri, Birleşik Krallık'ta da doğrudan uygulama alanı bulacaktır.

Birleşik Krallık'taki kurtarma faaliyeti ve buna uygulanan kurallar incelenirken, özellikle bu ülkeyi tüm dünyada kurtarma faaliyetinin kanun koyucusu durumuna getiren Lloyds Open Form'un (LOF) da incelenmesi gerekmektedir³⁷. Tüm dünyada standart kurtarma sözleşmesi olarak kullanılan sözleşme, LOF'un düzenlemiş olduğu kurallardan, diğer bir ifadeyle genel işlem şartlarından oluşmaktadır ve bu durum İngiltere'yi ve LOF'u bu alanda kural koyucu haline getirmektedir³⁸.

LOF, bundan yaklaşık 115 yıl önce 1890'lı yıllarda ortaya çıkmıştır. Bu tarihlerde kurtarma faaliyetleri özellikle Karadeniz ve Çanakkale Boğazı'nda yoğunlaşmış ve buralarda kurtarılan gemileri genellikle sigorta eden İngiliz sigorta şirketleri, bu faaliyete ilişkin davaların İngiltere'de görülmesi ve uyuşmazlıklara İngiliz hukukunun uygulanmasını talep etmişlerdir. Çanakkale Boğazı'nda faaliyet gösteren kurtarma şirketleri ile yapılan görüşmeler sonucunda, sulh olma yolu ile çözülemeyen uyuşmazlıkların, Londra'da yapılacak ve İngiliz hukukunun uygulanacağı tahkim yolu ile çözümleneceği karara bağlanmıştır. Buna bağlı olarak ilk LOF standart kurtarma sözleşmesi, 1908 yılında yayımlanmıştır³⁹.

1908'de yayımlanan ilk örneğinin ardından, LOF standart sözleşmeleri, donatanların, taşıyanların, yük sahiplerinin, sigortacıların ve kurtarma şirketlerinin ihtiyaçları doğrultusunda, düzenli aralıklarda gözden geçirilmektedir. Şu an yürürlükte olan standart sözleşme, LOF 2000 sözleşmesi olarak anılmakta olup, 1908'den bu yana gelen sözleşmelerin 11. basımıdır⁴⁰.

LOF sözleşmelerinin gözden geçirilmesi, ilgililerden oluşan Lloyds Form Çalışma Grubu tarafından yapılmaktadır. Bu grup, her yıl toplanarak görüşmeler yapar. Grup, LOF standart sözleşmelerini kullanan tüm ilgili tarafların temsilcilerinden ve uyuşmazlıkları çözüme bağlamak konusunda uzmanlaşmış hakemlerden oluşur. Çalışma Grubu, yaşanan tecrübeler ile

³⁶ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/224> (10.08.2011).

³⁷ BİSHOP, Archie, "The English Salvage Law: Lloyds Open Form", www.vht-online.de/vht2008/.../de/.../Archie%20Bishop%20Vortrag.pdf (10.08.2011).

³⁸ BİSHOP, a.g.m.; DAINES, Graham, "Lloyds Open Form and the Special P&I Clause (SCOPIC)", www.comitemaritime.org/.../Graham%20Daines%20-%20Scopic%20Paper.pdf (10.08.2011).

³⁹ BİSHOP, a.g.m.; DAINES, a.g.m.

⁴⁰ BİSHOP, a.g.m.; DAINES, a.g.m.

standart sözleşmenin etkinliğini ortaya koyar ve zaman zaman değişen eğilimler ve gelişmelerle uyumlu bir biçimde, sözleşmede değişiklikler yapar. Kısaca Çalışma Grubunun amacı, sözleşmeyi, bunu kullanan özel hukuk kişilerinin ihtiyaçlarını tam olarak karşılayacak duruma getirmektir⁴¹.

1910 Brüksel Sözleşmesi'nin öngördüğü *no cure no pay* prensibi aslında ilk olarak, LOF 1980 standart sözleşmesi ile delinmiştir. Gerçekten LOF 1980 sözleşmesi, yüklü tankerlere yönelik kurtarma faaliyetinin söz konusu olduğu durumlarda, başarısız olsa bile kurtaranın masrafları ile bunun %15 oranında bir ücrete hak kazanacağını öngörmüştür. Bu hüküm ile çevre için ciddi bir tehdit oluşturan, önemli derecede hasar görmüş tankeri kurtarmak için, kurtaranların cesaretlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu hüküm, SALVAGE 1989'un 14. maddesinin de habercisi olarak yorumlanmıştır⁴².

1989 yılında imzalanan SALVAGE Sözleşmesi, yukarıdaki açıklamalarda da belirtildiği üzere 1995 yılında yürürlüğe girmiştir. Ancak, Lloyds Open Form'daki düzenleme nedeniyle bundan çok daha önce uygulanmaya başlamıştır. Çünkü 1990 yılında yeniden düzenlenen LOF standart sözleşmesi, SALVAGE 1989'un 14. maddesinde öngörülen Özel Tazminat hükmünü de kapsamına almıştır⁴³.

Ancak, LOF 1990 sözleşmesi, SALVAGE 1989'un 14. maddesinin uygulamasını beklenildiği kadar kolaylaştırmamıştır. Özellikle, kurtarana ödenecek ücretin belirlenmesi hususunda çok ciddi uyuşmazlıklar söz konusu olmuş ve 14. madde ile amaçlanan, çevreye zarar verebilecek, ciddi bir biçimde hasar görmüş gemilerin kurtarılması konusunda kurtaranları cesaretlendirmek gayesinden uzaklaşmıştır. Burada sorun özellikle ödenecek ödülün hesaplanması konusunda ortaya çıktığundan, 2000 yılında LOF standart sözleşmesi yeniden gözden geçirilmiş ve bu sözleşmeye SCOPIC hükmü eklenerek, bu tür kurtarma faaliyetinde bir tarife belirlenmesi usulüne gidilmiştir⁴⁴. Burada aslında LOF'un 2000 sözleşmesi ile tarife belirlemek yöntemiyle SALVAGE 1989'un uygulanmasına yönelik düzenleme yaptığı tespitinde bulunulabilir.

LOF 2000 standart sözleşmesinin B maddesi "*Çevrenin Korunması*" başlığı altında, kurtarma faaliyetini yürütmekte olan sözleşme taraflarının, çevre

⁴¹ BİSHOP, a.g.m; DAINES, a.g.m.

⁴² BİSHOP, a.g.m; DAINES, a.g.m

⁴³ BİSHOP, a.g.m; DAINES, a.g.m

⁴⁴ BİSHOP, a.g.m; DAINES, a.g.m; www.lloyds.com/.../Tools%20and%20resources/Agency/Salvage%20Arbitration%20Branch/Agency_LOF_2000_pdf.pdf (10.082011).

zararını engellemeye veya en aza indirmeye çalışmaları gerektiğini belirtmektedir⁴⁵.

Sonuç itibarıyla, LOF 2000 sözleşmesi ile SALVAGE 1989 sözleşmesinin 14. maddesi, somutlaştırılmış birtakım ek düzenlemelerle hemen hemen tüm uluslararası deniz ticaretinde etkin bir uygulama alanı bulmaktadır.

6) YÜRÜRLÜKTEKİ TÜRK TİCARET KANUNU'NDAKİ DURUM

Türkiye Cumhuriyeti Lozan Barış Antlaşması görüşmeleri sırasında, 1910 Brüksel Sözleşmesine taraf olacağını taahhüt etmiş ve bu taahhüdü Lozan Sulh Muahednamesi'nin 100. maddesi ile hüküm altına alınmıştır⁴⁶.

Buna bağlı olarak 1910 Brüksel Sözleşmesi, 3226 sayılı ve 09.06.1937 tarihli kanun ile iç hukukumuzda geçirilmiştir⁴⁷. Ancak sözleşmenin tam olarak yürürlüğe konması, araya II. Dünya Savaşı'nın girmesi sebebiyle 1955 yılını bulmuştur. 1910 Brüksel Sözleşmesi, ülkemizde 1955 yılından bu yana yürürlüktedir.

Bunun ardından 29.06.1956 tarihinde kabul edilen 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunumuzun Beşinci Faslı'nın Üçüncü Kısımında düzenlenen, Kurtarma ve Yardım başlığı altındaki madde 1222 ve devamı hükümleri dahilinde de, bu sözleşmede öngörülen kurallar iç hukukumuzda geçirilmiştir.

TTK m. 1222 uyarınca kurtarma ve yardım faaliyetinden söz edebilmek için, öncelikle deniz tehlikesi altında bulunan bir geminin söz konusu olması gerekmektedir. Buna göre, deniz tehlikesi altında bulunan gemi veya gemideki şeyler, gemi adamlarının kontrolünden çıktıktan sonra, üçüncü kişiler tarafından güvence altına alınırsa kurtarma faaliyeti söz konusu olacaktır (TTK m. 1222/1).

Yardım faaliyeti ise, kurtarılacak olan gemi veya gemideki şeylerin⁴⁸, gemi adamlarının kontrolünden çıkmadığı hallerde söz konusu olmaktadır (TTK m. 1222/1).

⁴⁵ “Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.”

⁴⁶ ATAERĞİN, Selim; CANER, Oğuz, *Türk Deniz Mevzuatı*, Beta Yayınları, İstanbul 2006, Cilt II, s. 157.

⁴⁷ Söz konusu kanun, 23.06.1937 tarih ve 3638 sayılı RG'de yayımlanmıştır.

⁴⁸ Burada kanun “gemi veya gemideki şey”den bahsetmektedir. “Gemideki şey” kavramını sadece yük ile sınırlı olarak anlamamak gerektiği; gemide bulunan yolcu veya gemi adamlarının kişisel eşyaları gibi eşya ve yüklerin de bu kavrama dahil olduğu daha önce de belirtilmişti. Ayrıntılı açıklama için bkz. yukarıda paragraf II ve ayrıca KENDER, ÇETİNGİL, a.g.e, s. 203.

Kanunun 1223. maddesi 1910 Brüksel Sözleşmesi'nin *no cure no pay* prensibinin bir tekrarı niteliğindedir. Buna göre: “Yapılan hizmetler neticesiz kalmış olursa kurtarma veya yardım ücreti diye bir şey istenemez”.

Bunun yanında kanun, kurtarma ve yardım faaliyetini gerektiren olaya, kurtarma ve yardımda bulunanların kendi kusurları ile sebep olmaları durumunda veya bunların hırsızlık yaparak veya mal gizleyerek ya da doğruluğa aykırı başka birtakım hareketlerde bulunmaları halinde kurtarma ve yardım ücretinin indirilebileceğini veya hiç verilmeyebileceğini de öngörmektedir (TTK m. 1229).

Bununla beraber kurtarma ve yardım ücretinin sözleşme ile belirlendiği hallerde de, kanun bunun değiştirilmesi veya iptal edilmesi hususlarını hüküm altına almıştır. TTK m. 1228 düzenlemesine göre, tehlike sırasında ve tehlikenin etkisi altında yapılmış olan; ayrıca, hak ve nesafet esaslarına aykırı şartlar içeren bir sözleşmenin söz konusu olması halinde mahkeme, duruma göre bu kurtarma ve yardım sözleşmesini değiştirebilir veya iptal edebilir. Aynı şekilde, sözleşme taraflarından biri, hile ile bu sözleşmeyi yapmaya sevk edilmiş ise, mahkeme sözleşmeyi iptal edebilir. Sözleşmenin değiştirilebileceği veya iptal edilebileceği son hal ise, kurtarma veya yardım ücretinin, yapılan hizmete kıyasla aşırı derecede orantısız olması halidir.

Görüldüğü gibi TTK'daki mevcut düzenleme, hiçbir şekilde SALVAGE 1989 Sözleşmesinin 14. maddesinin getirmiş olduğu özel tazminat hükmüne uygulama alanı bırakmamaktadır. Mevcut kanunumuz, 1223. maddesi ile *no cure no pay* prensibini net bir biçimde ortaya koymuş; kurtarma ve yardım ücretinin indirilebileceği, kaldırılabilir veya yeniden düzenlenebileceği halleri de, çok açık bir biçimde belirterek SALVAGE 1989 Sözleşmesinin 14. maddesinin uygulanması ihtimaline hiçbir açık kapı bırakmamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti SALVAGE 1989'un yapıldığı konferansa katılan 66 ülkeden biridir. Ancak ülkemiz SALVAGE 1989'u imzalamamıştır⁴⁹. Bu nedenle, mevcut yasal düzenlememizde boşluk bulunsa dahi SALVAGE 1989'un kıyasen uygulanması da, bu şartlar altında mümkün değildir.

Ülkemizde kurtarma ve yardım faaliyetleri, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır⁵⁰. Özellikle boğazlardaki acil müdahale gereken durumlarda Müdürlük, gerektiği takdirde gemi kurtarmaya ilişkin her türlü faaliyeti yerine getirmektedir. Bu faaliyeti yerine getiren Müdürlük, kurtarma faaliyeti

⁴⁹ <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat> (10.08.2011).

⁵⁰ Genel müdürlüğün faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. www.kiyiemniyeti.gov.tr (10.08.2011).

sonrasında bir ücrete hak kazanmaktadır. Müdürlüğün, kurtaracağı gemi ile ilgili yapacağı işlemleri ve kurtarma faaliyeti sonrasında alacağı ücreti de içeren bir matbu sözleşmesi bulunmaktadır. 26.05.2006 tarihinde yeniden gözden geçirilen bu Sözleşme de, 1910 Brüksel Sözleşmesindeki *no cure no pay* prensibi temelinde hükümler içermekte ve daha ilk maddesinde bu sözleşmenin temelini TTK m. 1223'te öngörülen, yapılan hizmetlerin neticesiz kalması halinde kurtarma veya yardım ücreti istenemeyeceğinin oluşturduğu belirtilmektedir⁵¹.

Tüm bu açıklamalar çerçevesinde, mevcut düzenlemeler ışığında, SALVAGE 1989 Sözleşmesi'nin ülkemizde uygulanması, günümüz koşullarında mümkün değildir.

Deniz kazalarından doğan petrol kirlenmesini engellemek ve bundan doğan zararları tazmin etmek amacıyla düzenlenmiş olan CLC 1992 ve FUND 1992 Sözleşmelerine taraf olan ülkemizin SALVAGE 1989'a taraf olmaması, yaşanabilecek somut olaylarda, diğer iki sözleşmenin de etkin bir biçimde uygulanmasını etkileyebilecektir. Bu nedenle, Denizcilik Müsteşarlığı da yayımladığı görüşlerinde bu konunun altını çizmiş ve Türkiye Cumhuriyeti'nin bu sözleşmeye taraf olmasının, özellikle CLC 1992 ve FUND 1992 Sözleşmeleri ile birlikte çok önemli olduğunu belirtmiştir⁵².

Son olarak, üç tarafı denizlerle çevrili ve yerleşim yerleri ile çevrelenmiş, deniz ticaretinin çok yoğun bir biçimde yaşandığı iki Boğaza sahip olan ülkemizin, SALVAGE 1989'a taraf olmasının, hem kamu güvenliği hem de çevre kirliliği ile mücadele açısından zorunluluk arz ettiği düşünülmektedir.

7) YENİ TÜRK TİCARET KANUNU DÜZENLEMESİ

Küreselleşme ile gün geçtikçe artan ticaret hacmi ve ticari işlemler karşısında 1956 tarihli mevcut TTK, her ne kadar çeşitli dönemlerde değişikliğe uğramış olsa da, sorunları engellemek ve uyumsuzlukları çözmek için yeterli olmadığından; ayrıca, kanunun ayrılmaz bir cüz'ünü teşkil ettiği Türk Medeni Kanununun 2002 yılında değiştirilmesinden dolayı, yürürlükteki TTK'nın da değiştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Tüm bu nedenlerle, yeni bir TTK yapmak için 1999 yılında bir Komisyon kurulmuş, bu Komisyon nezdindeki Alt Komisyonlar her bir kitap

⁵¹ Sözleşmenin tam metni için bkz. [http://www.kiyimnietiyeti.gov.tr/default.asp?id=6&sid=97&lng=\(10.08.2011\)](http://www.kiyimnietiyeti.gov.tr/default.asp?id=6&sid=97&lng=(10.08.2011)).

⁵² Müsteşarlığın bu husustaki görüşü, Yeni Ticaret Kanunu düzenlemesine de kaynaklık etmiş; Kurtarma başlıklı üçüncü bölümün gerekçesinde bu görüş, ayrıntılı bir biçimde açıklanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. aşağıda paragraf VII.

için çalışmış ve çalışmalarını 24.02.2005 tarihinde bitirip TBMM sunmuşlardır⁵³.

İlgili birimlerden görüşler alındıktan sonra Ön Tasarı metni niteliğindeki kamuoyuna sunulan bu metin, birtakım değişikliklerle Son Tasarı halinde nihai şekline Haziran 2005 tarihinde gelmiş ve TBMM Komisyonlarında (önce Adalet Komisyonu sonrasında da Adalet Alt Komisyonu) incelenmeye başlanmıştır. Bu inceleme sonrasında nihai metin 03.05.2007 tarihinde TBMM Başkanlığına iletilmiş; ancak seçimler ve iş yoğunluğu sebebi ile Ocak 2011 tarihine kadar görüşülememiştir. Tasarı metni 13.01.2011 tarihinde TBMM Genel Kurulu'nda yapılan görüşmede kabul edilmiştir⁵⁴.

Yeni Türk Ticaret Kanunu (YTK) 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girecektir. YTK, yürürlükteki kanunda çok ciddi değişiklikler yapmaktadır.

Kurtarma faaliyetine ilişkin hükümler, YTK'nın *Deniz Kazaları* başlığı altındaki *Beşinci Kısımın Üçüncü Bölümü*'nü oluşturmaktadır. Mevcut TTK'nun aksine YTK, bu bölümün başlığını sadece Kurtarma olarak öngörmektedir⁵⁵. Bölümün başında 1298 – 1319. maddelere ilişkin açıklamalar yapılırken, Türk karasularında vuku bulan vahim tanker kazalarına atıf yapılarak, bu bölümdeki kuralların düzenlenmesinde SALVAGE 1989'un esas alındığı; ülkemizin halen bu sözleşmeye taraf olmasa da, başka birtakım sebeplerle de “*kısa süre içerisinde ... taraf olmak zorunda*” kalacağı belirtilmiştir⁵⁶.

YTK m. 1298 kurtarma faaliyetini tanımlamakta ve bu bölümde geçen veya geçecek olan kimi terimlerin tanımını vermektedir. Bu maddeye göre: “*Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her türlü fil veya hareket kurtarma faaliyeti oluşturur ve onun hakkında bu Bölüm hükümleri uygulanır*”.

YTK m 1303 tarafların yükümlülüklerini öngörürken, maddenin 1. fıkrası: “*Kurtaran, tehlike altındaki aracın veya diğer eşyanın malikine karşı;*

a) Kurtarma faaliyetini özenle yerine getirmekle,

b) Bu yükümlülüğünü yerine getirirken, çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gereken özeni göstermekle, ... yükümlüdür...”

⁵³ Konu hakkında ayrıntılı bilgi ve açıklamalar için bkz. KENDİGELEN, Abuzer, “*Gereğçeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun*”, XII Levha Yayınları, İstanbul, 2011, s. VII – VIII.

⁵⁴ Konu hakkında ayrıntılı bilgi ve açıklamalar için bkz. KENDİGELEN, a.g.e, s. VIII – XI.

⁵⁵ YTK'nın ilgili bölümünün tam metni için bkz. KENDİGELEN, a.g.e, s. 1227 – 1249.

⁵⁶ Ayrıntılı açıklamalar için bkz. KENDİGELEN, a.g.e, s. 1227 – 1228.

Maddenin ikinci fıkrası, “*tehlike altındaki aracın maliki ve kaptanı veya diğer eşyanın maliki*”nin kurtarana karşı:

“... a) *Kurtarma faaliyeti sırasında, kurtaranla her bakımdan işbirliği yapmakla,*

b) *Bu yükümlülüğü yerine getirirken, çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gereken özeni göstermekle...*” yükümlü olduğunu düzenlemektedir.

Maddenin son fıkrası çevre zararını; “*kirlenme, bulaşma, yangın, patlama veya benzeri önemli olayların, kıyı sularında ve ona bitişik bölgelerde insan sağlığına veya deniz canlılarına ya da kaynaklarına verdiği ağır maddi zarar*” olarak tanımlamıştır.

Maddenin gerekçesinde de belirtildiği üzere, bu maddenin ilk iki fıkrası SALVAGE 1989 Sözleşmesinin 8. maddesinin tekrarı niteliğindedir. YTK, m. 1298’deki tanımlar arasında, çevre zararı kavramını eklemediği için, bu maddenin son fıkrasında “*çevre zararı*” tanımlanmıştır. Bu tanım, SALVAGE 1989 Sözleşmesinin 1. maddesinin (d) paragrafında öngörülen tanımın aynısıdır. Ancak burada, gerekçede de belirtildiği gibi, terimlerin seçiminde Çevre Kanunu ile uyum sağlanmasına dikkat edilmiştir⁵⁷.

YTK m 1304, mevcut TTK m. 1223’ün bir tekrarı niteliğindedir. Bu maddeye göre: “(1) *Faydalı bir sonuç vermiş olan her türlü kurtarma faaliyeti, kurtarma ücreti istemine hak kazandırır.*

(2) *Bu bölümde aksi yazılı olmadıkça, faydalı sonuç vermeyen kurtarma faaliyeti için kurtarma ücreti isteme hakkı doğmaz...*”

Bu madde hükmü, 1910 Brüksel Sözleşmesi’nin 2. maddesinden alınmıştır. Bir önceki maddenin düzenlemesi ile bu madde düzenlemesi çelişiyormuş gibi görünse de; aslında SALVAGE 1989 Sözleşmesinin ücreti düzenleyen 12. maddesi hükmü de, bu madde ile hemen hemen aynı düzenlemeyi getirmektedir. Bu nedenle, sadece bu madde hükmüne dayanarak, YTK’da da *no cure no pay* prensibinin geçerli olduğunu savunmanın imkanı bulunmamaktadır.

No cure no pay prensibi kurtarma ücreti için geçerli olsa da, bu prensip özel tazminat için geçerli olmamakta ve herhangi bir şey kurtaramamış dahi olsa, çevre zararı tehdidini bertaraf eden veya azaltan kurtaran, özel tazminata hak kazanmaktadır. YTK m. 1312 bu durumu düzenlemektedir. Buna göre: “(1) *Bir kurtaran, çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya*

⁵⁷ KENDİGELEN, a.g.e, s. 1234.

için kurtarma faaliyetinde bulunmuş, ancak bu madde uyarınca hesaplanacak özel tazminata en azından denk bir kurtarma ücretine 1305'inci madde uyarınca hak kazanamamışsa, kurtarma faaliyeti için bu madde kapsamında yapmış olduğu giderleri özel tazminat olarak malikten isteyebilir. Özel tazminata hükmedebilmek için mahkemenin veya hakem kurulunun, 1305'inci maddeye göre belirlenecek kurtarma ücretini, kurtarılan şeylerin en yüksek değerine kadar yükseltilmiş olması gerekmez.

(2) Kurtaran, birinci fıkranın birinci cümlesinde belirtilen şartlar altında, kurtarma faaliyeti ile çevre zararını önlemiş veya sınırlandırmış ise, malik tarafından birinci fıkra uyarınca kurtarana ödenecek özel tazminat, kurtaranın yaptığı giderlerin en çok yüzde otuzuna kadar arttırılabilir. Mahkeme veya hakem kurulu, 1305'inci maddenin birinci fıkrasındaki kıstasları da göz önünde bulundurarak hak ve nesafet kurallarına uygun olduğuna karar verirse, özel tazminatın miktarını daha da arttırabilir; şu kadar ki yapılacak artırım, hiçbir halde kurtaranın giderlerinin yüzde yüzünü geçemez ...”.

YTK'nın gerekçesinde de belirtildiği gibi, bu madde SALVAGE 1989 Sözleşmesinin 14. maddesinden alınmıştır. Ancak, maddenin ilk fıkrasının çevirisi yanlış anlaşılmaya açıktır. Gerçekten, SALVAGE 1989'un 14. maddesi, kurtaranın ücrete hak kazanamama ihtimalini de düzenlemektedir. Oysa YTK m. 1312 incelendiğinde, bunun, SALVAGE 1989 14. maddedeki ödüle hiç hak kazanamamış olma şartını hüküm altına almadığı görülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti henüz SALVAGE 1989'a taraf olmadığı için, her ne kadar gerekçe, açıkça SALVAGE 1989 14. maddeye atıf yapılmıyorsa da, buradaki çeviri hatasını ilgili sözleşmeye uygun bir biçimde değerlendirme olanağının, en azından mevcut şartlar altında mümkün olmadığı düşünülmektedir.

Genel olarak YTK'nın *Kurtarma* başlığını düzenleyen *Üçüncü Bölüm* hükümleri incelendiğinde, mevcut TTK hükümlerinden farklı olarak *no cure no pay* prensibinin terk edildiği ve SALVAGE 1989 hükümlerinin uygulama alanı bulduğu değerlendirilmesi yapılmalıdır.

Ancak burada, kanun sistematigi eleştirilmeye açıktır. Gerçekten de, kurtarma hükümlerinin ilk maddesi olan ve kurtarmanın tanımı ile terimlerin tanımını yapan 1298. madde “çevre zararı” kavramından bahsetmemekte; bu kavram bir anda 1303. maddede karşımıza çıkmakta ve tanımı bu maddede yapılmaktadır. Açıkçası bu durum, kanun yapma tekniği ile pek de bağdaşmamaktadır. Kanunlar genellikle tanımlar ile başlar ve sonrasında hükümlere geçerler. YTK'nın başlangıcında da aslında bu sistematik takip edilmeye çalışılmış, ancak anlaşıldığı kadarı ile bir kavram kargaşası yaşanmıştır. Tanımlar yapılırsa, YTK'nın gerekçesinde SALVAGE 1989 esas alınarak tanımların yapıldığı belirtilmiş olsa da; başlangıçta “çevre zararı”

kavramının tanımının yapılmasının unutulması, ciddi bir eksiklik ve kanun tekniği açısından da önemli bir hatadır.

Bunun yanında kanunun gerekçesinde de açıkça belirtildiği üzere, bu bölüm hükümleri için bir yandan SALVAGE 1989 ile 1910 Brüksel Sözleşmesi hükümleri dikkate alınırken; diğer yandan Alman Ticaret Kanunu ve mevcut Çevre Kanunu hükümleri de değerlendirilmiştir. Kanunların birbiriyle çelişmemesi ve bir bütün oluşturması için bu şekilde çok yönlü değerlendirmeler yapılması yerindedir. Ancak bu değerlendirmeler yapılırken, çok yönlülük, kanunun bir bütün olarak birbiriyle uyumlu olmasını ve maddelerin anlaşılabilirliğini etkilememelidir. Bu doğrultuda, özellikle 14. maddenin çevirisi niteliğindeki 1312. maddenin yazılımı, yukarıda da belirtildiği gibi yanlış anlaşılmaya açıktır ve maddenin netleştirilmesi gerekmektedir. Burada yapılması gereken, kelimesi kelimesine aynen Sözleşmenin 14. maddesinin çevirisi değil, bu maddeden çıkan anlamın düzgün cümleler ile dilimizde ifade edilmesidir.

Tüm bunların yanında esasen hukukun genel ilkeleri açısından uygun olmadığı düşünülen temel konu ise, Türkiye Cumhuriyeti'nin tarafı olmadığı bir uluslararası sözleşme hükümlerinin, temel bir kanun düzenlemesinde kullanılması durumudur. Her ne kadar kanunlar yapılır iken, hukukun genel ilkelerinden, diğer ülkelerin uluslararası alanda teamül oluşturmuş kurallarından etkilenilmesi mümkün ise de; taraf olunmayan bir uluslararası antlaşma hükümlerinin doğrudan iç hukuka geçirilmesi ve kanun gerekçesinde de buna yer verilmesi, her şeyden önce, Anayasanın 90. maddesine aykırılık oluşturmaktadır. Gerçekten Anayasa, 90. madde ile uluslararası sözleşmelerin iç hukuka nasıl geçirilmesi gerektiğini düzenlerken; bu maddeye aykırı bir biçimde, imzalanmamış ve TBMM'nin onayına sunulmamış, Resmi Gazete'de yayımlanmamış bir uluslararası antlaşma hükümlerinin kanunun bir kısmını düzenleyen hükümlerin temelini oluşturması, Anayasanın ilgili düzenlemesinin dolanılmasından başka bir şey değildir.

Ayrıca bu durum YTK'nın, SALVAGE 1989'dan aldığı hükümlerin uygulanmasında da boşluklar doğmasına, sorunlar çıkmasına sebep olabilir. Sözleşmenin bir bütün olarak alınmayarak, kısım kısım YTK'ya eklenmesi ve kavramların yeteri kadar açıklanmaması; kimi hallerde sorunlar ortaya çıkarabilecek ve bu sorunların çözümü aşamasında da, Sözleşme ulusal hukukun bir parçası olmadığı için, hukuk boşluğu doğabilecektir.

Tüm bu açıklamalar ışığında, YTK'nın mevcut durumu, Türkiye Cumhuriyeti'nin, kanun yürürlüğe girmezden evvel, daha açık bir ifadeyle 01.07.2012 tarihinden önce, SALVAGE 1989'a taraf olması zorunluluğunu doğurmaktadır.

Son olarak, tüm bu eleştirilere rağmen YTK'nın bu bölümünün, kurtarma faaliyetlerine ilişkin uluslararası alandaki son gelişmelere uygun düzenlemeler yapmakta olduğu belirtilmelidir. Ancak, YTK bu hali ile herhangi bir değişikliğe uğramaksızın yürürlüğe girecekse, Türkiye Cumhuriyeti'nin, yürürlükten evvel SALVAGE 1989'a taraf olması zorunludur. Aksi halde, Anayasanın 90. maddesine aykırı bir durum ortaya çıkacaktır.

8) SONUÇ

Deniz kazalarından doğan kirlenmenin engellenmesi bilincinin gelişmesi, kurtarma faaliyetinde bulunurken ortaya çıkabilecek kirlenmenin engellenmesi halinde kurtaranın ücrete hak kazanması hususunda da birtakım değişikliklerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Kurtarma ve yardım faaliyeti ve bu faaliyetten doğan ücret hususu, ilk olarak 1910 tarihli Brüksel Antlaşması ile düzenlenmiştir. 1910 Brüksel Antlaşması'ndan bu yana süregelen *no cure no pay* prensibinin (kurtarma yoksa ücret de yok) kurtarma faaliyetleri açısından devam etmiş; ancak uluslararası alanda doğan çevre bilinci ve ortaya çıkan başka uluslararası antlaşmalar sebebiyle 1910 Brüksel Antlaşması'nın da değiştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmış ve 1989 yılında SALVAGE 1989 kabul edilmiştir.

SALVAGE 1989, 1910 Brüksel Antlaşması ile gelen *no cure no pay* prensibini temelden değiştirmiş ve kurtarma faaliyeti sonrasında bir şey kurtarılamamış olsa da, deniz kirlenmesinden doğacak zararı ortadan kaldıran veya en aza indiren kurtaranın özel tazminat adı altında bir ücrete hak kazanacağını düzenlemiştir. İngiltere ve ABD, SALVAGE 1989 Sözleşmesini imzalamış, Türkiye Cumhuriyeti, sözleşmenin imzalandığı konferansa katılmasına rağmen sözleşmeyi kabul etmemiştir.

Sözleşme, mevcut TTK hükümleri dahilinde Türkiye Cumhuriyeti'nde uygulama alanı bulmamakta, ancak YTK'da bu hükümlere uygun düzenlemeler göze çarpmaktadır. Her ne kadar bu konuda düzenlemeler yapılmaya çalışılmakta ise de, Türkiye Cumhuriyeti'nin öncelikle SALVAGE 1989 Sözleşmesini imzalaması ve ardından bunu iç hukukuna geçirmesinin daha uygun bir yöntem olacağı düşünülmektedir.

Sonuç olarak, tüm bu açıklamalar ışığında, günümüzde maddi değerlere olduğu kadar, çevreye ve dolayısıyla insana, insan hayatına verilen değer de arttığı ortaya çıkmaktadır. Ticaret ve buna bağlı olarak daha fazla para kazanma hırslarının, insanların sağlıklı bir biçimde yaşayacakları çevrenin özellikle denizlerin kirlenmesi sonucunu ortaya çıkarması ihtimalinin önüne geçilmeye çalışılmakta ve bu anlamda özellikle uluslararası alanda önemli düzenlemeler

yapılmaktadır. Bu düzenlemelere, ülkemizin de bir şekilde katılması memnuniyet vericidir. İnsana ve insan sağlığına, buna bağlı olarak da çevrenin, denizlerin temizliğine ilişkin ortaya çıkmış olan bu bilincin, ülkemizde daha da gelişerek ileri boyutlara taşınması ümit edilmektedir.

KAYNAKÇA

- ATAERGIN, Selim; CANER, Oğuz, *Türk Deniz Mevzuatı*, Beta Yayınları, İstanbul, 2006, cilt II.
- BİSHOP, Archie, “*The English Salvage Law: Lloyds Open Form*”, www.vht-online.de/vht2008/.../de/.../Archie%20Bishop%20Vortrag.pdf (10.08.2011).
- CLARK, D. Peter, “*Salvage Law Would Reward Environment-Saving Efforts*”, *Sea Law Volume 1*, 12 Ekim 1989, <http://www.navlaw.com/articles/v1/salvage-law-would-reward-environment-saving-efforts.htm> (15.08.2011).
- DAINES, Graham, “*Lloyds Open Form and the Special P&I Clause (SCOPIC)*”, www.comitemaritime.org/.../Graham%20Daines%20%20Scopic%20Paper.pdf (10.08.2011).
- <http://www.comitemaritime.org> (10.08.2011).
- <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/224> (10.08.2011).
- <http://openjurist.org/699/f2d/909/oil-spill-by-amoco-cadiz-off-coast-of-france-on-march-16-1978-astilleros-espanoles-sa> (10.08.2011).
- http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_salvage (10.08.2011) .
- <http://www.wfu.edu/~palmitar/Law&Valuation/chapter%201/1-4-1-AmocoCadiz.htm> (10.08.2011).
- http://untreaty.un.org/English/UNEP/salvage_english.pdf (10.08.2011).
- KENDER, Rayegan, “*Denizde Yağla Kirlenme ve Sigorta*”, Dr. Iur. Hans – Joachim ENGE’nin “*Ölverschmutzung der Meere und Versicherung*” Makalesinin İncelemesi, *Sigorta Hukuku Dergisi*, Sayı 1, Cilt 1, Şubat 1982, s. 119 – 121 (KENDER, Denizde Kirlenme).
- KENDER, Rayegan, “*Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu*”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku Uygulamaları Açısından Deniz Kazaları Sempozyumunda Yayımlanmış Tebliğ, 13-15 Ekim 1982, İstanbul, s. 209 – 230 (KENDER, Donatanların Sorumluluğu).

- KENDER, Rayegan, “*Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararlarından Doğan Sorumluluk için Mecburi Sigorta*”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 2, 1982, . 14 – 22 (KENDER, Sigorta).
- KENDER, Rayegan “*Hidrokarbonlarla Deniz Kirlenmesi Zararları için Uluslararası Tazminat Fonu Tesisi Hakkında 18 Aralık 1971 tarihli Brüksel Antlaşması*”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Sayı 1, 1983, s. 6 – 11 (KENDER, Brüksel Antlaşması).
- KENDER, Rayegan ÇETİNGİL Ergon, “*Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte)*, XII Levha Yayınları, 12. Baskı, İstanbul, 2010.
- KENDİGELEN, Abuzer, “*Gereğeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun*”, XII Levha Yayınları, İstanbul, 2011.
- LENNOX-KING, Olivia, “*Laying the Mark to Port and Starboard: Salvage Under Duress and Economic Duress at Contract Law*”, Maritime Law Journal, S: 21, 2007, s. 32 – 69.
- O’MAY, R. Donald, “*Lloyd’s Form and The Montreal Convevntion*”, Tulane Law Review, S: 57, 1982-1983, s. 1412 – 1435.
- TÜTÜNCÜ, Ayşe Nur, *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*, Beta Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2004.
- WHITE, F. Stephen, “*Salvage Convention of 1989: Rewarding Efforts to Protect the Environment*”, www.vesselassist.com/SWhite_salcon89.html (10.11.2006).
- www.austlii.edu.au/au/other/dfat/nia/1996/26.html (10.08.2011).
- www.kiyiemniyeti.gov.tr (10.08.2011).
- www.denizcilik.gov.tr (10.08.2011).
- www.imo.org (10.08.2011).