

- Research Article -

**UPDATE ON THE WRECK REMOVAL UNDER TURKISH
MARITIME LAW***

*TÜRK DENİZ HUKUKUNDA ENKAZ KALDIRMAYA İLİŞKİN
GELİŞMELER*

Assoc. Prof. Dr / Doç. Dr. İsmail DEMİR**

ABSTRACT

The wrecks pose a danger to maritime safety and the environment. In Turkey, the wreck removal is governed under Article 7 of the Harbours Act, No. 618, dated April 14, 1925. This article was amended completely and extensively by Article 5 of the Act No. 7061, dated November 29, 2017. The former Article 7 was inadequate in many aspects. The amendment is intended to fill the existing gaps.

The meaning of “wreck” is quite vast as in the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (“Nairobi Convention”). Inland vessels are also subject to the provisions of wreck removal. Dere-

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale, 22/02/2021 tarihinde Editörler Kuruluna ulaşmış olup, 27/02/2021 tarihinde birinci hakem; 13/03/2021 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** Associate Professor of Law, Ankara University, Faculty of Law, Department of Maritime Law; Member of the Board of Chair, Ankara University National Center for the Sea and the Maritime Law (DEHUKAM), (demir@dehukam.org), (ORCID ID: orcid.org/0000-0002-5065-8850).

Bu makaleye atıf için; DEMİR, İsmail, “Update on the Wreck Removal Under Turkish Maritime Law, DEHUKAMDER - Cilt: 3 / Sayı: 2 / Yıl: 2020, s. 581 - 606.

lict vessels have been included in the term “wreck”, unlike idled vessels. Wrecks located in the administrative responsibility boundaries of the harbour authority are within the scope of wreck removal. The concept of administrative responsibility boundaries has a vast meaning covering territorial waters.

In parallel with the previous text, the Amendment inappropriately holds the master together with the shipowner liable for the wreck removal. In terms of the publication procedure, Article 7 unnecessarily makes a distinction between Turkish flagged vessels and foreign-flagged vessels. The Harbourmaster is entitled to remove, destroy, or sell the wreck. Selling the wreck also refers to removal.

The Amendment considerably strengthens and clarifies the powers of the harbour authority. Despite the existing advanced regulation, it has systematically a lot of shortcomings. In the drafting of the Amendment, the provisions of the Nairobi Convention were not taken into consideration. When Turkey becomes a party to the Nairobi Convention, it will be a necessity to revise the provisions of the Harbours Act in order to harmonize with the Convention.

Keywords: Harbours Act, Nairobi Convention, Wreck, Removal, Administrative Responsibility Boundaries.

ÖZ

Enkaz, deniz emniyetin ve çevre için tehlike oluşturmaktadır. Türkiye’de enkazın kaldırılması 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu’nun 7. maddesi kapsamında düzenlenmektedir. Bu madde, 29 *DEHUKAMDER - Cilt: 3 / Sayı: 2 / Yıl: 2020, s. 581 - 606*

Kasım 2017 tarihli ve 7061 sayılı Kanunun 5. maddesi ile tamamen ve kapsamlı bir şekilde değiştirilmiştir. Önceki 7. madde birçok bakımdan yetersiz kalmaktaydı. Değişiklik, mevcut boşlukları doldurmayı amaçlamaktadır.

"Enkazın" anlamı, 2007 Nairobi Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de ("Nairobi Sözleşmesi") olduğu gibi oldukça geniştir. İç su gemileri de enkaz kaldırma hükümlerine tabidir. Metruk gemiler, atıl gemilerin aksine, "enkaz" terimine dâhil edilmiştir. Liman idaresinin sorumluluk sınırları içerisinde bulunan enkazlar, enkaz kaldırma kapsamındadır. İdari sorumluluk sınırları kavramı karasularını da kapsayan geniş bir anlama sahiptir.

Değişiklik, önceki metne bağlı olarak, kaptan ile donatanı isabetsiz bir şekilde enkazın kaldırılmasından sorumlu tutmaktadır. Tebliğ usulü açısından 7. maddede gereksiz bir şekilde Türk bayraklı gemiler ile yabancı bayraklı gemiler arasında bir ayırım yapılmaktadır. Liman başkanı enkazı kaldırma, imha etme veya satma hakkına sahiptir. Enkazı satmak aynı zamanda kaldırılması anlamına da gelmektedir.

Değişiklik, liman idaresinin yetkilerini önemli ölçüde güçlendirmekte ve açıklığa kavuşturmaktadır. Mevcut ileri düzenlemeye rağmen, sistematik olarak birçok eksikliği vardır. Değişiklik taslağı hazırlanırken Nairobi Sözleşmesi'nin hükümleri dikkate alınmamıştır. Türkiye, Nairobi Sözleşmesi'ne taraf olduğunda, bu Sözleşme'ye uyum sağlamak için Limanlar Kanunu hükümlerini revize etmek zorunda kalacaktır.

Anahtar Kelimeler: Limanlar Kanunu, Nairobi Sözleşmesi, Enkaz, Kaldırma, İdari Sorumluluk Sınırları.

INTRODUCTION

A vessel or any object on board becoming a wreck is one of the physical results of maritime casualties. Wrecks are a nightmare for seamen¹. The removal of wrecks poses a danger to maritime safety and the environment, creating an important problem for nearly all of the coastal states.

The Turkish straits and maritime areas, where international maritime traffic is intensive, are witness to a large number of maritime casualties. In the Turkish maritime areas, at least 170 shipwrecks are known, some of which have not been removed from the waters for roughly two decades². In the Turkish maritime areas, it is known that there are at least 170 shipwrecks and some of them have not been removed from the waters for approximately two decades.

In Turkish law, wreck removal is regulated by Article 7 of the Harbours Act, No. 618, dated April 14, 1925 Harbours Act. This article was amended completely and extensively by Article 5 of the Act Amending Certain Tax Acts and Other Sundry Acts, No. 7061, dated Nov. 28, 2017 (hereafter referred to as the “Amendment”)³. Since the former Article 7

¹ Gauci, G.: “The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 - A Flawed Instrument”, *Journal of Business Law*, 2009, p. 204.

² Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013, p. 78.

³ See the Official Gazette No. 30261, dated 05.12.2017.

was inadequate in some aspects, the harbour authorities were not able to remove many wrecks that are posing threats. The deficiencies of that article are listed briefly as follows:

- (a) The scope of the term “wreck” was restricted to sunken vessels and their property. Whether semi-sunken vessels fell under the term “wreck” was uncertain. The situation of semi-sunken vessels was uncertain since the Article does not clarify that whether semi-sunken vessels are under the scope of the term “wreck” Moreover, vessels that were stranded, derelict, and idled were out of the scope of the Harbours Act.
- (b) According to the wording of the Harbours Act, wrecks that are posing an impediment to navigation were solely subject to the provisions of wreck removal. Accordingly, the harbour authorities were irresolute concerning the removal of the other wrecks posing danger.
- (c) Because the boundaries of the harbour authorities were uncertain, the provisions of wreck removal merely applied to the wrecks located within the close ports.
- (d) The agents were liable for removing the wreck, together with the master and owner of the vessel.
- (e) That the expenses of the wreck removal were met from the general budget caused prolongation of the removal procedure.

- (f) As a method of wreck removal, the harbour authorities were not allowed to sell the wrecks.
- (g) Likewise, the harbourmasters did not had the power to sell the removed wrecks. This power belonged to Fiscal Directorates of the Ministry of Finance.

As it is understood, the primary purpose of the Amendment is to fill the existing gaps regarding the provisions of wreck removal. In the rationale of the Amendment, it is pointed out that there is no provision regarding removal of ships that are stranded but not sunken, semi-sunken, derelict, or idled, despite the existence of provisions regarding sunken ships in the former text of the Harbours Act. These significant powers are granted to States concerning the ships that are wrecked in the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007⁴ (hereafter referred to as the “Nairobi Convention”); and that the present powers in international legislation are transferred to the Harbours Act under the Amendment⁵.

In this study, the Amendment for wreck removal is elaborated, what contributions it will provide for Turkish maritime law is an endeavour to determine, and whether the Amendment is appropriate is debated. Fur-

⁴ *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007. The Nairobi Convention entered into force on April 14, 2015, and 55 states have become party to it so far. See <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>> (visited on January 8, 2021). Turkey has not become a State Party. For English text of the Nairobi Convention see LEG/CONF. 16/19, May 23, 2007. For Turkish text of the Nairobi Convention see Demir, İ. : “2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 2010, C. XXVI, S. 3, p. 187.

⁵ For the Act’s rationale, see <<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss502.pdf>>(visited on December 25, 2020).

thermore, the provisions of the Nairobi Convention will be addressed as an international instrument that may guide States with regards to legal regulations to be held in national laws.

I. THE TERM “WRECK”

“Wreck” was not defined in the Harbours Act; however, Article 7 of the Harbours Act mentions vessels that are stranded, semi-sunken, sunken, derelict, or idled and their property or any part thereof⁶. Although the lack of a formal definition of “wreck” in the Harbours Act is a significant deficiency, these vessels may be qualified in the scope of wrecks as a generic term, regarding the definition of “wreck” in the Nairobi Convention.

It is understood that the meaning of the term “wreck” is quite vast. This approach is compatible with the definition given in the Nairobi Convention⁷. The term “wreck” in the Nairobi Convention has been associated with maritime casualty⁸, which extends its meaning.

⁶ In the former text of the Harbours Act, there was no reference to the vessels stranded, semi-sunken, derelict, or idled and their property.

⁷ According to Article 1(4) of the Nairobi Convention, “wreck”, following a maritime casualty, means:

(a) a sunken or stranded ship; or

(b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

(c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken, or adrift at sea; or

(d) any ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

⁸ In this Convention, “maritime casualty” is defined flexibly and extensively. According to Article 1(3), “maritime casualty” means a collision of ships, stranding, or

“Vessel” is not defined in the Harbours Act, but this situation does not create a major deficiency. The Harbours Act is the principal act intended to ensure maritime safety and it has the characteristics of maritime public law. The definition of “vessel” in article 1(B) of the Act of the Protection of Life and Property at Sea, No. 4992, dated June 10, 1946 (hereafter referred to as “Act 4922”)⁹ and having the same characteristics may be taken as a reference in the application of the Harbours Act. According to this article, “vessel” means any vehicle able to navigate at sea by its own means except for crafts under oars, regardless of name, tonnage, class, and purpose of use¹⁰. While on the subject, it should be highlighted that the definition of the ship in Article 931 of the Turkish Commercial Code is not applicable for the purposes of wreck removal; since this definition has a relatively narrow meaning.

According to that definition, most sea vehicles will fall under the term “vessel”, excluding vehicles that are unable to navigate at sea, such as fixed offshore units. Accordingly, it may be asserted that the Harbours Act is more extensive than the Nairobi Convention. Under Article 1(2) of the Nairobi Convention, although any type of seagoing vessels, such as hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating crafts,

other incidents of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

⁹ For the definition of “vessel” in Turkish law, see Süz el, C.: “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, C. II, İstanbul 2010, p. 1615.

¹⁰ The definition of “vessel” in Article 4(1)(d) of the Harbours Regulation falls behind the provisions of Act 4922 and the Harbours Act. In this article, “vessel” means any basin able to navigate at sea by its own means except for craft under oars, regardless of name, tonnage, and purpose of use. The term “vessel” is limited to seagoing vessels and the term “basin” is used, instead of “vehicle”. However, in any case, under the hierarchy of norms, the provisions of Act 4922 must primarily be applied.

and floating platforms, are included in the definition of “wreck”; when such platforms are on location engaged in the activities such as; exploration, exploitation, or production of seabed mineral resources, these platforms are not deemed to be vessels. In other words, floating platforms are within the definition of “vessel”; except when participating in such activities as listed above.

Inland vessels are also subject to the provisions of wreck removal. Correspondingly, with the explanations stated above regarding the term “vessel”, the definition of “vessel” in Act 4922 may be used by analogy concerning inland vessels. This is because Article 2 of the Harbours Act stipulates that all vessels and marine vehicles entering and leaving Turkish harbours are subject to the provisions of this Act; it does not discriminate between seagoing vessels and inland vessels.

On the other hand, seagoing vehicles other than vessels are not within the scope of wreck removal due to the clear provision of Article 7(1) of the Harbours Act. This article refers to vessels and their properties regarded as wrecks; however, it does not mention seagoing vehicles. The Article does not constitute any disadvantage that seagoing vehicles that do not have motive power are not subject to the scope of wreck removal. However, to avoiding the possibility of different interpretations, it would be appropriate to clarify what kinds of vessels are subject to wreck removal.

Derelict vessels also fall under the term “wreck”¹¹, but idled vessels are not regarded as wrecks even though they are referred in Article 7(1) of

¹¹ In the Amendment’s rationale, it is stated that “derelict vessels” are vessels for which the number of seamen is less than the minimum seamen number as determined by the harbour authority. This definition has no legal basis and its origin is unknown. In addition, the minimum seamen number is not determined by the harbour authority, but rather by legislation. For several reasons, any reduction in the number of a vessel’s seamen does not mean that the vessel has become derelict. The

the Harbours Act. Idled vessels are not defined in this article or other legislation. Besides, the term “idled vessels” is not a legal concept. However, in the rationale of the Harbours Act, it is pointed out that “idled vessels” means vessels for which the time periods of all safety documents including those for docking have expired, and they are not in commercial activity. These expressions are not appropriate because, even though the time periods of an idled vessel’s documents have expired and it is not engaging in commercial activity, it is not ownerless or derelict. It may not be in trade for various reasons such as economic crisis or administrative procedures.

When such vessels become subject to the provisions of wreck removal, it would be unfair for the shipowners. This application goes beyond the purpose of wreck removal. Moreover, in many cases, it is unlikely that the provisions of wreck removal would be implemented for idled vessels. If the idled vessels pose any danger, it would be more appropriate that they are subject to the provisions of Article 7(3) of the Harbours Act regarding vessels posing danger, but not wreck removal.

To regard as a wreck any property or object, it does not need to be physically inside the vessel. Therefore, following a maritime casualty, any property or object that falls into the sea from the vessel is also within the scope of the wreck.

term “derelict” means that all seamen have abandoned the vessel and so it is completely deprived of management.

II. PLACE OF WRECK

Wrecks located in the administrative responsibility boundaries of the harbour authority are within the scope of wreck removal. According to Article 4(1)(r) of the Harbours Regulation (hereafter referred to as the “Regulation”)¹², “harbour administrative area” means the harbour authority’s area of duty, power, and responsibility. Furthermore, according to Article 4(1)(s) of the Regulation, “harbour area” means the sea and coastal areas including all coastal facilities and moorings where all kinds of harbour work and transactions, customs procedures, agency work, and so on are carried out.

The area of responsibility of each harbour authority is set out in Annex of the Regulation¹³. These areas are quite wide and, according to circumstances, it covers territorial waters and internal waters. The new concept of responsibility areas has removed the confusion that the discrepancy of inner port and outer port previously caused. Also, it strengthens the powers of harbour authorities regarding wreck removal¹⁴.

The removal of a wreck that is located within the harbours in the national territory is also subject to the provisions of Article 7 of the Harbours Act. In Turkey, the first Harbour Authority of Tatvan, whose responsibility area is limited to Lake Van, was founded by Cabinet Decree No.

¹² See Harbours Regulation, Official Gazette No. 28453, dated 31.10.2012.

¹³ Administrative responsibility area of each harbour authority is set out in Annex 1 of the Regulation.

¹⁴ Article 2 of the Harbours Act has been amended by Article 15 of the Act on Amendment to Act 4922 and the Harbours Act, No. 5790, dated July 16, 2008, and it is stipulated that regulation will be issued by Maritime Undersecretariat on the determination of harbour boundaries, including the use of other powers.

2005/9043, dated June 6, 2005¹⁵. Thus, the provisions of wreck removal shall be exactly applied to the removal of wrecks within Lake Van. As for wrecks that are located within other inland waters, the general provisions shall be applied.

Article 3(2) of the Nairobi Convention makes it possible that State Parties may extend the application of the Convention to wrecks located within their territories, including territorial seas. Thus, it benefits from the advanced provisions that the Convention creates, subject to Paragraph 4 of Article 4, on the removal of wrecks located within territorial seas and inland waters. It would be beneficial for Turkey to use this opportunity if it becomes a party to the Nairobi Convention¹⁶.

III. WRECKS THAT POSE DANGER

To apply the provisions of wreck removal, the wreck is required to pose danger to the life, property, and environment, or an impediment to navigation. Although the term “risk” is used in the Harbours Act, what is intended are the terms of “threat” or “danger”. The impediment to navigation is also a threat or danger. In most cases, the term “wreck” includes such dangers.

¹⁵ See Official Gazette No. 25861, dated 30.06.2005.

¹⁶ Thus, Albania, Antigua and Barbuda, the Bahamas, Belize, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Finland, France, Kenya, Liberia, Malta, the Marshall Islands, the Netherlands, Niue, Panama, Sweden, and the United Kingdom have given notice that they will extend the application of the Convention to their territorial seas. See <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Stat us%20-%202018.pdf>> (visited on January 3, 2021).

The term “risk” has a more flexible and broad meaning than the term “hazard” in the Nairobi Convention¹⁷. The term is compatible with the understanding of environmental protection and realization of maritime safety to a maximum. Besides, it may prevent possible conflicts since it brings latitude and flexibility for related public authorities.

IV. PERSONS WHO ARE LIABLE FOR WRECK REMOVAL

A) SHIPOWNER

Although Article 7(1) of the Harbours Act specifies that the shipowner is liable for wreck removal, it does not define the terms “shipowner” or “disponent owner”. Moreover, there is no reference to the owner of the vessel in the Harbours Act. This vagueness may, in practice, cause various conflicts and confusion.

Provided that the owner of a vessel is also the shipowner, the owner shall be liable for removing the wreck. If not, the question of whether the owner and the disponent owner shall be liable for the wreck removal may cause significant problems. Since the owner of a vessel was referred to in the earlier text of the Harbours Act, there was previously no conflict about the owner being liable for wreck removal.

¹⁷ According to Article 1(5) of the Nairobi Convention, “hazard” means any condition or threat that:

- (a) poses a danger or impediment to navigation; or
- (b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment or damage to the coastline or related interests of one or more States.

In the face of the clear wording of Article 7(1), it is not possible to hold liable for the wreck removal of the owner of a vessel who is not the shipowner. However, the disponent owner must be liable for the wreck removal because the disponent owner shall be regarded as shipowner since disponent owners operate on their behalf a vessel on the water to gain profit. The vessel does not have to belong to someone else.

In Turkish law, the term “shipowner” is only defined in Article 1061(1) of the Turkish Commercial Code (hereafter referred to as “TCC”), No. 6102, dated January 13, 2011. According to this article, “shipowner” means the person operating the vessel on the water to gain profit. As for the disponent owner, there is a definition in Paragraph 2 of the same article. In this paragraph, “disponent owner” is defined as a person who operates, in person or through a master, on said person’s behalf a vessel on the water for which that person has a view to gain. The disponent owner is solely regarded as a shipowner to third persons. As is seen, the disponent owner is also a shipowner. One difference between them is from the aspect of the ownership of the vessel.

These definitions may provide an important basis in terms of the application of the Harbours Act. Thus, it is prevented that a disponent owner could refrain from removing a wreck. Otherwise, in the case that the owner of a vessel is not the shipowner, the master would be solely liable for the wreck removal, which is an unacceptable conclusion.

Lawmakers have used the term “shipowner” with little regard. It would be more appropriate that the owner of a vessel and the disponent owner be jointly and severally held liable for the wreck removal¹⁸.

¹⁸ Article 10(1) of the Nairobi Convention holds only the registered owner liable for the wreck removal. Considering this together with the compulsory insurance provi-

Unlike the previous text, according to Article 7(1) of the Harbours Act, the agent is not liable for wreck removal. Thus, the agent, who is merely an independent assistant of a merchant, has been appropriately resolved of a heavy burden such as wreck removal.

B) MASTER

In parallel with the previous text, the Amendment inappropriately holds the master liable for wreck removal. The master is solely a seaman employed by a shipowner even if the person has extensive powers and responsibilities in maritime law. Master's legal status does not justify the imposing of such a penalty. It brings about a gross injustice where the master is liable for the wreck removal, even if the vessel has become a wreck as a result of that person's fault. In most cases, it isn't reached to the master. Moreover, a successful conclusion is unlikely from legal proceedings due to the master's financial position.

V. PROCEDURE OF WRECK REMOVAL

A) DETERMINATION OF A WRECK

Although it is not clearly stated in the Harbours Act, the harbour authority has to primarily determine both legally and technically that a vessel, its property, or any other objects have become a wreck within the scope of the Harbours Act. Then it shall take all necessary measures, such as the marking, locating, and lighting of the wreck, to minimize any danger that the wreck poses before its removal. Furthermore, the harbour au-

sions, it is especially suitable for practical requirements that only the registered owner be liable for wreck removal.

thority must warn the maritime community of the nature and location of the wreck by all practicable means.

B) NOTIFICATION AND DEADLINE

Following the determination of a wreck, the harbour authority shall set a reasonable deadline not exceeding forty-five days, to remove the wreck. However, because of technical or meteorological necessities, in cases in which relevant persons object to the deadline, the harbour authority may give extra time not exceeding forty-five days. Ultimately, the wreck has to be removed in a maximum of ninety days.

It is not favourable to set such a deadline. Many factors, such as the place where the wreck is located, meteorological conditions, and the nature of the wreck, may affect the period and the method of wreck removal. Based upon the circumstances of the concrete case, it might not be possible that wreck removal can be completed in a maximum of ninety days. In such a case, there is no provision in the Harbours Act regarding what to do. Accordingly, as in the previous text, it would be more appropriate to leave discretion to the harbour master.

Considering Turkish flagged ships becoming wrecks, it is adequate to notify the shipowner or master. As regards foreign-flagged ships, the concerned authorities of the state of the ship's registry must be notified, as well as the shipowner and master. It is not required to notify the flag state¹⁹. However, if the state of registry is different from the flag state, to ensure that the wreck removal is carried out safely and with coordination

¹⁹ As for foreign flagged vessels or vessels that are registered to any foreign register of ship, the concerned authority is probably the embassy or consulate of the state in question.

between the concerned states, it will be beneficial that the concerned authorities of both the flag state and the state of registry be notified²⁰.

Because there is no clarity in the Harbours Act considering the method of notification, the notification has to be done following the provisions of Notification Act, No. 7201, dated November 11, 1959. This method does not comply with the aim of a wreck being removed quickly and safely. To initiate the operation of wreck removal immediately, it is first required to fulfill the notification. Article 7(1) of the Harbours Act does not include any provision on how notification shall be fulfilled, even though it refers to a notification requirement. The Harbours Act only stipulates that the notification has to be fulfilled according to the publication procedure where the addresses of related persons are not known.

In terms of the publication procedure, the Harbours Act makes a distinction unnecessarily between Turkish flagged vessels and foreign-flagged vessels. If the addresses of the shipowner and master of a foreign-flagged vessel becoming a wreck are not known, the notification shall be issued in any international maritime bulletin. As regards Turkish flagged vessels, the notification shall be issued in any gazette that is distributed at the national level and has a circulation of 100,000. This distinction is not based on any reasonable ground.

²⁰ According to Article 5(1) of the Nairobi Convention, despite the affected state does not have to notify the flag state, if a State Party is also the flag state, it shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the affected state without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. "Affected state", in accordance with Article 1(10) of the Nairobi Convention, means the State in whose Convention area the wreck is located.

If the addresses of the relevant persons are not known or if the notification for their known addresses has failed, the publication procedure has to be applied. The problem arises mostly when it is not possible to notify the known addresses. In many cases, there is no difficulty in obtaining the names and addresses of the shipowner and master of the vessel becoming a wreck. This information may easily be obtained from the flag state, the state of registry, or the International Maritime Organization.

It is not appropriate that the publication procedure be applied differently for Turkish flagged vessels and foreign-flagged vessels. If the notice by publication is issued in both any international maritime bulletin and any gazette distributed at the national level with a circulation of 100,000, this may contribute to the objective of the wreck being removed promptly. In this case, the whole maritime community may be informed of the wreck. Moreover, it may be expected that more applicants will appear in the removal of the wreck and its possible sale.

Article 7 of the Harbours Act mandates that the circumstances shall be reported to the relevant execution office by the harbour master if the wreck is seized. Such reporting is favourable to the general situation of affairs and the procedure. Even if this provision did not exist, it would be necessary that the harbour master report to the execution office on the procedures conducted, under general provisions.

C) REMOVAL OF A WRECK

Provided that it is not possible to reach the persons who have been notified themselves, or if they abstain from removing the wreck within the

deadline, the harbour master is, personally or through third persons, entitled to remove, sell, or destroy the wreck. It is not important if the persons who have been notified themselves are not reached. What is important is simply to complete the notification procedure. Despite the notification procedure being fulfilled, these persons might abstain from removing the wreck.

The sale or destruction²¹ of the wreck also means the removal of the wreck. The sale of the wreck is regarded as an important alternative in wreck removal. The sale of a wreck that has not been removed by the liable persons, in circumstances of the concrete case, is a practical and simple method. Thus, it is expected that the possible purchasers of the wreck, to benefit from it in maximum, will immediately take action on removal of the wreck.

VI. SALE OF A WRECK

If the wreck is removed by the harbour master, it may be required to sell the wreck to recover the removal expenses. The sale of the wreck is necessary in most cases. Unlike previous provisions, the sale procedure is personally conducted by the harbour authority, not the Fiscal Directorates of the Ministry of Finance.

All costs regarding the sale of the wreck are met by the budget of the Department of Revolving Fund Management (hereafter referred to as the

²¹ In Article 1(7) of the Nairobi Convention, it is stated that “removal” means any form of prevention, mitigation, or elimination of the hazard created by a wreck, and “remove”, “removed”, and “removing” shall be construed accordingly. Therefore, if it is technically required, the destruction of a wreck also means wreck removal.

“Revolving Fund”) of the Ministry of Transportation and Infrastructure. All expenses of the sale being covered by the Revolving Fund facilitates the wreck being removed promptly²².

In Article 7(2) of the Harbours Act, there is no clarification on how the harbour master will conduct the sale procedure. In Article 7(4) of the Harbours Act, although it is pointed out that the Ministry of Transportation and Infrastructure is entitled to make a regulation regarding the application of Article 7, how this regulation will be upheld is unclear. General Communiqué No. 158, dated January 4, 1990, and adopted by the General Directorate of the National Estate of the Ministry of Finance regarding wreck removal, is in force at present²³. Since Article 7(1) of the Harbours Act directly grants the sale power to harbour authorities, most provisions of the General Communiqué are invalid. Thus, it is necessary to issue a new communiqué in place of General Communiqué No. 158.

Because the Harbours Act does not include any clear provision, in the determination of the sale method, general provisions shall be applied. Accordingly, the harbour master shall carry out the sale procedure, following the State Public Procurement Law, No. 2886, dated September 8, 1983. However, the application of this law does not comply with the

²² Duties of the Revolving Fund are set out in Article 21(1) of the Statutory Decree on Organization and Functions of the Ministry of Transportation, Maritime, and Communication, No. 655, dated November 1, 2011. According to Paragraph (d) of this article, the Revolving Fund, if required, is entitled to lease, get service, and purchase goods for discharging duties in the scope of the Ministry. Since wreck removal falls within the powers of the harbour authority that is attached to the Ministry, it is considered that this provision is appropriate.

²³ For the General Communiqué, see <<http://kurumsal.milliemlak.gov.tr/Sayfalar/mevzuat/idari-duzenlemeler/genel-tebligler.aspx>> (visited on December 09, 2020).

goal of the wreck removal being conducted promptly. It would be appropriate that all proceedings regarding wreck removal, including sales, be exempted from public procurement legislation and the harbour authority be empowered to apply the negotiated tendering as in Article 1387 of the TCC.

As a result of the sale, the purchaser of the wreck gains the title of the wreck free of all encumbrances. This is a natural effect of a forced sale. Even if there is no such clarity in the Harbours Act, the outcome would not change.

The legal proceedings initiated by the claimants do not impede the harbour authority from carrying out the procedure of wreck removal. The sale conducted according to Article 7 of the Harbours Act is *sui generis* and distinctive from the judicial sale. However, the harbour authority and the judicial authority must conduct both sale procedures in tandem with each other. A sale procedure that is concluded early will necessarily impact the other. Accordingly, if one of them is concluded early, the other will fall.

If the harbour authority concludes the sale before the judicial authority, it shall first record as revenue for the Revolving Fund the amount equal to expenses incurred due to the removal and sale of the wreck from the sale value. Afterward, it must transfer the balance amount to the case or execution file. The judicial authority shall, under general provisions, apportion the sale revenue for the claimants, if required, by preparing the

order table. Following the apportionment, the balance amount shall be refunded to the beneficiaries, but not sent to the Revolving Fund.

If the legal proceeding is concluded earlier than the other, then the related judicial authority must send an amount equal to the expenses incurred by the harbour authority from sale value to the account of the harbour authority. This is because the wreck removal expenses, including the sale, shall take priority over all other claims, regardless of whether they are privileged or unprivileged.

In cases in which there are no legal proceedings on the wreck, the amount equal to the expenses incurred due to the removal and sale of the wreck is recorded as revenue to the account of the Revolving Fund, and then the balance amount is transferred to the deposit account of the Revolving Fund to pay the beneficiaries. However, they must apply to the Revolving Fund within five years. It is unsuitable that the balance is transferred to the deposit account because the transfer into the deposit account for such a balance vitiates the interests of the beneficiaries. Moreover, the prescription is not functional. To ensure that the beneficiaries do not suffer from inflation, instead of the deposit account at the Revolving Fund, it is recommended that the balance be paid into a savings account yielding quarterly interest, as in Article 1386(4) of the TCC.

According to Sentence 4, Article 7(2), after the harbour authority starts the sale procedure, no cases or objections against this transaction shall halt the sale. This provision means that the courts do not have any power

to decide any stay orders regarding wreck removal; it was produced to expedite wreck removal. It is suitable that applications or objections to administrative authorities do not halt sales, but this provision regarding the courts not having any power to decide any state order is in contradiction with Article 125(5) of the Constitution of the Republic of Turkey, No. 2709, dated October 18, 1982. According to this article, if the implementation of an administrative act would result in damages that are difficult or impossible to compensate, and at the same time this act is unlawful, then a stay order may be decided upon, by stating the reasons thereof. In Paragraph 6 of the same article, it is stated that the law may restrict the issuing of stay of execution orders in cases of state of emergency, martial law, mobilization, and state of war and for reasons of national security, public order, and public health. Since wreck removal does not fall under those stated circumstances, the Constitutional Court may rescind the provision of Sentence 4, Article 7(2).

CONCLUSION

Generally, the Amendment considerably strengthens and clarifies the powers of the harbour authorities regarding wreck removal. Wreck removal is no longer restricted to harbour areas; all wrecks located in the administrative responsibility boundaries of harbour authorities, including territorial waters, are subject to the provisions of Article 7. Moreover, not only wrecks posing an impediment to navigation but also all wrecks posing danger to life, property, and the environment fall under the scope of application of the Harbours Act.

Despite these advanced regulations, the Amendment is systematically lacking, particularly in terms of the scope of application, the meaning of the terms “wreck” and “shipowner”, the sale procedure of the wreck, and the notification method, which may cause various conflicts in practice. Besides, in the drafting of the text of the Amendment, the provisions of the Nairobi Convention were not considered, whereas Turkey is proceeding in its efforts towards becoming a party to said Convention. Accordingly, when Turkey becomes a party to the Nairobi Convention and particularly when Turkey extends the application of said Convention to its territory, including the territorial seas, it will be a necessity to revise the provisions of the Harbours Act to harmonize with the provisions of the Nairobi Convention.

BIBLIOGRAPHY

Demir, İ.: *2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2010, C. XXVI, S. 3, p. 187.

Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013.

Gauci, G.: “The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 – A Flawed Instrument”, *Journal of Business Law*, 2009, p. 203.

Süzel, C.: “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, C. II, İstanbul 2010, p. 1615.

LEG/CONF. 16/19, May 23, 2007.

<<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>> (visited on January 8, 2021).

<<http://kurumsal.milliemlak.gov.tr/Sayfalar/mevzuat/idari-duzenlemeler/genel-tebligler.aspx>> (visited on December 09, 2020).

<<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss502.pdf>> (visited on December 25, 2020).

- Çeviri / Translation* -

TÜRK DENİZ HUKUKUNDA ENKAZ KALDIRMAYA İLİŞKİN GELİŞMELER

Doç. Dr. İsmail DEMİR**

ÖZ

Enkaz, deniz emniyetin ve çevre için tehlike oluşturmaktadır. Türkiye'de enkazın kaldırılması 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 7. maddesi kapsamında düzenlenmektedir. Bu madde, 29 Kasım 2017 tarihli ve 7061 sayılı Kanunun 5. maddesi ile tamamen ve kapsamlı bir şekilde değiştirilmiştir. Önceki 7. madde birçok bakımdan yetersiz kalmaktaydı. Değişiklik, mevcut boşlukları doldurmayı amaçlamaktadır.

"Enkazın" anlamı, 2007 Nairobi Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de ("Nairobi Sözleşmesi") olduğu gibi oldukça geniştir. İç su gemileri de enkaz kaldırma hükümlerine tabidir. Metruk gemiler, atıl gemilerin aksine, "enkaz" terimine dâhil edilmiştir. Liman idaresinin sorumluluk sınırları içerisinde bulunan enkazlar, enkaz kaldırma kapsamındadır. İdari sorumluluk sınırları kavramı karasularını da kapsayan geniş bir anlama sahiptir.

* Dergide yer alan tüm çeviriler bir tercüme bürosundan alınmış olup, çevirilerden yazarlar sorumlu değildir.

** Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Yönetim Kurulu Üyesi, Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHU-KAM), (demir@dehukam.org), (ORCID ID: orcid.org/0000-0002-5065-8850).

Değişiklik, önceki metne bağlı olarak, kaptan ile donatanı isabetsiz bir şekilde enkazın kaldırılmasından sorumlu tutmaktadır. Tebliğ usulü açısından 7. maddede gereksiz bir şekilde Türk bayraklı gemiler ile yabancı bayraklı gemiler arasında bir ayırım yapılmaktadır. Liman başkanı enkazı kaldırma, imha etme veya satma hakkına sahiptir. Enkazı satmak aynı zamanda kaldırılması anlamına da gelmektedir.

Değişiklik, liman idaresinin yetkilerini önemli ölçüde güçlendirmekte ve açıklığa kavuşturmaktadır. Mevcut ileri düzenlemeye rağmen, sistematik olarak birçok eksikliği vardır. Değişiklik taslağı hazırlanırken Nairobi Sözleşmesi'nin hükümleri dikkate alınmamıştır. Türkiye, Nairobi Sözleşmesi'ne taraf olduğunda, bu Sözleşme'ye uyum sağlamak için Limanlar Kanunu hükümlerini revize etmek zorunda kalacaktır.

Anahtar Kelimeler: Limanlar Kanunu, Nairobi Sözleşmesi, Enkaz, Kaldırma, İdari Sorumluluk Sınırları.

GİRİŞ

Bir gemi veya gemideki herhangi bir nesnenin enkaza dönüşmesi, deniz kazalarının fiziksel sonuçlarından biridir. Enkazlar, denizciler için bir kabustur¹. Enkazların kaldırılması, deniz emniyeti ve çevre için bir tehlike oluşturmakta ve hemen hemen tüm kıyı devletleri için önemli bir sorun teşkil etmektedir.

¹ Gauci, G.: "The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 - A Flawed Instrument", Journal of Business Law, 2009, s. 204.

Uluslararası deniz trafiğinin yoğun olduğu Türk Boğazları ve deniz alanları, çok sayıda deniz kazasına tanıklık etmektedir. Türk deniz alanlarında, bazıları yaklaşık yirmi yıldır kaldırılmayan en az 170 gemi enkazı olduğu bilinmektedir².

Türk hukukunda enkaz kaldırma, 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 7. maddesi ile düzenlenmiştir. Bu madde, 28 Kasım 2017 tarih ve 7061 sayılı Bazı Vergi Kanunları ile Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un (bundan böyle "Değişiklik" olarak anılacaktır) 5. maddesi ile tamamen ve kapsamlı bir şekilde değiştirilmiştir³. Önceki 7. madde bazı açılardan yetersiz olduğundan, liman idareleri tehdit oluşturan çok sayıda enkazı kaldıramamıştır. Bu maddenin eksiklikleri kısaca aşağıdaki gibidir:

- (a) "Enkaz" teriminin kapsamı batık gemiler ve bunların malları ile sınırlıydı. Yarı batık gemilerin "enkaz" terimi altında yer alıp almadığı belirsizdi. Dahası, karaya oturmuş, terk edilmiş ve atıl durumda olan gemiler, Liman Kanunu'nun kapsamı dışındaydı.
- (b) Limanlar Kanunu'nda belirtildiği üzere, seyrüseferi engelleyen enkazlar yalnızca enkaz kaldırma hükümlerine tabiydi. Buna göre liman idareleri, tehlike arz eden diğer enkazların kaldırılması konusunda kararsızdı.

² Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013, s. 78.

³ Bkz. 05.12.2017 tarihli ve 30261 sayılı Resmi Gazete.

- (c) Liman idarelerinin sınırları belirsiz olduğundan, enkaz kaldırma hükümleri yalnızca iç limanlarda bulunan enkazlara uygulanmıştır.
- (d) Acenteler, gemi kaptanı ve sahibi ile birlikte enkazı kaldırmakla yükümlüydü.
- (e) Enkaz kaldırma masraflarının genel bütçeden karşılanması, kaldırma işleminin uzamasına neden olmaktaydı.
- (f) Enkaz kaldırma yöntemi olarak liman idarelerinin enkazları satmasına izin verilmiyordu.
- (g) Aynı şekilde, liman başkanlarına kaldırılan enkazları satma yetkisi verilmemişti. Bu yetki, Maliye Bakanlığı Maliye Müdürlüklerine aitti.

Anlaşıldığı üzere, Değişikliğin temel amacı, enkaz kaldırma hükümleri ile ilgili mevcut boşlukları doldurmaktır. Değişiklik gerekçesinde, önceki metinde batık gemilerle ilgili hükümler bulunmasına rağmen karaya oturmuş, ancak batmamış, yarı batık, metruk veya atıl durumda olmayan gemilerin kaldırılmasına ilişkin bir hüküm bulunmadığına; enkaz hâlindeki gemilere ilişkin olarak 2007 tarihli Enkazların Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi'nde⁴(bundan böyle "Nairobi Söz-

⁴ *Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007. Nairobi Sözleşmesi 14 Nisan 2015'te yürürlüğe girmiş ve bugüne kadar 55 devlet bu Sözleşme'ye taraf olmuştur. Bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>> (erişim tarihi 8 Ocak 2021). Türkiye Taraf Devlet olmamıştır. Nairobi Sözleşmesi'nin İngilizce metni için bkz. LEG/CONF. 16/19, 23 Mayıs 2007. Nairobi Sözleşmesi'nin Türkçe metni için, bkz. Demir, İ. : "2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 2010, C. XXVI, S. 3, s. 187 - 223.

leşmesi" olarak anılacaktır) devletlere önemli yetkiler verildiğine ve uluslararası mevzuatta mevcut yetkilerin Değişiklik ile Limanlar Kanunu'na devredildiğine işaret edilmiştir⁵.

Bu çalışmada, enkazın kaldırılmasına ilişkin Değişiklik ayrıntılı olarak ele alınmakta, Türk deniz hukukuna ne gibi katkılar sağlayacağına belirlenmesi için çaba gösterilmekte ve Değişikliğin uygun olup olmadığı tartışılmaktadır. Ayrıca, Nairobi Sözleşmesi'nin hükümlerine ulusal kanunlarda yapılacak yasal düzenlemeler konusunda Devletlere rehberlik edebilecek uluslararası bir belge olarak bakılacaktır.

I. ENKAZ TERİMİ

"Enkaz", Limanlar Kanunu'nda tanımlanmamış olmakla birlikte Limanlar Kanunu'nun 7. maddesi, karaya oturmuş, yarı batık, batık, terk edilmiş veya atıl durumda olan gemilerden ve bunların eşyası veya herhangi bir kısmından bahsetmektedir⁶. Limanlar Kanunu'nda resmî bir "enkaz" tanımının bulunmaması önemli bir eksiklik olsa da, bu gemiler Nairobi Sözleşmesi'ndeki "enkaz" tanımına atıfta bulunularak genel bir terim olarak enkaz kapsamında nitelendirilebilir.

"Enkaz" teriminin anlamının oldukça geniş olduğu anlaşılmaktadır. Bu yaklaşım, Nairobi Sözleşmesi'nde verilen tanımla uyumludur⁷. Nairobi

⁵ Kanunun gerekçesi için, bkz. <<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss502.pdf>> (erişim tarihi 25 Aralık 2020).

⁶ Limanlar Kanunu'nun eski metninde, karaya oturmuş, yarı batmış, terk edilmiş veya atıl durumda olan gemilere ve bunların mallarına atıfta bulunulmamıştır.

⁷ Nairobi Sözleşmesi'nin 1(4) maddesine göre, "enkaz", bir deniz kazasının yaşanmasının ardından;

(a) batmış veya karaya oturmuş bir gemi; veya

(b) batmış veya karaya oturmuş bir gemide bulunan herhangi bir nesne dâhil olmak üzere, bu tür bir geminin herhangi bir parçası; veya

Sözleşmesi'ndeki "enkaz" teriminin anlamı⁸ genişletilerek deniz kazaları ile ilişkilendirilmiştir.

"Gemi", Limanlar Kanunu'nda tanımlanmamıştır, ancak bu büyük bir eksiklik yaratmamaktadır. Limanlar Kanunu, deniz emniyetini sağlamayı amaçlayan temel bir kanundur ve deniz kamu hukuku özelliklerine sahiptir. 10 Haziran 1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 1(B). maddesinde yer alan (bundan böyle "4922 sayılı Kanun" olarak anılacaktır) "gemi" tanımı⁹, Limanlar Kanunu'nun uygulanmasında aynı özelliklere sahip olması sebebiyle referans olarak alınabilir. Bu maddeye göre "gemi", adı, tonajı, sınıfı ve kullanım amacına bakılmaksızın denizde kürekten başka kendi imkânlarıyla seyir yapabilen her türlü aracı ifade eder¹⁰. Bunun yanı sıra, Türk Ticaret Kanununun 931. maddesindeki gemi tanımının enkaz kaldırma amaçları

(c) bir gemiden denizde kaybolan ve karaya oturmuş, batmış veya denizde sürüklenen herhangi bir nesne; veya

(d) batmak veya karaya oturmak üzere olan veya makul şekilde etkili önlemlerin alınmaması durumunda böyle olacağı beklenen bir gemi veya gemideki eşya anlamına gelir.

⁸ Bu Sözleşme'de, "deniz kazası" esnek ve kapsamlı bir şekilde tanımlanmıştır. Madde 1(3)'e göre, "deniz kazası", gemilerin çatmasını, karaya oturmasını veya diğer seyir olayını ya da bir gemi veya yüküne yönelik yakın maddi zarar tehdidi ile sonuçlanan bir gemide veya geminin dışındaki diğer olayları ifade eder.

⁹ Türk hukukunda "gemi" tanımı için, bkz. Süzel, C.: "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı", Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan, C. II, İstanbul 2010, s. 1615.

¹⁰ Limanlar Yönetmeliği'nin 4(1)(d) maddesindeki "gemi" tanımı, 4922 sayılı Kanun ve Limanlar Kanunu hükümlerinin gerisinde kalmaktadır. Bu maddede "gemi"; adı, tonajı ve kullanım amacı ne olursa olsun denizde kürekten başka kendi imkânlarıyla seyir yapabilen herhangi bir tekne olarak tanımlanmıştır. "Gemi" terimi denizde seyirüfefer yapan gemilerle sınırlıdır ve "araç" yerine "tekne" terimi kullanılmaktadır. Ancak, her durumda, normlar hiyerarşisine göre 4922 sayılı Kanun hükümleri öncelikle uygulanmalıdır.

için geçerli olmadığına altı çizilmelidir. Çünkü bu tanım, nispeten dar bir anlama sahiptir.

Bu tanıma göre sabit kıyı ötesi birimleri gibi denizde seyredemeyen araçlar hariç, çoğu deniz aracı "gemi" terimi kapsamına girecektir. Dolayısıyla, Limanlar Kanunu'nun Nairobi Sözleşmesi'nden daha kapsamlı olduğu ileri sürülebilir. Nairobi Sözleşmesi'nin 1(2) maddesi uyarınca hidrofil botlar, hava yastıklı araçlar, denizaltılar, yüzer tekneler ve yüzer platformlar gibi her türden açık deniz gemileri, "enkaz" tanımına dâhil edilmiştir; ancak bu platformlar deniz dibindeki mineral kaynaklarının araştırılması, kullanılması veya üretilmesiyle uğraştıkları sürece gemi olarak kabul edilmezler. Diğer bir deyişle, yüzer platformlar, bu tür faaliyetlere katıldıkları durumlar dışında, "gemi" tanımı içinde kalırlar.

İç su gemileri de enkaz kaldırma hükümlerine tabidir. Buna bağlı olarak, yukarıda "gemi" terimi ile ilgili olarak belirtilen açıklamalarla, 4922 sayılı Kanun'da yer alan "gemi" tanımı, iç su gemileri açısından benzer şekilde kullanılabilir. Çünkü Limanlar Kanunu'nun 2. maddesi Türk limanlarına giren ve çıkan tüm gemi ve deniz araçlarının bu Kanun hükümlerine tabi olmasını şart koşmaktadır; denizde seyreden gemiler ile iç su gemileri arasında ayırım gözetmemektedir.

Öte yandan, gemiler dışındaki açık deniz araçları, Limanlar Kanunu'nun 7 (1) maddesinin açık hükmü nedeniyle enkaz kaldırma kapsamında değildir. Bu madde, enkaz olarak kabul edilen gemilere ve bunların özelliklerine atıfta bulunur, ancak açık deniz araçlarından bahsetmez. Hareket gücü olmayan açık deniz araçlarının enkaz kaldırma kapsamına gir-

memesi herhangi bir olumsuzluk oluşturmamaktadır. Bununla birlikte, farklı yorumların ortaya çıkma olasılığından kaçınmak amacıyla, ne tür gemilerin enkaz kaldırmaya tabi tutulduğunun açıklığa kavuşturulması uygun olur.

Metruk gemiler de "enkaz"¹¹ terimine uygun düşmektedir; ancak atıl durumdaki gemiler, Limanlar Kanunu'nun 7 (1) maddesinde yapılan atfa rağmen, enkaz olarak kabul edilmezler. Atıl durumdaki gemiler, bu maddede veya diğer mevzuatta tanımlanmamıştır. Ayrıca, "atıl gemiler" terimi hukuki bir kavram değildir. Ancak, Limanlar Kanunu'nun gerekçesinde, "atıl gemilerin", havuzlama için olanlar da dâhil olmak üzere, tüm emniyet belgelerinin sürelerinin dolduğu gemiler anlamına geldiği ve ticari faaliyette bulunmadığı belirtilmektedir. Zira, boşta olan bir geminin belgelerinin süreleri dolmuş ve bu gemi ticari faaliyette bulunmasa bile, sahihsiz veya terk edilmiş olmadığı için bu ifadeler uygun değildir. Bu gemiler, ekonomik kriz veya idari prosedürler gibi çeşitli nedenlerle ticaret faaliyetinde bulunmayabilir.

Bu tür gemilerin enkaz kaldırma hükümlerine tabi olması donatanlar için haksızlık oluşturmaktadır. Bu uygulama enkaz kaldırma amacının ötesine geçmektedir. Dahası, çoğu durumda, atıl durumdaki gemiler için enkaz kaldırma hükümlerinin uygulanması olası değildir. Atıl durumdaki gemilerin herhangi bir tehlike arz etmesi hâlinde, enkazın kaldırılmasına

¹¹ Değişiklik gerekçesinde, "metruk gemiler", liman başkanlığı tarafından belirlenen asgari denizci sayısından az denizci sayısı olan gemilerdir. Bu tanımın yasal bir dayanağı yoktur ve kaynağı bilinmemektedir. Bunun yanı sıra asgari denizci sayısı liman başkanlığı tarafından değil, mevzuat tarafından belirlenir. Pek çok nedenden ötürü, bir geminin gemi adamı sayısındaki herhangi bir azalma, geminin terk edildiği anlamına gelmez. "Metruk" terimi, tüm denizcilerin gemiyi terk ettiği ve dolayısıyla geminin yönetimden tamamen mahrum bırakıldığı anlamına gelir.

değil, tehlike arz eden gemilerle ilgili olarak Limanlar Kanunu'nun 7(3) maddesi hükümlerine tabi olmaları daha uygun olur.

Herhangi bir mal veya nesnenin enkaz olarak görülmesi için fiziksel olarak geminin içinde olmasına gerek yoktur. Bu nedenle bir deniz kazasının ardından gemiden denize düşen herhangi bir mal veya nesne de enkaz kapsamındadır.

II. ENKAZIN YERİ

Liman idaresinin sorumluluk sınırları içerisinde bulunan enkazlar, enkaz kaldırma kapsamındadır. Limanlar Yönetmeliği'nin 4(1)(r) maddesine göre (bundan böyle "Yönetmelik" olarak anılacaktır)¹², "liman idari bölgesi" liman idaresinin görev, yetki ve sorumluluk alanı anlamına gelir. Ayrıca Yönetmeliğin 4(1)(s) maddesine göre "liman alanı", tüm kıyı tesisleri ve demirleme de dâhil olmak üzere, her türlü liman iş ve işlemlerinin, gümrük işlemlerinin, acentelik vb. işlerin gerçekleştirildiği deniz ve kıyı alanları anlamına gelir.

Her liman idaresinin sorumluluk alanı Yönetmeliğin Ekinde belirtilmiştir¹³. Bu alanlar oldukça geniştir ve duruma göre karasuları ve iç suları kapsar. Yeni sorumluluk alanları kavramı, daha önce iç liman ve dış liman uyumsuzluğunun neden olduğu karmaşayı ortadan kaldırmıştır. Ayrıca liman idarelerinin enkaz kaldırma yetkilerini güçlendirmektedir¹⁴.

¹² Bkz. Liman Yönetmeliği için 31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmî Gazete.

¹³ Her liman başkanlığının idari sorumluluk alanı Yönetmeliğin Ek 1'inde belirtilmiştir.

¹⁴ Limanlar Kanunu'nun 2. maddesi, 4922 sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve 16 Temmuz 2008 tarihli 5790 sayılı Limanlar Kanununun 15. maddesi ile değiştirilmiş olup, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından diğer yetkilerin kulla-

Ulusal kara ülkesindeki limanlar içinde bulunan bir enkazın kaldırılması da Limanlar Kanunu'nun 7. maddesi hükümlerine tabidir. Türkiye'de sorumluluk alanı Van Gölü ile sınırlı ilk liman başkanlığı, 6 Haziran 2005 tarihli ve 2005/9043 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulmuştur¹⁵. Böylelikle Van Gölü içindeki enkazların kaldırılmasında enkaz kaldırma hükümleri aynı şekilde uygulanacaktır. Diğer iç sularda bulunan enkazlar için genel hükümler uygulanır.

Nairobi Sözleşmesi'nin 3(2) maddesi, Taraf Devletlerin, Sözleşme'nin uygulanmasını, karasuları dâhil olmak üzere kendi bölgelerinde bulunan enkazlara genişletmelerine olanak tanımaktadır. Bu nedenle, 4. maddenin 4. fıkrasına tabi olarak, karasularında ve iç sularda bulunan enkazların kaldırılmasıyla ilgili olarak bu Sözleşme'nin getirmiş olduğu ileri hükümlerden yararlanılmaktadır. Türkiye'nin Nairobi Sözleşmesi'ne taraf olması durumunda bu fırsatı kullanması faydalı olur¹⁶.

III. TEHLİKE OLUŞTURAN ENKAZLAR

Enkaz kaldırma hükümlerini uygulamak için enkazın can, mal ve çevre için tehlike oluşturması veya seyrüsefere engel olması gerekir. Limanlar Kanunu'nda "risk" terimi kullanılsa da, kastedilen şey, "tehdit" veya

nımı dâhil olmak üzere liman sınırlarının belirlenmesine ilişkin bir yönetmelik çıkarılması öngörülmüştür.

¹⁵ Bkz. 30.06.2005 tarihli ve 25861 sayılı Resmî Gazete.

¹⁶ Nitekim Arnavutluk, Antigua ve Barbuda, Bahamalar, Belize, Bulgaristan, Kanada, Hırvatistan, Kıbrıs, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Kenya, Liberya, Malta, Marshall Adaları, Hollanda, Niue, Panama, İsveç ve Birleşik Krallık, Sözleşmenin uygulanmasını kendi karasularına uygun şekilde genişleteceklerini belirtmişlerdir. Bkz. <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>> (erişim tarihi 3 Ocak 2021).

“tehlike” terimleridir. Seyrüseferin önündeki engel de bir tehdit veya tehlikedir. Çoğu durumda, "enkaz" terimi bu tür tehlikeleri içerir.

"Risk" terimi, Nairobi Sözleşmesi'ndeki "tehlike" teriminden daha esnek ve geniş anlamlıdır¹⁷. Terim, çevrenin korunması anlayışı ve deniz güvenliğinin maksimum düzeyde gerçekleştirilmesi ile uyumludur. Ayrıca ilgili idari makamlar için serbestlik ve esneklik sağladığı için olası uyuşmazlıkları önleyebilir.

IV. ENKAZ KALDIRMADAN SORUMLU OLAN KİŞİLER

A) DONATAN

Limanlar Kanunu'nun 7(1) maddesi, donatanın enkazın kaldırılmasından sorumlu olduğunu belirtmesine rağmen, "donatan" veya "gemi işletme müteahhidi" terimlerini tanımlamamaktadır. Ayrıca, Limanlar Kanunu'nda geminin sahibine atıfta bulunulmamaktadır. Bu belirsizlik, uygulamada çeşitli uyuşmazlıklara ve karmaşaya neden olabilir.

Gemi sahibinin aynı zamanda donatan olması kaydıyla, gemi maliki enkazı kaldırmakla yükümlüdür. Aksi takdirde, enkazın kaldırılmasından mal sahibinin ve gemi işletme müteahhidinin sorumlu olup olmayacağı sorusu önemli sorunlara neden olabilir. Bir geminin malikine Limanlar Kanunu'nun önceki metninde açıkça atıfta bulunulduğu için gemi malikinin enkazın kaldırılmasından sorumlu olduğu konusunda hiçbir tereddüt bulunmuyordu.

¹⁷ Nairobi Sözleşmesi'nin 1(5) maddesine göre "tehlike", aşağıdakilere yol açabilecek bir durum veya tehdit olarak tanımlanmıştır:

- (a) seyrüsefere bir tehlike veya engel teşkil etme; veya
- (b) makul olarak deniz ortamına büyük zararlı sonuçlara yol açması veya kıyı şeridine veya bir veya daha fazla devletin ilgili çıkarlarına zarar vermesinin beklendiği durumlar.

7(1) maddedeki açık ifade karşısında donatan olmayan bir gemi malikinin enkazın kaldırılmasından sorumlu tutulması mümkün değildir. Ancak, gemi işletme müteahhitleri, kâr elde etmek amacıyla suda kendi adlarına bir gemi işletmeleri nedeniyle donatan sayılacaklarından enkazın kaldırılmasından sorumlu tutulmalıdırlar. Geminin bir başkasına ait olması önemli değildir.

Türk hukukunda “donatan” terimi, 13 Ocak 2011 tarih ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun (bundan böyle “TTK” olarak anılacaktır) sadece 1061(1) maddesinde tanımlanmıştır. Bu maddeye göre “donatan”, kâr elde etmek amacıyla gemiyi suda kullanan kişidir. Gemi işletmesi müteahhidine gelince, aynı maddenin 2. fıkrasında bir tanım yapılmaktadır. Bu fıkraya göre, “gemi işletmesi müteahhidi”, kendi adına bir gemiyi bizzat veya bir kaptan vasıtasıyla suda menfaat sağlamak için işleyen kişi olarak tanımlanmaktadır. Gemi işletmesi müteahhidi, sadece üçüncü şahıslarla olan ilişkilerinde donatan olarak kabul edilir. Görüldüğü üzere, gemi işletmesi müteahhidi aynı zamanda donatandır. Aralarındaki tek fark, geminin sahipliği bakımındandır.

Bu tanımlar, Limanlar Kanunu’nun uygulanması açısından önemli bir temel oluşturabilir. Böylelikle, gemi işletmesi müteahhidinin bir enkazı kaldırmaktan kaçınması önlenmiş olur. Aksi takdirde, gemi sahibinin donatan olmaması durumunda, enkazın kaldırılmasından yalnızca kaptan sorumlu olur ki, bu kabul edilemez bir sonuçtur.

Kanun koyucu, "donatan" terimini pek dikkate almamıştır. Enkazın kaldırılmasından gemi sahibinin ve gemi işletmesi müteahhidinin müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulması daha uygun olur¹⁸.

¹⁸ Nairobi Sözleşmesi’nin 10(1) maddesi, yalnızca sicile kayıtlı maliki enkazın kaldırılmasından sorumlu tutmaktadır. Zorunlu sigorta hükümleri ile birlikte dikkate aldığımızda, enkazın kaldırılmasından yalnızca kayıtlı malikin sorumlu olması özellikle pratik gereklere uygundur.

Önceki metinden farklı olarak, Limanlar Kanunu'nun 7(1) maddesine göre, acente enkazın kaldırılmasından sorumlu değildir. Böylece, bir tüccarın yalnızca bağımsız bir yardımcısı olan acente, enkaz kaldırma gibi ağır bir yükten uygun bir şekilde kurtulmuştur.

B) KAPTAN

Değişiklik, önceki metne bağlı olarak, kaptanın enkazın kaldırılmasından uygunsuz bir şekilde sorumlu tutulmasına neden olmaktadır. Kaptan, deniz hukukunda geniş yetkilere ve sorumluluklara sahip olsa bile, yalnızca bir donatan tarafından istihdam edilen bir gemi adamıdır. Hukuki statüsü, böyle bir yaptırımın uygulanmasına hak vermez. Gemi, kendi kusuru sonucu enkaz haline gelse bile kaptanın enkazın kaldırılmasından sorumlu olması büyük bir haksızlığa neden olur. Çoğu olaylarda kaptana ulaşılamaz. Ayrıca, kaptanın mali durumu nedeniyle yasal işlemlerden başarılı bir sonuç alınması olası değildir.

V. ENKAZ KALDIRMA PROSEDÜRÜ

A) ENKAZIN BELİRLENMESİ

Limanlar Kanunu'nda açıkça belirtilmemesine rağmen, liman başkanlığı, öncelikle bir geminin, gemideki eşyanın veya diğer herhangi bir nesnenin Limanlar Kanunu kapsamında enkaz hâline gelip gelmediğini hem hukuken hem de teknik olarak belirlemelidir. Daha sonra, enkazın, kaldırılmadan önce oluşturabileceği herhangi bir tehlikeyi en aza indirmek için enkazın işaretlenmesi, yerinin tespit edilmesi ve ışıklandırılması gibi gerekli tüm önlemleri alır. Ayrıca liman idaresi, enkazın niteliği ve yeri konusunda denizcilik camiasını tüm uygulanabilir araçlarla uyarmalıdır.

B) BİLDİRİM VE SÜRE

Bir enkazın belirlenmesinin ardından liman başkanlığı, enkazı kaldırmak için kırk beş günü geçmeyen makul bir süre belirler. Ancak teknik veya meteorolojik gerekler nedeniyle ilgili kişilerin bu süreye itiraz etmesi durumunda liman başkanlığı kırk beş günü geçmemek üzere ek süre verebilir. Nihayetinde enkazın en fazla doksan gün içinde kaldırılması gerekmektedir.

Böyle bir süre verilmesi uygun değildir. Enkazın bulunduğu yer, meteorolojik koşullar ve enkazın niteliği gibi birçok faktör enkazın kaldırılma süresini ve yöntemini etkileyebilir. Somut olayın koşullarına bağlı olarak, enkazın kaldırılmasının en fazla doksan gün içinde tamamlanması mümkün olmayabilir. Böyle bir durumda Limanlar Kanunu'nda ne yapılacağına dair bir hüküm yoktur. Buna göre önceki metinde olduğu gibi takdir yetkisinin liman başkanına bırakılması daha uygun olur.

Türk bayraklı gemilerin enkaz hâline geldiği varsayıldığında, donatan veya kaptana haber verilmesi yeterlidir. Yabancı bayraklı gemilerle ilgili olarak, sicil devletinin makamlarının yanı sıra gemi maliki ve kaptan da haberdar edilmelidir. Bayrak devletine bildirimde bulunulması zorunlu değildir¹⁹. Ancak sicil devletinin bayrak devletinden farklı olması hâlinde, enkaz kaldırmanın ilgili devletler arasında güvenli ve koordineli bir

¹⁹ Herhangi bir yabancı gemi siciline kayıtlı yabancı bayraklı gemiler veya yabancı bayraklı gemiler için ilgili makam muhtemelen söz konusu devletin büyükelçiliği veya konsolosluğudur.

şekilde yapılmasını sağlamak için hem bayrak devleti hem de tescil devletin ilgili makamlarına bildirimde bulunulması faydalı olur²⁰.

Limanlar Kanunu'nda tebligat yöntemine ilişkin bir açıklık olmadığı için tebligatın 11 Kasım 1959 tarihli ve 7201 sayılı Tebligat Kanunu hükümlerine göre yapılması gerekmektedir. Bu yöntem, enkazın hızlı ve güvenli bir şekilde kaldırılması amacına uymamaktadır. Enkaz kaldırma işleminin bir an önce başlatılması için öncelikle bildirim yerine getirilmesi gerekmektedir. Limanlar Kanunu'nun 7(1) maddesi, bir bildirim gerekliliğine atıfta bulunmasına rağmen, bildirim nasıl yerine getirileceğine dair herhangi bir hüküm içermemektedir. Limanlar Kanunu, sadece ilgili kişilerin adreslerinin bilinmediği durumlarda tebligatın ilan usulüne göre yerine getirilmesi gerektiğini öngörmektedir.

İlanen tebligat usulü açısından Limanlar Kanunu, Türk bayraklı gemiler ile yabancı bayraklı gemiler arasında gereksiz bir ayırım yapmaktadır. Enkaza dönüşen yabancı bayraklı geminin donatanının ve kaptanının adresleri bilinmiyorsa, bildirim herhangi bir uluslararası denizcilik bülteninde yayımlanır. Türk bayraklı gemilerle ilgili olarak, tebligat, ulusal düzeyde dağıtılan ve tirajı 100.000 olan herhangi bir gazetede yapılır. Bu ayırım herhangi bir makul gerekçeye dayanmamaktadır.

²⁰ Nairobi Sözleşmesi'nin 5(1) maddesine göre etkilenen devletin bayrak devletine bildirimde bulunması gerekmez, eğer bir Taraf Devlet aynı zamanda bayrak devleti ise geminin kaptanı ve işleteni o gemi enkazla sonuçlanan bir deniz kazasına karıştığında etkilenen devlete gecikmeksizin rapor vermelidir. Nairobi Sözleşmesi'nin 1(10) maddesi uyarınca "etkilenen devlet", enkazın Sözleşme alanında bulunduğu Devlet anlamına gelir.

İlgili kişilerin adresleri bilinmiyorsa veya bilinen adreslerine yapılan tebligat kişilere ulaşmamışsa, ilanen tebligat usulü uygulanmalıdır. Sorun, çoğunlukla bilinen adreslere tebligat yapmanın mümkün olmadığı durumlarda ortaya çıkmaktadır. Çoğu durumda, enkaz haline gelen geminin kaptanı ve donatanının isimlerine ve adreslerine ulaşmakta herhangi bir zorluk yaşanmamaktadır. Bu bilgiler bayrak devletinden, sicil devletinden veya Uluslararası Denizcilik Örgütü'nden kolayca elde edilebilir.

İlanen tebligat usulünün Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemiler için farklı bir şekilde uygulanması doğru değildir. Hem herhangi bir uluslararası denizcilik bülteninde hem de ulusal düzeyde dağıtılan ve 100.000 tirajlı herhangi bir gazetede yayın yoluyla ilan verilmesi, enkazın derhal kaldırılması amacına katkıda bulunabilir. Bu durumda, tüm denizcilik camiası enkazdan haberdar edilebilir. Ayrıca, enkazın kaldırılması ve olası satışında daha fazla başvuranın ortaya çıkması beklenebilir.

Limanlar Kanunu'nun 7. maddesi, enkazın haczedilmesi hâlinde, keyfiyetin liman başkanı tarafından ilgili icra dairesine bildirilmesini şart koşmaktadır. Bu tür bir bildirim, işlerin genel gidişine ve usule uygundur. Nitekim bu hüküm olmasa bile, liman başkanının genel hükümler uyarınca yapılan işlemler hakkında icra dairesine bildirimde bulunması gerekecektir.

C) ENKAZIN KALDIRILMASI

Kendilerine bildirim yapılan kişilere ulaşmanın mümkün olmaması veya bu kişilerin verilen süre içinde enkazı kaldırmaktan kaçınmaları hâlinde,

liman başkanı bizzat veya üçüncü şahıslar aracılığı ile enkazı kaldırma, satma veya imha etme hakkına sahiptir. Kendilerine bildirim yapılan kişilere gerçekten ulaşıp ulaşılmaması önemli değildir. Önemli olan sadece tebligat usulünü tamamlamaktır. Tebligat usulünün yerine getirilmesine rağmen, bu kişiler enkazı kaldırmaktan kaçınılabirler.

Enkazın satışı veya imhası²¹ aynı zamanda enkazın kaldırılması anlamına gelmektedir. Enkazın satışı, enkaz kaldırmada önemli bir alternatif olarak görülmektedir. Sorumlu kişiler tarafından kaldırılmayan bir enkazın somut olay şartlarında satışı pratik ve basit bir yöntemdir. Böylelikle, enkazdan maksimum yararlanma niyetiyle olası alıcıların enkazın kaldırılması için derhal harekete geçmesi beklenir.

VI. ENKAZIN SATIŞI

Enkaz, liman başkanı tarafından kaldırılırsa, kaldırma masraflarının karşılanması için enkazın satılması gerekebilir. Çoğu durumda enkazın satışı gereklidir. Önceki hükümlerin aksine, satış işlemi Maliye Bakanlığı Maliye Müdürlükleri tarafından değil, liman idaresi tarafından bizzat yürütülür.

Enkazın satışına ilişkin tüm masraflar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletme Müdürlüğü (bundan böyle "Döner Sermaye" olarak anılacaktır) bütçesinden karşılanmaktadır. Satışa ait tüm masrafla-

²¹ Nairobi Sözleşmesi'nin 1(7) maddesinde, "kaldırmanın" bir enkazın yarattığı tehlikenin her türlü önlenmesi, hafifletilmesi veya ortadan kaldırılması anlamına geleceği ve "kaldırmak", "kaldırılmış" ve "kaldırılmakta" terimlerinin buna göre yorumlanacağı belirtilmektedir. Bu nedenle, teknik olarak gerekliyse, bir enkazın yok edilmesi aynı zamanda enkazın kaldırılması anlamına da gelmektedir.

rın Döner Sermaye tarafından karşılanması, enkazın hızlı bir şekilde kaldırılmasını kolaylaştırmaktadır²².

Limanlar Kanunu'nun 7(2) maddesinde liman başkanının satış prosedürünü nasıl yürüteceğine dair herhangi bir açıklama bulunmamaktadır. Limanlar Kanunu'nun 7(4) maddesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 7. maddenin uygulanmasına ilişkin düzenleme yapma yetkisine sahip olduğu belirtilmekle birlikte, bu yönetmeliğin nasıl uygulanacağı belirsizdir. Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nün enkaz kaldırmaya ilişkin kabul ettiği 4 Ocak 1990 tarihli ve 158 sayılı Genel Tebliğ hâlen yürürlüktedir²³. Limanlar Kanunu'nun 7 (1) maddesi doğrudan liman idarelerine satış yetkisi verdiği için, Genel Tebliğin çoğu hükmü geçersizdir. Bu nedenle 158 sayılı Genel Tebliğin yerine yeni bir tebliğ çıkarılması gerekmektedir.

Satış yönteminin belirlenmesinde Limanlar Kanunu'nda açık bir hüküm bulunmadığından genel hükümler uygulanır. Buna göre liman başkanı, 8 Eylül 1983 tarihli ve 2886 sayılı Devlet Kamu İhale Kanunu'na göre satış işlemlerini yürütür. Ancak, bu kanunun uygulanması, enkazın derhal kaldırılması amacıyla çelişmektedir. Satış dâhil olmak üzere enkazın kaldırılmasıyla ilgili tüm işlemlerin kamu ihale mevzuatından istisna

²² Döner Sermaye'nin görevleri, 1 Kasım 2011 tarih ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevlerine İlişkin Kanun Hükmünde Kararnamenin 21(1) maddesinde belirtilmiştir. Bu maddenin (d) fıkrasına göre Döner Sermaye, gerek görmesi hâlinde, Bakanlık kapsamında kiraya verme, hizmet alma ve gümrük vergilerinin düşürülmesi için mal satın alma yetkisine sahiptir. Enkaz kaldırma, Bakanlığa bağlı liman idaresinin yetkileri içinde olduğundan bu hükmün uygun olduğu düşünülmektedir.

²³ Genel Tebliğ için, bkz. <<http://kurumsal.milliemlak.gov.tr/Sayfalar/mevzuat/idari-duzenlemeler/genel-tebligler.aspx>> (erişim tarihi 09 Aralık 2020).

edilmesi ve liman idaresinin müzakere yoluyla TTK'nın 1387. maddesinde olduğu gibi yetkili kılınması uygun olur.

Satışın bir sonucu olarak, enkazın alıcısı enkazın mülkiyetini alıcısı tüm yükümlülüklerden arındırılmış olarak kazanır. Bu, zorunlu satışın doğal bir etkisidir. Limanlar Kanunu'nda böyle bir açıklık olmasa bile sonuç değişmezdi.

Alacaklılar tarafından başlatılan yasal takipler, liman başkanlığının enkaz kaldırma prosedürünü yürütmesini engellemez. Limanlar Kanunu'nun 7. maddesi uyarınca yapılan satış, kendine özgüdür ve adli satıştan farklıdır. Bununla birlikte, liman başkanlığı ve adli makam, her iki satış prosedürünü birlikte koordinasyon içinde yürütmelidir. Erken sonuçlanan bir satış prosedürü mutlaka diğerini etkileyecektir. Buna göre biri erken bitirilirse diğeri düşecektir.

Liman başkanlığı, adli makamlardan önce satışı sonuçlandırır, öncelikle enkazın satış değerinden, enkazın kaldırılması ve satılması nedeniyle oluşan giderlere eşit tutarı Döner Sermaye'ye gelir olarak kaydeder. Daha sonra bakiye tutarını dava veya icra dosyasına aktarması gerekir. Adli makamlar, genel hükümlere göre, talep edenlere satış hasılatını, gerekirse sıra cetveli hazırlayarak paylaşır. Paylaşım yapıldıktan sonra kalan tutar hak sahiplerine iade edilir, ancak Döner Sermaye'ye gönderilmez.

hukuki takip, diğerinden önce sonuçlandırılmışsa, ilgili adli makam, liman başkanlığı tarafından yapılan harcamalara eşit bir tutarı satış değerinden düşerek liman başkanlığı hesabına göndermek zorundadır. Bunun

nedeni, satış dâhil olmak üzere enkaz kaldırma giderlerinin imtiyazlı veya imtiyazsız olup olmadığına bakılmaksızın, diğer tüm taleplere göre öncelikli olmasıdır.

Enkaz üzerinde herhangi bir hukuki takip bulunmayan hâllerde, enkazın kaldırılması ve satılması nedeniyle oluşan giderlere eşit tutar Döner Sermaye hesabına gelir olarak kaydedilir ve daha sonra bakiye tutarı hak sahiplerine ödeme yapmak için Döner Sermaye'nin vadeli mevduat hesabına aktarılır. Ancak, hak sahiplerinin beş yıl içinde Döner Sermaye'ye başvurmaları gerekir. Bakiyenin vadeli hesaba aktarılması uygun değildir; çünkü böyle bir bakiye için vadeli hesabı transfer, hak sahiplerinin menfaatlerine zarar vermektedir. Bunun yanı sıra, söz konusu süre işlevsel değildir. Hak sahiplerinin enflasyondan zarar görmemesini sağlamak için, TTK'nın 1386(4) maddesinde olduğu gibi Döner Sermaye mevduat hesabı yerine bakiyenin üçer aylık faiz getiren bir tasarruf hesabına yatırılması uygun olur.

7(2) maddenin 4. cümlesine göre, liman başkanlığı satış işlemine başladıktan sonra, bu işleme karşı açılan hiçbir dava veya itiraz satışı durdurmaz. Bu hüküm, mahkemelerin enkazın kaldırılmasıyla ilgili herhangi bir ihtiyati tedbir kararı verme yetkisine sahip olmadığı ve bu hükmün enkazın kaldırılmasını hızlandırmak için kabul edilmiş olduğu anlamına gelmektedir. İdari makamlara yapılan başvuru veya itirazların satışları durdurmaması uygundur; ancak mahkemelerin herhangi bir ihtiyati tedbir kararı verme yetkisine sahip olmadığına ilişkin bu hüküm 18 Ekim 1982 tarihli ve 2709 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 125(5) maddesi ile çelişmektedir. Bu maddeye göre, bir idari işlemin uygulan-

ması, telafisi çok zor veya imkânsız zararlara neden olarsa ve aynı zamanda bu eylem açıkça hukuka aykırı ise, nedenleri belirtilerek yürütmenin durdurulması kararı verilebilir. Aynı maddenin 6. fıkrasında kanunun, olağanüstü hâl, sıkıyönetim, seferberlik ve savaş hâllerinde ve millî güvenlik, kamu düzeni ve halk sağlığı gibi sebeplerle yürütmenin durdurulması kararını kısıtlayabileceği belirtilmektedir. Enkazın kaldırılmasının belirtilen şartlara girmemesi nedeniyle Anayasa Mahkemesi, 7(2) madde, 4. cümle hükmünü iptal edebilir.

SONUÇ

Değişiklik, genel olarak liman idarelerinin enkazın kaldırılmasına ilişkin yetkilerini önemli ölçüde güçlendirmekte ve açıklığa kavuşturmaktadır. Bu değişiklikle birlikte, enkaz kaldırma artık liman sahalarıyla sınırlı değildir ve karasuları dâhil olmak üzere, liman idarelerinin idari sorumluluk sınırları içinde bulunan tüm enkazlar 7. maddenin hükümlerine tabidir. Ayrıca, sadece seyrüsefere engel teşkil eden enkazlar değil, aynı zamanda can, mal ve çevre için tehlike oluşturan tüm enkazlar da Limanlar Kanunu'nun uygulama kapsamına girmektedir.

Değişiklik, bu ileri düzenlemelere rağmen, özellikle uygulama kapsamı, enkaz ve donatan terimlerinin anlamı, enkazın satış prosedürü ve uygulamada çeşitli uyuşmazlıklara neden olabilecek tebligat yöntemi açısından sistematik olarak eksiktir. Ayrıca, Değişiklik metninin hazırlanmasında Nairobi Sözleşmesi hükümleri dikkate alınmamış iken Türkiye söz konusu Sözleşme'ye taraf olma çabalarına devam etmektedir. Buna göre, Türkiye Nairobi Sözleşmesi'ne taraf olduğunda ve özellikle Sözleş-

me'nin uygulanmasını karasuları dâhil olmak üzere kendi ülkesine teşmil ettiğinde, Limanlar Kanunu hükümlerini Nairobi Sözleşmesi'nin hükümlerine uygun olacak şekilde yeniden düzenlemek zorunda olacaktır.

KAYNAKÇA

Demir, İ.: *2007 Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2010, C. XXVI, S. 3, s. 187 vd.

Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013.

Gauci, G.: "The International Convention on the Removal of Wrecks 2007 - A Flawed Instrument", *Journal of Business Law*, 2009, s. 203.

Süzel, C.: "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı", Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan, C. II, İstanbul 2010, s. 1615.

LEG/CONF. 16/19, 23 Mayıs 2007.

<<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202018.pdf>> (erişim tarihi 8 Ocak 2021).

<<http://kurumsal.milliemlak.gov.tr/Sayfalar/mevzuat/idari-duzenlemeler/genel-tebligler.aspx>> (erişim tarihi 09 Aralık 2020).

<<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss502.pdf>> (erişim tarihi 25 Aralık 2020).