

DENİZ TİCARETİNDE KURTARMA HUKUKUNDA SORUMLULUK KURTARMASINA İLİŞKİN TARTIŞMALAR*

-Şahsında yeri ayrı olan Sayın Prof. h.c. Dr. Bülent SÖZER'in Aziz Hatırasına-

Öğr. Gör. Halil Emre GÜRLER**

Öz

İçinde bulunduğumuz modern çağın gerekleri çerçevesinde teknolojik gelişmeler, çevreye yönelik hassasiyet ve haksız fiil sorumluluğu doktrinindeki gelişmeler, geleneksel denizde kurtarma hukukunda daha önce var olmayan sorumluluk kurtarmasının dikkate alınması zorunluluğunu doğurmuştur. Deniz ticaretinde kurtarma hukukunun temel unsurlarından olan ‘tehlike’ unsuru kapsamında maddi şeylerin tehlikeden kurtarılmasının yanında kurtarılan sıfatını haiz olanların soyut olarak sorumluluk altında kalabileceği şeylerden de kurtarılması söz konusu olabilmektedir. Gemi malikinin üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunun doğması veya sorumluluk doğurabilecek bir nedenin kurtaran tarafından önlenmesi sadece malike değil kamuya da yarar sağlar. Bu anlamda sorumluluk kurtarması konusu hem özel hukuk hem de kamu hukuku boyutludur. Sorumluluk kurtarması kavramı kurtarma faaliyetinin başarısız olduğu ancak örneğin (kamu yararına olan) çevre zararının kısmen de olsa önlenmiş hâllerde ‘ faydalı neticenin mutlaka emniyet altına alınan değerlere (eşyalara) özgü olması’ ilkesinin terk edilmesi gerektiğine dair bir görüş olarak ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda yasal düzenlemelerin yetersiz olması, uygulamada sorumluluk kurtarmasına yeterli dikkatin verilmemesi ve ancak denizde kurtarma faaliyeti kapsamında taraflar açısından ayrı ayrı önem teşkil etmesi sebepleriyle sorumluluk kurtarmasının üzerinde durmak gerekmektedir. Çalışmamızda sorumluluk kurtarmasına ilişkin tartışmalı hususlar değerlendirilmek suretiyle çözüm önerileri sunulması amaçlanmaktadır.

Anahtar kelimeler: ticaret hukuku, deniz ticareti, denizcilik, kurtarma, sorumluluk kurtarması.

* İstanbul Aydın Üniversitesi “Ticaret Hukuku Sempozyumu (Prof. Dr. Yadigar İzmirli’ye Saygı Günü)” çerçevesinde sempozyumda sunulan tebliğin tam metnidir, 25-26 Nisan 2024, İstanbul Aydın Üniversitesi Florya Halit Aydın Yerleşkesi.

** Öğr. Gör., Piri Reis Üniversitesi (International Trade, Shipping & Insurance Law) İstanbul - Türkiye; Avukat, GÜRLER L/LC, İstanbul - Türkiye; Doktorant (The Sea & Maritime Law) Ankara Üniversitesi DEHUKAM, Ankara - Türkiye; ORCID: 0000-0002-7585-3417; av.emregurler@gmail.com, hegurler@pirireis.edu.tr

Discussions on Liability Salvage in Maritime Law of Salvage

Abstract

In the context of the requirements of the modern age, technological developments, sensitivity towards the environment, and developments in the thought of tort liability have necessitated the consideration of liability salvage, which was previously not spoken in conventional maritime law of salvage. Within the scope of the element of ‘danger’ in salvage law, it is possible to save those who has the status of salvee, not only from tangible things but also from non-physical things that may impose liability. The prevention, by the salvor, of the shipowner’s liability to third parties or the prevention of a causation that could result in liability provide benefits not only to the shipowner but also to the common good. In this sense, the issue of liability salvage has both private law and public law aspects. The concept of liability salvage emerged as a view that ‘the principle of success must be unique to the secured values (goods)’ should be abandoned, in cases of unsuccessful salvage operation, albeit e.g. environmental damage (the common good) is partially prevented. In this context, it is necessary to focus on liability salvage due to the inadequacy of legal regulations, insufficient attention to liability salvage in practice, and the separate importance for the parties of salvage operations. In this piece of work, the purpose is to propose solutions by evaluating the issues under discussion on liability salvage.

Keywords: *commercial law, merchant shipping, maritime, salvage, liability salvage.*

Giriş

Teknolojik gelişmeler ve haksız fiil sorumluluğu denizde kurtarma hukukunda geleneksel olarak var olmayan sorumluluk kurtarması gibi güncel sorunların dikkate alınması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.² Sorumluluk kurtarması konusu ve buna ilişkin tartışmalar ağırlıklı olarak İngiltere ve Amerika gibi ülkelerde yürütülse de ülkemizin denizlerle çevrili olması ve denizci ülke olma yolunda ilerlememiz sebebiyle sorumluluk kurtarması hususunun daha çok tartışılması ve uygulamada değerlendirilmesi gerekmektedir.

Sorumluluk kurtarması hakkında kısmî de olsa yapılan ilk yasal düzenleme 1989 tarihli Kurtarmaya Dair Uluslararası Londra Konvansiyonu’dur. Kurtarılan geminin çevre zararına sebebiyet verebilecek bir yük taşınması veya yakıt sızdırması kamusal bir tehlike barındırmakla, çevre zararının meydana gelmesi hâlinde devletin gemi malikinin sorumluluğuna gitmesi mümkün olduğu gibi, çevredeki su araçları, diğer araçlar, insanlar veya

² Brough, Wayne T. “Liability Salvage – By Private Ordering.” *The Journal of Legal Studies*, Cilt: 19, Sayı: 1 (Ocak 1990): 95-96.

deniz canlıları, tesisler, platformlar vb. şeylerin zarar görmesi durumunda üçüncü şahısların buna karşı sorumluluk talebinde bulunmaları mümkündür. Böylece çevre kirlenmesinin ortaya çıkaracağı sorumluluk, kirliliğin temizlenmesine yönelik sorumluluk, üçüncü kişilere veya kamuya yönelik zarara ilişkin sorumluluk vb. söz konusu olabilmektedir. Maruz kalınan tehlike sonucunda ortaya çıkan üçüncü şahıs taleplerinin engellenmesi de kurtarma hukuku kapsamında yapılan yargılamalarda sorumluluk kurtarması olarak değerlendirilebilmektedir.

Mevzuatta sorumluluk kurtarmasına ilişkin açık bir hüküm yer almamasına karşılık üçüncü şahısların kurtarılan eşya malikine yönelik alacak iddialarında bulunma tehdidinin önlenmesi kapsamında sorumluluk kurtarması doktrinde tartışmalı bir konudur. Tartışmanın odak noktası, sorumluluk kurtarmasının kurtarmanın en önemli hususlarından olan kurtarma ücretinin belirlenmesine etkisi noktasındadır. Buna göre bir kurtarma faaliyetinin kurtarılanı üçüncü kişilerin taleplerinden veya donatanı aynı zamanda çevreye gelebilecek zararlardan doğabilecek sorumluluktan ve hatta kamu otoritelerinin ileri sürebilecekleri taleplerden kurtarması hâlinde, bunun kurtarma ücretinin belirlenmesinde ne şekilde dikkate alınacağı tartışma konusudur. Sorumluluk kurtarmasının tek başına kurtarmanın konusunu oluşturup oluşturmayacağı da tartışmalıdır ve fakat hakim görüşe göre sorumluluk kurtarması diğer kriterler ile birlikte kurtarma ücretinin belirlenmesinde etkili olan bir unsurdur. 1989 Londra Konvansiyonu'nun 13/1(b) maddesinde çevre zararının önlenmesine yönelik olarak ücrette artırım (*enhanced reward*) öngörülmesine rağmen, aynı zamanda bu hükmün "sorumluluk kurtarması (*liability salvage*)" kurumunu ortaya koyduğu ileri sürülmektedir. Sorumluluk kurtarmasının kapsamında olduğu kabul edilen çevre zararının önlenmesi kavramının artırılmış ücret (*enhanced reward*) kapsamında değerlendirilse de sorumluluk kurtarması kavramından ayrılması gerektiği görüşü bulunmaktadır. Günümüzdeki mevcut durumda hâkim görüşe göre sorumluluk kurtarması tek başına kurtarma faaliyeti teşkil etmemekte; ancak kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınmaktadır. Dolayısıyla, çatma sonucunda doğabilecek tazminat taleplerinin önlenmesi de tek başına kurtarma teşkil etmemektedir. Belirtmekte fayda var ki, sorumluluk kurtarması geleneksel kurtarma ücreti ile ilişkili olup 1989 Londra Konvansiyonu m. 14'te yer alan çevre kurtarması kapsamında talep edilecek özel tazminat ile ilgisi bulunmamaktadır.

Önemle belirtmek gerekir ki, çalışmamız sözleşmeye dayalı kurtarma faaliyetinden yani kurtarma sözleşmesine dayalı sözleşmesel ilişkiden ve mevzuatta yer alan sorumluluk sınırlandırmalarından bağımsız olarak ele alınmıştır.

I. Tarihi Bilgi ile Uluslararası ve Ulusal Mevzuat

A. Denizde Kurtarmaya Dair Uluslararası Anlaşmalar ve Sorumluluk Kurtarmasının Kısa Bir Tarihi

Deniz ticaretinin uluslararası özelliği göz önüne alındığında uluslararası anlaşmalar (konvansiyonlar) deniz ticareti hukuku açısından önemli hukuk kaynakları olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizde kurtarma ile ilgili olarak akdedilen uluslararası anlaşmalardan geniş anlamda kabul bulan ve uygulananlar,

- Brüksel/Belçika'da tamamlanan ve denizde kurtarma alanında devletler arası ilk yeknesak sözleşme olan 1910 tarihli "Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele"³ (*Brüksel Konvansiyonu - Brussels Convention for the Unification of Certain Rules with Respect to Assistance and Salvage at Sea*) ile,

- Londra/İngiltere'de tamamlanan ve 1910 tarihli konvansiyonu bütünler nitelikte tasarlanan⁴ 1989 tarihli Londra Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi/Konvansiyonu⁵ (*London International Convention on Salvage, 1989*)'dur. 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu öncesinde uluslararası alanda bir sözleşme olmaması sebebiyle devletler arasında kurtarma hukukuna ilişkin çokça kanun çatışması ortaya çıkmaktaydı. Her ülkenin kendi kurtarma kurallarının olması ve uluslararası alanda bu konuda anlaşmazlıkların çıkması sebebiyle 1910 tarihinde Brüksel'de yapılan konferans sonucunda *Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele* imzalanmıştır.⁶ 23.09.1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu (Sözleşmesi), denizde kurtarma ve yardım hususlarındaki ilk milletlerarası sözleşmedir.⁷ Ulusal hukukların düzenleme farklılıklarından kaynaklanan sorunların giderilmesi ve bu alanda hukukun birleştirilmesi zorunlu görülerek yapılan çalışmalar sonucunda Brüksel Kurtarma Konvansiyonu kabul edilmiş; tehlikeye maruz gemilerin ve yüklerinin emniyete alınması için gemiden yapılan faaliyetlerin kurtarma ve yardım olarak ayırım yapılmaksızın aynı hükümlere tâbi olduğu öngörülmüştür.⁸ Türkiye Cumhuriyeti açısından 09.06.1937 tarihinde kabul edilen 1910 Brüksel Konvansiyonu 16.09.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁹

³ 23.06.1937 tarihli ve 3638 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Ancak Türkiye açısından yürürlüğe girme tarihi 16.09.1955 tarihidir.

⁴ Geoffrey Brice, "Salvorial Negligence in English and American Law," *Tulane Maritime Law Journal*, Cilt: 22, Sayı: 2 (Yaz 1998), s. 570.

⁵ 24.05.2014 tarihli ve 29009 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Türkiye açısından yürürlüğe girme tarihi 27.06.2015 tarihidir.

⁶ Banu Bozkurt, "Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engellenen Kurtarmanın Ücret Hakkı," *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* Cilt 1, Sayı 1 (2011), s. 172.

⁷ TBMM – 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyon Raporu (1/530) Gereçesi, s. 4; Mehmet Şeker, "Kurtarma Ücreti," (Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, 2013), s. 15.

⁸ Emine Yazıcıoğlu, Kender – Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020): 469.

⁹ Nazlı Selek, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri (İstanbul: On İki Levha

1910 Brüksel Kurtarma Konvansiyonu “*foyda yoksa ücret yok (no cure no pay)*” prensibi esas edinilerek tasarlanmıştır. Buna göre bir kurtarma faaliyetinde geminin veya gemideki eşyanın bir kısmı yahut tamamının kurtarılması suretiyle faydalı netice elde edilmesi kurtarma ücretine hak kazandırmaktadır. 1910 Brüksel Konvansiyonu çerçevesinde faydalı netice elde edilememesi hâlinde bir kurtarma ücretinden söz edilemeyecektir. Bu kural, gelişen ve küreselleşen dünyadaki ihtiyaçlara cevap vermekten uzak kalmıştır.

Ancak 16.03.1978 tarihinde meydana gelen olayda *Amoco Cadiz* adlı geminin uğradığı deniz kazası sonucu yaşanan çevre kirliliği devletlerin ciddiyetle bu kural üzerinde düşünmesine sebep olmuştur. Belirtilen tarihte Liberya bandıralı ve ham petrol taşıyan bir süpertanker (VLCC)¹⁰ olan *Amoco Cadiz* gemisi Manş denizine girerken dümen kontrolünü kaybederek Fransa’daki İngiltere’ye yakın *Brittany Sahili*’nde (*Brittany Coast*) karaya oturmuştur.¹¹ Tarihin en büyük deniz kazalarından biri olan bu kaza ile deniz taşımacılığında o tarihe kadarki en büyük petrol sızıntısı gerçekleşmiştir. Gemiden denize dökülen 65 milyon galondan fazla (240 bin ton civarı) ham petrol Fransız sahil şeridini 130 mil (yaklaşık 240 km) boyunca kirletmiştir. Hem gemi hem taşıdığı 24 milyon Amerikan doları değerindeki petrol yükü kazada tamamen kaybedilmiştir. Bu tarihi olay, 1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu’nun “*foyda yoksa ücret yok (no cure no pay)*” şeklinde belirlenen ve mal kurtarılamadığı takdirde ücrete hak kazanılmayacağını düzenleyen kuralın yetersizliğini ortaya koymuştur. Zira *Amoco Cadiz* gemisinin kurtarılması için yürütülen faaliyetler faydalı sonuç vermemiştir. Faydalı sonuç elde edilemese de çevre kirliliğini önleyen yahut azaltan kurtaranın hiçbir ücrete hak kazanamıyor oluşu hakkaniyete aykırı bir durum oluşturmaktaydı. Her ne kadar kimi yerel mahkemeler kirlenme veya başkaca şekilde ortaya çıkan şikayet ve tazminat taleplerinden donatını kurtaranın bunun karşılığında ödüllendirilmesi gerektiğini öngörmüşse de bu durum o zamanlarda geniş uygulama alanı bulmamıştır.¹²

Yakın tarihte 23.03.2021 günü dünya çapında ses getiren bir karaya oturma olayı bu güne kadar gerçekleşen deniz kazaları ve kurtarma operasyonlarından farklı bir etki yaratmıştır. Süveyş Kanalı’nda seyir hâlinde iken Panama bayraklı *Ever Given* adlı dev konteyner gemisi karaya oturarak 6 gün süre ile kanal geçişini tıkamıştır. Kurtarmaya konu olaylarda genellikle gemi, eşya ve çevre zararları söz konusu iken, bu olayın etkisi daha büyük olmuş; kaza dünya ticaretini ve tedarik zincirlerini etkilemiştir.

Yayıncılık, 2015): 5; Mehmet Şeker, “Kurtarma Ücreti”, Yüksek Lisans Tezi (Kocaeli Üniversitesi, 2013): 15; Yazıcıoğlu, s. 469.

¹⁰ Very Large Crude Carrier.

¹¹ Douglas A. Jacobsen ve James D. Yellen, “Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ,” *Journal of Maritime Law and Commerce* Cilt 15, Sayı 4 (1984), s. 467.

¹² Bozkurt Bozabalı, s. 173.

Olayda önemli bir çevre, gemi ve eşya zararı meydana gelmezken, kanal otoritesi, kanaldan geçiş yapacak gemiler ve ilgilileri açısından maddi zarar oluşmuştur. *Ever Given* adlı konteyner gemisi Hollanda ve Japonya merkezli iki kurtarma şirketi ile sudan ve karadan kurtarma faaliyeti gerçekleştirenlerin çabalarıyla 29.03.2021 tarihinde yüzdürüldüyse de kanalın tıkanması sebebiyle ciddi bir maddi zarar meydana gelmiştir. Bu olay sorumluluk kurtarmasının önemini ortaya koymaktadır.

1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda çevrenin kirliliğinin önlenmesi hususu dikkate alınmaksızın yapılan düzenleme karşısında ortaya çıkan ihtiyaç ve zorunluluk sonucu 1989 Londra Konvansiyonu ile sadece gemi yahut yükün/eşyanın kurtarılmasından başka çevre kirlenmesinin engellenmesini teşvik edici özel tazminat güvencesi öngören 13. maddesinin (b) bendi ile 14. maddesi hükümleri sevk edilmiştir. 1989 Londra Konvansiyonu'nun temel özellikleri, kurtaranların kurtarma faaliyeti gerçekleştirmeye teşvik edilmesi temelinde kurtarma hukukunun günün şart ve ihtiyaçlarına uygun şekilde yeniden düzenlenmesi ve çevrenin korunmasına ilişkin hüküm barındırmasıdır. Bu bağlamda, 1989 Londra Konvansiyonu'nun getirdiği orijinal yenilik özel tazminattır. Özel tazminat, bir yandan kurtarma hukukunun klasik "*fayda yoksa ücret de yok (no cure no pay)*" prensibini tamamlamakta ve diğer yandan çevrenin korunmasına katkı sağlamaktadır.¹³

Amoco Cadiz olayı gibi çevre kirliliğine sebep olan deniz kazalarından sonra 1989 tarihli Londra Konvansiyonu ve diğer bazı petrol kirliliğine ilişkin uluslararası sözleşmelerin akdedilmesi ile birlikte gemilerin yol açtığı denizde petrol kirliliğine sebep olan olaylar yıllar içinde gözle görülür biçimde düşmüştür. Şöyle ki, ITOPF¹⁴ istatistiklerine göre 1970'li yıllardan beri tankerlerden dökülen petrolün yarattığı çevre kirliliğinin oranı %79, 2010'lu yıllardan beri ise %90 oranında azalmış ve son 10 yıldır benzer düşük seviyelerdedir.¹⁵

Bu azalma konusunda etkili olan dinamikler arasında çevre korumaya yönelik uluslararası sözleşmeler ve iç mevzuat, çevreye yönelik kurtarma faaliyetleri için ödenecek bir parasal karşılığın uluslararası bir sözleşme ile güvence altına alınması, kurtaranların çevre kirliliğini önlemek için

¹³ İsmail Demir, "Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klozu (SCOPIC)," *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* Cilt 27, Sayı 4 (2011), s. 90.

¹⁴ *The International Tanker Owners Pollution Federation*. (1968'de *Torrey Canyon* kazasından sonra kurulan, dünya çapında petrol vb. deniz kirliliğine sebep olabilecek yüklere ilişkin acil ve etkili teknik müdahale için araştırma ve hazırlık yapan, geniş çaplı teknik hizmet çalışmaları geliştiren ve icra eden sivil kuruluş. Websitesi: www.itopf.org)

¹⁵ ITOPF'nin Petrol Tanker Sızıntısı 2023 İstatistiği (ITOPF Oil Tanker Spill Statistics 2023) Kaynak: <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> (Erişim Tarihi: 22/05/2024)

yapacağı masraflar ve uğrayabilecekleri zararlar karşısında çekincelerinin aşılmasını sağlamakta ve kurtaranları teşvik edici rol oynamaktadır. Aynı rolün sorumluluk kurtarması için de etkili olabileceği düşünülmektedir.

B. Denizde Kurtarmaya Dair Türkiye Cumhuriyeti İç Mevzuatı

Türkiye, Deniz Ticareti Kanunu'nu 1929 yılında Almanya'dan aldığı ve Almanya 1913 yılında 1910 Brüksel Konvansiyonu'nu kabul ederek 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nu (HGB) buna uygun düzenlediği için milli mevzuatımız da 1929 tarihinde 1910 Brüksel Konvansiyonu ile uyumlu hâle gelmiştir.¹⁶ Türkiye daha sonraları 1955 yılında 1910 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olmuştur.

1989 yılında Londra Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu milletlerarası hukuk alanında kabul edilmiştir. Ancak Türkiye 2014 yılına kadar bu konvansiyona taraf olmamıştır. O tarihlerde henüz 1989 Londra Konvansiyonu'na taraf olunmasa da yeni 6102 Türk Ticaret Kanunu (TTK) hazırlanırken kurtarma hukukuna ilişkin hükümleri 1989 Londra Konvansiyonu'ndan aynen alınmıştır.¹⁷ Günümüzde yürürlükte olan ve 14.02.2011 tarihli 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 Sayılı TTK'nın "Deniz Ticareti" başlıklı 5. kitabının "Deniz Kazaları" başlıklı 5. kısmının üçüncü bölümünde düzenlenen kurtarmaya dair 1298 - 1319 maddeleri Türkiye henüz 1989 Londra Konvansiyonu'na taraf olmadan önce ilgili konvansiyondan iktibas edilerek uygulanmaya başlanmıştır. 1989 tarihli Londra Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu 27.06.2015 tarihi itibarıyla Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.¹⁸

Londra Konvansiyonu ile TTK arasında birtakım farklılıklar olsa da konumuz kapsamında sorumluluk kurtarmasına ilişkin düzenlemeler aynıdır. 6102 sayılı TTK ile kurtarma hukukuna ilişkin olarak mevzuatımıza dahil olan en önemli değişiklik ise, 1989 Londra Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu'nun 14. maddesi ile de milletlerarası bir sözleşme/konvansiyon ile ilk defa kabul edilen çevrenin korunmasına yönelik *fayda yoksa ücret yok (no cure no pay)* temel prensibine istisna olarak getirilen özel tazminat hükmüdür. Özel tazminat, yerel mevzuatımızda 6102 sayılı TTK'nın 1312. maddesinde düzenlenmiştir. Ayrıca, çevre zararı kapsamında 1989 Londra Konvansiyonu'nun 13/1 (b) maddesi ile TTK 1305/1 (b) maddesi ücret artırımına ilişkin aynı hükmü barındırmaktadır. Bu hükümlerden başka sorumluluk kurtarmasına ilişkin özel bir düzenleme

¹⁶ Gül Ebru Mercangöz, "Kurtarma ve Yardım Hukukunda 1989 Londra Konvansiyonu ve Lloyd's Open Form", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2001, s. 8.

¹⁷ Rayegân Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, Ekim 2016, s. 294.

¹⁸ CMI Yearbook 2016, Part III - Status of Ratifications to IMO Conventions, s. 462. Ayrıca bkz.: Status of IMO Treaties: Comprehensive Information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions.

olmaması ve bu hükümlerin yetersizliği sorumluluk kurtarmasına ilişkin tartışmaların başlıca nedenlerinden birini teşkil etmektedir.

II. Sorumluluk Kurtarması (Soyut Tehlike)

Tehlike kapsamında maddi şeylerin tehlikeden kurtarılmasının yanında kurtarılan sıfatını haiz olanların somut olmayan fakat kurtarılanı sorumluluk altında bırakabilecek şeylerden de kurtarılması söz konusu olabilmektedir. Sorumluluk kurtarması kurtarmanın fiziksel olarak konusunu oluşturan şeyler ile ilgili değildir. Kurtarma hukuku iki yönlü olarak tezahür etmektedir: kurtarma ücretine (ödülüne) hak kazandırması ve kurtarılanların bu ücreti ödemesi gerekliliği kurtarmanın özel hukuk yönünü ve kurtarmanın kamu yararı barındırması ve kurtarma faaliyetlerini teşvik amacı kamu hukuku yönünü içinde barındırmaktadır. Malikin üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunun doğmasının veya sorumluluk doğurabilecek bir nedenin kurtaran tarafından önlenmesi sadece malike değil kamuya da genel anlamda yarar sağlar.¹⁹

Sorumluluk kurtarması kavramı esasında kurtarma faaliyetinin başarısız olduğu ancak örneğin (kamu yararına olan) çevre zararının kısmen de olsa önlenmiş hâllerde faydalı neticenin mutlaka emniyet altına alınan değerlere özgü olması ilkesinin terk edilmesi gerektiğine dair bir görüş olarak ortaya çıkmıştır.²⁰ Bu tür durumlar zaten kurtarma faaliyetinin kısmen de olsa başarılı sonuçlandırılması hâlinde kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınmaktadır.²¹

Sorumluluk kurtarmasına, sürüklenen bir geminin çatma ya da karaya oturma tehlikesinin ve bunun sonucunda doğabilecek sorumlulukların önlenmesi, bir geminin çatmadan kaçarken fırtınada dümen kontrolünü kaybederek demir bölgesine doğru ilerlemesinin önlenmesi²² (limanın kapatılması yoluyla olabilir²³) ve böylece varsa yolcuların tehlike sonucu doğabilecek talepleri ile çatma ihtimali hâlinde doğabilecek alacak taleplerinin ve diğer adli sonuçların önlenmesi, petrol sondaj kuleleri ve platformlara

¹⁹ Madeleine van Roon, "Liability Salvage," (Tez, Erasmus University Rotterdam, 2013), s. 6.

²⁰ "Vehbi S. Ataergin, *Kurtarma Yardımında Başarı Unsuru ve Özel Ücret Hakkı* (İstanbul, 1986), s. 40"tan Aktaran Selek, s. 28-29.

²¹ Selek, s. 29.

²² Bu şekilde gerçekleşen bir olayda, sürüklenen yolcu gemisinin, römorkör yardımıyla kurtarılması sonucu, içindeki yolcular ve demirli bulunan gemilere çatma tehlikesi önlenmiştir. Olay ile ilgili detaylı bilgi için Bkz.: *The Whippingham Case (1934) 48 Ll. L. Rep 49*; Danielle Aberdein, "Marine Salvage and the Environment: New Zealand and the 1989 Salvage Convention," *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Cilt: 10, Sayı: 1 (1994), s. 40-41; *The Whippingham* davasında, bir geminin kurtarılarak, sadece başka gemilere çarparak zarar vermesinin ve kendisi aleyhine doğacak tazminat taleplerinin önlenmesinin dahi, tek başına, kurtarma olarak kabul edilebileceğine dair karar verilmiş; bu nedenlerle kurtaran olarak römorkör sahibinin kurtarma ücreti talebi kabul edilmiştir;" Geoffrey Brice, *Maritime Law of Salvage* 4. Bası (London, 2003), s. 399'dan Aktaran Selek, s. 29 ve dipnot 57.

²³ Donnell M. Ryan, "Protection of the Environment: A New Focus in the Convention on Salvage 1989," *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Cilt: 23, Sayı: 1 (2009), s. 6.

çatmanın önlenmesi²⁴, gemide olabilecek petrol sızıntısının platform ya da güç istasyonlarının faaliyetlerini engellemesinin önlenmesi²⁵, gemideki yangının diğer gemilere veya kıyı tesislerine yayılmasının önlenmesi²⁶, yükün kaybedilmesinin veya teslimatın gecikmesinin önlenmesi²⁷, bu veya başkaca şekillerde oluşabilecek çevre/deniz kirlenmesinin ve üçüncü kişilere karşı doğabilecek sorumluluğun önlenmesi, örnek olarak verilebilir. Dünya ticaretine ve tedarik zincirlerine dahi etki eden, Süveyş Kanalı idaresinin de büyük maddi zararının karşılanmasını talep ettiği *Ever Given* olayı sorumluluk kurtarması açısından kanımızca tarihi öneme sahiptir. Üçüncü kişi talepleri ve donatanın sorumluluğu bir yana, *Ever Given* olayında müşterek avarya ilan edildiğinden dolayı üçüncü kişilerin taleplerine yönelik sorumluluktan kurtarma hususunda kurtaran açısından bilindiği kadarıyla özellikli bir durum ortaya çıkmamıştır.

Sorumluluk kurtarmasına gemiyi ve yükü tehdit eden iki farklı tehlike karşısında kurtarılan gemi ve yüke ilişkin kurtarma ücretinin tayini hususunda bir örnek vermek sorumluluk kurtarmasının önemini vurgulayacaktır.

The Velox olayında aynı adlı gemi makine arızası sebebiyle Kuzey Denizi'nde sürüklenmekte iken yedeğe alınarak limana çekilmiştir. Gemide yük olarak bulunan dondurulmuş balığın tamamı bozulmak üzere olduğu hâlde gemi için belirgin bir tehlike muhtemel olmayıp balık yükü tam ziya tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Kurtarma ücreti belirlenirken mahkeme kurtarma ücretinin belirlenmesinde geçerli olan standart orantılı sorumluluk prensibini uygulamayıp yükün kurtarılması için daha fazla ödenmesine karar vermiştir.²⁸ İlgili olayda eşyanın kurtarılması yanında dondurulmuş balık yükünün ziyayı önlenerek ziya sonucu doğabilecek üçüncü kişi taleplerinin önüne geçilmiştir.²⁹

Sorumluluk kurtarmasının esas olarak ortaya çıkma sebebi olan çevre kurtarması (çevre zararının önlenmesi) kapsamında sorumluluk kurtarması değerlendirilmesi yapılmaktadır. Şöyle ki, kurtarılan geminin çevre zararına sebebiyet verebilecek bir yük taşınması veya yakıt sızdırması kamusal bir tehlike barındırmakla, çevre zararının meydana gelmesi hâlinde devletin gemi malikinin sorumluluğuna gitmesi mümkün olduğu gibi, çevredeki su araçları, diğer araçlar, insanlar veya deniz canlıları, tesisler, platformlar vb.

²⁴ Davut Sercan Dağ, “Kurtarma Hukuku Kapsamında Çevresel Kurtarma”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2019, s. 42.

²⁵ “Nicholas Gooding, “Environmental Salvage: The Marine Property Underwriters’ View,” Speech to the Committee Maritime International Buenos Aires (Ekim 2010), s. 2”den Aktaran Dağ, s. 14; Brice, *Brice on Maritime*, s. 164.

²⁶ Dağ, s. 14.

²⁷ Ryan, s. 6.

²⁸ “Geoffrey Brice, *Maritime Law of Salvage* 5th ed. by John Reeder (London: Sweet & Maxwell, 2001), s. 405”den Aktaran Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – II*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016, s. 526.

²⁹ Başkaca örnekler için bkz.: van Roon, “Liability Salvage.”

şeylerin zarar görmesi durumunda üçüncü şahısların buna karşı sorumluluk talebinde bulunmaları mümkündür. Böylece çevre kirlenmesinin ortaya çıkaracağı sorumluluk, kirliliğin temizlenmesine yönelik sorumluluk, üçüncü kişilere veya kamuya yönelik zarara ilişkin sorumluluk vb. söz konusu olabilmektedir.³⁰

Maruz kalınan tehlike sonucunda ortaya çıkan üçüncü şahıs taleplerinin engellenmesi de kurtarma hukuku kapsamında yapılan yargılamalarda sorumluluk kurtarması olarak değerlendirilebilmektedir. Mevzuatta (TTK'da da 1989 Londra Konvansiyonu'nda da) sorumluluk kurtarmasına ilişkin münhasır olarak açık bir hüküm yer almamasına karşılık üçüncü şahısların kurtarılan eşya malikine yönelik alacak iddialarında bulunma tehdidinin önlenmesi, uygulamada kurtarma ücretinin artırılmasında bir ölçüt olarak kabul edilmekte, kurtaranın faaliyetlerinin değer ve mükafatını gösteren unsurlardan biri olarak genel de olsa uygun bir şekilde dikkate alınmaktadır.³¹

Sorumluluk kurtarması bir sonraki başlık altında belirtildiği üzere doktrinde sıkça tartışılan bir konudur. Sorumluluk kurtarması tek başına kurtarmanın bağımsız bir unsuru veya özel bir türü olarak kabul görmüş değildir.³² Tartışmanın odak noktası, sorumluluk kurtarmasının kurtarmanın en önemli hususlarından olan kurtarma ücretinin belirlenmesine etkisi noktasındadır. Buna göre bir kurtarma faaliyetinin kurtarılan üçüncü kişilerin taleplerinden veya donatanı aynı zamanda çevreye gelebilecek zararlardan doğabilecek sorumluluktan ve hatta kamu otoritelerinin ileri sürebilecekleri taleplerden kurtarması hâlinde, bunun kurtarma ücretinin belirlenmesinde ne şekilde dikkate alınacağı tartışma konusudur.³³ İlgili tartışmaya bir sonraki başlıkta yer verilmiştir.

Sorumluluk kurtarması kurtarma ücretinin belirlenmesinde ayrıca bir kriter olarak yer almasa da “kurtarılan tarafından elde edilen başarının derecesi” kriteri kapsamında yukarıdaki karar örneklerinde ayrıca belirtildiği gibi kurtarma ücretinin artırımı kapsamında değerlendirilebilmektedir. Önemle belirtmek gerekir ki, 1989 Londra Konvansiyonu her ne kadar çevre korumaya ilişkin yükümlülükler yüklese de çevre zararına sebep olunmasına ilişkin sorumluluğa yönelik düzenleme barındırmamaktadır; buradan bu hususun milli hukuklara bırakıldığı ve böyle bir hukukun yokluğu hâlinde ise kurtaranın ihmaline ilişkin içtihat hukukuna bırakıldığı sonucu çıkarılabileceği ifade edilmektedir.³⁴

³⁰ Brough, s. 101.

³¹ Demir, 1989 Londra, s. 33; Selek, s. 29.

³² Sözer, s. 529.

³³ Sözer, s. 528.

³⁴ “*The Tojo Maru*. [1972] A.C. 242. Ayrıca bkz. D.R. Thomas, “Salvorial Negligence and its Consequences” (1977), L.M.C.L.Q. 167”den Aktaran Proshanto K. Mukherjee, “Salvage at Crossroads: Some Idle Thoughts and Reflections”, *Current Problems In International Maritime Law: Liber Amicorum In Loving Memory of*

A. Sorumluluk Kurtarmasına İlişkin Tartışılabilir Hususlar

Sorumluluk kurtarması, “başarının derecesi” kapsamında değerlendirilebilir olduğu gibi başkaca hususlar olarak da değerlendirilebilir. Nitekim TTK m. 1305 ve 1989 Londra Konvansiyonu m. 13 hükümlerindeki kriterler tahdidi olarak sayılmış değildir ve sorumluluk kurtarmasına ilişkin ne milli ne uluslararası bir düzenleme bulunmaktadır.

Sorumluluk kurtarmasının tek başına kurtarmanın konusunu oluşturup oluşturmayacağı tartışılmalıdır ve fakat hakim görüşe³⁵ göre sorumluluk kurtarması diğer kriterler ile birlikte kurtarma ücretinin belirlenmesinde etkili olan bir unsurdur. Bu sebeple, tek başına sorumluluk kurtarmasının kurtarma ücretine hak kazandırmayacağı sonucuna varılabilir. Mevcut durumda bu husus yargı kararları ile şekillenecektir.

Bu sebeple, sorumluluk kurtarmasının kapsamında olduğu kabul edilen çevre zararının önlenmesi kavramının sorumluluk kurtarması kavramından ayrılması gerektiği görüşüne³⁶ katılmaktayız. Dolayısıyla, sorumluluk kurtarmasının çevre kurtarmasından başka şeyler için uygulama alanı bulması hâlinde 1989 Londra Konvansiyonu ile de 6102 sayılı TTK ile de açıkça kabul edilmiş bir faktör olmaması sebebiyle “başkaca husus” olarak da değerlendirilebilir.

Sorumluluk kurtarmasının kurtarma hukukunda ayrıca bir kriter olarak kabul edilmesinin de bir çözüm yöntemi olabileceği ifade edilmektedir.³⁷ Zira, yalnızca 1989 Londra Konvansiyonu m. 13/b ve ondan iktibas edilen TTK m. 1305/1(b) düzenlemeleri ile üzerinde yoğun tartışmalar olan *sorumluluk kurtarması* (*liability salvage*) kavramının uluslararası alandaki yeknesaklaştırma çabalarının bir sonucu olarak sadece çevre zararlarıyla sınırlı olmak üzere resmiyet kazandığı belirtilmektedir.³⁸

Bu sebeple, çevre zararına ilişkin olan kriter de dahil olmak üzere sorumluluk kurtarmasının nasıl ve ne kapsamda değerlendirileceği karar mercilerinin takdirine bırakılmıştır. *Artırılmış ücret* (*enhanced reward*) olarak ifade edilen çevreye yönelik sorumluluk kurtarmasına ilişkin ve diğer şekilde doğabilecek sorumluluk kurtarmasına ilişkin olarak kurtarma ücretinin ne kadar ve nasıl artırılacağına dair bir fikir bulunmamakla beraber bu hususun tamamen takdir meselesi olduğu belirtilmektedir.³⁹ Hemen

Prof. Dr. A. N. Yiannopoulos, Kitap Bölümü: 325-342, Ankara: Adalet Yayınevi, Haziran 2017, s. 335.

³⁵ Makalemiz içerisinde 20, 27, 30, 44, 53 no’lu dipnotlarda gösterilmiştir.

³⁶ “C. De La Rue ve C.B. Anderson, *Shipping and the Environment, Law and Practice* (London, Hong Kong, 1998), s. 568”den Aktaran Demir, 1989 Londra, s. 157.

³⁷ Rhys Clift ve Robert Gay, “The Shifting Nature of Salvage Law: A View from a Distance”, *Tulane Law Review*, Cilt: 79, Sayı: 5&6, 2005, s. 1355, 1379.

³⁸ Enrico Vincenzini, *International Regulation of Salvage at Sea*, 2nd ed. (Milan, 1992), s. 168; Oğuz Caner, “Kurtarma Yardım Ücreti”, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2003, s. 125, dipnot 424.

³⁹ Nicholas J. J. Gaskell, “The 1989 Salvage Convention and the Lloyd’s Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990”, *Tulane Maritime Law Journal*, Cilt: 16, Sayı: 1, 1991, s. 52.

belirtmek gerekir ki, tehlike unsurunun genellikle deniz eşyasına yönelik fiziksel bir tehlikeyi içerdiği, eşyanın üçüncü taraflara karşı sorumluluk oluşturduğu durumlarda olduğu gibi maddi olmayan (soyut) tehlikenin muhtemel bir tehlike oluşturmak için yeterli olmadığı ifade edilen bir diğer görüştür.⁴⁰ Bu görüş ile sorumluluk kurtarmasının ancak maddi tehlikeyle birleştiğinde kurtarma ücretini artıracak bir etken olacağı kabul edilmektedir. Buna göre, çevre kirliliğinden bağımsız olarak üçüncü taraf sorumluluğunun önlenmesindeki başarı araç veya eşya kurtarılmadıysa ‘fayda yoksa ücret yok’ kuralı uyarınca dikkate alınmamalıdır.

Sorumluluk kurtarması kapsamına alınabilecek şeyler, kurtarma faaliyetinin kısmen de olsa başarılı sonuçlandırılması hâlinde kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınmaktadır.⁴¹ Kurtarma ücretinin belirlenmesinde, kurtaranın bilgisi ve tecrübesi, becerisi, elindeki yetmişmiş personel ve araçlar, hava şartları, fiziki ortam ve benzeri birçok kriter bir arada dikkate alınmalıdır.⁴² Kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınmak üzere TTK ve 1989 tarihli Londra Konvansiyonu’nda sayılan kriterler tahdidi değildir. Başkaca etkenler de kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınabilir; nitekim üçüncü kişilere karşı⁴³ doğabilecek sorumluluğun kurtarılması doktrinde ve yargı kararlarında tartışmalı olsa da yargı kararlarında kurtarma ücretinin belirlenmesinde⁴⁴ göz önünde bulundurulmaktadır. Brice sorumluluk kurtarmasına yönelik değerlendirilebilecek makul yaklaşımı şöyle ifade etmektedir:

“...üçüncü kişiler açısından ortaya çıkabilecek zararlara ilişkin 1989 Londra Konvansiyonu’nda açıkça hüküm bulunmasa da uluslararası yükümlülüklerle aykırı olmadığı sürece iç hukuklarda düzenleme yapılabileceği anlaşılmaktadır... kurtarılan malın malikine karşı üçüncü kişiler tarafından yöneltebilecek talep tehlikesinin kurtaran tarafından ortadan kaldırılması genel olarak da olsa kurtaranın kurtarma faaliyetindeki marifeti olarak ücretin artırılmasında bir etken olarak değerlendirilebilir.”⁴⁵ Ancak bir kurtarma faaliyetinde üçüncü şahıslara yönelik zararlardan kimin ne miktarda sorumlu olacağını tespit etmek her zaman mümkün olmayabilir. Örneğin; rüzgar etkisindeki bir kıyıda, dümen veya motor arızası sebebiyle

⁴⁰ Simon Baughen, *Shipping Law*, 6. Bası (London: Routledge: 2015), s. 286.

⁴¹ Selek, s. 29.

⁴² Sözer, s. 567.

⁴³ Brough, s. 111.

⁴⁴ Ryan, s. 5; Chiu, Chung-Sheng, Chung-Ping Liu, Ki-Yin Chang, Wen-Jui Tseng ve Yung-Wei Chen, “Cost of Salvage – A Comparative Form Approach”, *Journal of Marine Science and Technology*, Cilt: 25, Sayı: 6, 2017, s. 746.

⁴⁵ “...even if the prospect of damage to the property of third parties is not expressly included in the Convention, national laws may, it seems, be permitted to include without there being breach of an international obligation... the removal by the salvor of the threat of claims against the owner of the salvaged property can properly be regarded albeit very generally as one of the elements showing the merit of the salvor’s services and to that extent an enhancing feature, Geoffrey Brice, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 3rd ed. (1999), paragraf 6-21 ile 6-24 arası”ndan Aktaran Ryan, s. 5.

tehlikede bulunan bir geminin kurtarılması faaliyetinde, üçüncü şahıs taleplerinin tamircilere karşı, parçaların üreticilerine veya dümen veya motor donanımının üreticilerine ya da donatana karşı mı yöneltileceği hususlarında karışık sorunlar doğabileceği gibi, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hususunda sorunlar ortaya çıkabilir.⁴⁶

Ancak potansiyel olarak çevreye zarar verme riski taşıyan şeylerin taşınmasından fayda sağlayan ilgililerin, çevre zararının kısmen veya tamamen önlenmesinde gösterilen çabaların veya sağlanan başarıların maliyetine katılmaları aynı zamanda hakkaniyet gereğidir. Çünkü, kurtarma ücreti ortak deniz sergüzeştine atılan menfaatlerle ilgili olup, bu husus yalnızca donatan veya taşıyan ile ilgili değildir.⁴⁷

Çevre zararına yönelik sorumluluk kurtarması haricindeki durumlarda ise yine ilgililerin tespit edilmesiyle kurtarma ücreti payları oranında borçlulara yüklenmelidir. Sorumluluk kurtarmasında, yukarıda sayılan temel kriterlerden farklı olarak kurtaran kimin sorumluluğuna ilişkin bir fayda sağlanmışsa onun sorumluluğuna gidilebileceği anlaşılmaktadır.

Örnek verilen *The Whippingham* davasında, bir geminin kurtarılması sadece başka gemilere çarparak zarar vermesinin ve kendisi aleyhine doğacak tazminat taleplerinin önlenmesinin dahi tek başına kurtarma olarak kabul edilebileceğine dair karar verilmiş olup *The Whippingham* davasının benzeri olmadığı ifade edilmektedir.⁴⁸

Hemen belirtmek gerekir ki, *Brice* bu davanın en azından sorgulanmaya açık bir hususu ortaya koyduğunu belirtmektedir.⁴⁹ Çatmanın önlenmesinin ikinci gemi açısından kendi imkânlarıyla kurtulabilecek durumdaysa kurtarma ücretine hak kazandırmadığı kabul edilmektedir. Bu durumun dolaylı tehlike oluşturduğu da ifade edilmektedir.

Çevrenin korunması için kurtaran tarafından gösterilen çaba ve beceri yanında çevrenin korunması için girişilecek faaliyetler maruz kalınan tehlikenin derecesini de etkileyebileceğinden, kurtarma ücretinin belirlenmesinde etkili olmaktadır. Sorumluluk kurtarması anlamında çevrenin korunması hususu, kurtarma faaliyetinin kısmen de olsa başarılı sonuçlandırılması hâlinde kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınmaktadır.⁵⁰ Günümüzdeki mevcut durumda hâkim görüşe göre sorumluluk kurtarması tek başına kurtarma faaliyeti teşkil etmemekte; ancak kurtarma ücretinin

⁴⁶ Brice, *Brice on Maritime*, s. 404.

⁴⁷ Michael Kerr, "The International Convention on Salvage 1989: How It Came To Be," *The International and Comparative Law Quarterly*, Cilt: 39, Sayı: 3 (Haziran 1990), s. 544; Demir, 1989 Londra, s. 157.

⁴⁸ Aberdein, s. 40.

⁴⁹ Brice, *Brice on Maritime*, s. 401.

⁵⁰ Selek, s. 29.

belirlenmesinde dikkate alınmaktadır.⁵¹ Dolayısıyla, çatma sonucunda doğabilecek tazminat taleplerinin önlenmesi de tek başına kurtarma teşkil etmemektedir.

Bu anlamda, çoğu olaylarda kaza sonucunda ortaya çıkan üçüncü şahısların taleplerinin önlenmesi de başarının ölçüsünde değerlendirilebilir.⁵² 1989 Londra Konvansiyonu'nun 13/1(b) maddesinde çevre zararının önlenmesine yönelik olarak ücrette artırım öngörülmesine rağmen, aynı zamanda bu hükmün “*sorumluluk kurtarması (liability salvage)*” kurumunu ortaya koyduğu ileri sürülmektedir. Ancak ilgili maddede sorumluluktan kurtarmaya ilişkin bir husus yer almadığı gibi sorumluluk kurtarması kurumu çevre zararları ile sınırlı değildir. Bu sebeple sorumluluktan kurtarma kurumunun kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi kriteri altında değerlendirilmesi daha uygun gözükmektedir.⁵³

Sorumluluk kurtarması uygulamada kurtarma ücretinin artırılmasında kriter olarak kabul edilmekte, kurtaranın faydalı faaliyetlerinin karşılığı olarak genel de olsa uygun bir şekilde dikkate alınmaktadır.⁵⁴ Ancak başarının derecesinde mi yoksa başkaca husus olarak mı değerlendirilebileceği yargı mercilerinin takdirine bağlı bırakılmıştır.

Belirtmekte fayda var ki, sorumluluk kurtarması geleneksel kurtarma ücreti ile ilişkili olup özel tazminat ile ilgisi bulunmamaktadır. Özel tazminat yalnızca çevre kurtarması ile ilgilidir. Dolayısıyla, araç veya eşya kurtarılmadığı takdirde sorumluluk kurtarması vuku bulsa dahi kurtarma ücretine hak kazanılmadığından bahisle, sorumluluk kurtarmasının tek başına bir kurtarma faaliyeti teşkil etmeyeceği sonucuna da ulaşılmaktadır. Özel tazminatın temelindeki çevre kurtarmada ise, kurtarma faaliyeti sonunda kurtarma ücretine hak kazanılmasa dahi özel tazminata hak kazanılabilmektedir. Sorumluluk kurtarması ise doktrin ve yargı kararlarında ancak kurtarma ücretinin artırılmasında bir etken olarak değerlendirilmektedir. Şayet sorumluluk kurtarması yasal düzenlemelere kurtarma faaliyeti veya kurtarma ücretine hak kazandıran özerk bir hâl olarak eklenirse tek başına kurtarma faaliyeti teşkil edebilecektir.

SONUÇ MAHİYETİNDE: Çözüm Önerileri

C. De La Rue ve C. B. Anderson ve diğer doktrin tarafından savunulan sorumluluk kurtarmasının çevre kurtarmasından ayrılması gerektiği görüşü sorumluluk kurtarmasının niteliğinin farklı olması itibarıyla

⁵¹ Demir, 1989 Londra, s. 33.

⁵² Demir, 1989 Londra, s. 31.

⁵³ C. De La Rue ve C.B. Anderson, *Shipping and the Environment, Law and Practice* (London, Hong Kong, 1998), s. 568. Demir'e göre, “*Bu yazarlar, çevre zararının önlenmesi kavramının sorumluluk kurtarması kavramından ayrılması gerektiğini ve sorumluluk kurtarmasının 13. madde ile kabul edilen bir faktör olmadığını ileri sürmektedir.*” Demir, 1989 Londra, s. 156-157.

⁵⁴ Brice, *Brice on Maritime*, s. 404.

makul bir zeminde bulunmaktadır. Bu kapsamda, her ne kadar kurtarma faaliyeti kapsamında fiziki tehlikenin önlenmesinde başarı olmaması hâlinde ‘fayda yoksa ücret yok’ temel kuralı uyarınca soyut tehlikeden kurtarma hâli tek başına ücrete hak kazandıramayacaksa da, kısmen de olsa kurtarma faaliyetinin başarılı olması hâlinde sorumluluktan kurtarmanın ayrıca ücretlendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz. Bundan başka, çevre kurtarmasının ‘fayda yoksa ücret yok’ kuralına getirdiği istisna hükmü olan Londra Konvansiyonu m. 14’teki gibi bir istisnai hüküm ile sorumluluk kurtarmasının üçüncü kişilere etki eden boyutunun çevre kurtarmasından ayrılması gerekliliği düşünülmelidir.

Bu anlamda yapılacak özel bir düzenleme ile sorumluluk kurtarmasının ayrıca düzenlenmesi gerektiği Clift ve Gay tarafından da savunulmaktadır. Yapılacak bu ayrı düzenleme kapsamında, tıpkı çevre kurtarmasına ilişkin 1989 Londra Konvansiyonu’nun 13/2 ve 14. maddelerinde çevre kurtarmaya ilişkin özel düzenlemelerinde olduğu gibi, üçüncü kişilere karşı doğabilecek sorumluluğun önlenmesi hâline özgü olarak kurtarma ücretinin artırımı hususunda kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınacak kriterler arasında özellikle belirtilmesinin faydalı olabileceği kanaatindeyiz. Ayrıca, m. 14 ile benzer şekilde ‘fayda yoksa ücret yok’ kuralına istisna oluşturan ayrı bir hüküm ile düzenlenmesinde bir engel bulunmamaktadır. İkinci görüş, tehlike unsurunun deniz tehlikeleri ile sınırlı olmayıp teknik, doğal ve fiili olarak çeşitli olaylar sebebiyle (kurtarma faaliyeti kapsamındaki tehlike unsuru *numerus clausus* değildir) farklı şekillerde ortaya çıkabileceğinden bahisle, üçüncü kişilere karşı sorumluluk tehlikesi olarak değerlendirilebileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Esasen deniz aracını veya eşyayı tehdit eden tehlikenin somut mu soyut mu olduğu hususunda net bir ayırım bulunmamaktadır. Örneğin; geminin ticari yararlılığını yitirecek bir durumda olması hâlinde yine tehlike unsurunun varlığının kabul edilmesi gerektiğini ileri süren yazarlar bulunmaktadır.⁵⁵ Ancak tabii olarak, bu durumda tehlikenin varlığını ispat sorunu ortaya çıkabilecektir.

Günümüz uygulamasında sorumluluk kurtarması yalnızca çevre kurtarma için geçerli olup hakim takdirine terk edilmiştir. Ancak, yukarıda bahsi geçen gerekçeler ile üçüncü kişilere karşı doğabilecek sorumluluğun önlenmesi suretiyle sorumluluk kurtarmasının çevre kurtarmasından ayrılarak hakkaniyet ilkesi ve kurtarma faaliyetine teşvik unsuru gözetilerek özel bir yasal düzenleme yapılması görüşüne katılmaktayız.

Bu anlamda özellikle, petrol kirliliği zararlarında olduğu gibi bir uluslararası fon tesisinin sorumluluk kurtarması açısından da tahsis edilebileceği düşünülmelidir. 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki

⁵⁵ R. Thomas, “Life Salvage,” *Journal of Maritime Law and Commerce* (1978), s. 79; Gamze Yüzbaşıoğlu, “Deniz Hukukunda Kurtarma ve Yardım’ın Unsurları.” Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1996, s. 16.

Sorumluluğuna İlişkin Anlaşma (CLC 69)⁵⁶, 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND 71)⁵⁷ ve protokolleri ile petrol zararlarından doğan kirlenmeye ilişkin donatanın sorumluluğunun düzenlendiği gibi denizde kurtarma faaliyetlerine ilişkin benzeri bir ulusal ya da uluslararası düzenleme ile fon tesisinin sağlanmasının soruna çözüm oluşturabileceği kanaatindeyiz.

Günümüzde sorumluluk kurtarması doktrin ve yargı kararlarında ancak kurtarma ücretinin artırılmasında bir etken olarak değerlendirilmektedir. Şayet sorumluluk kurtarması yasal düzenlemelerde kurtarma faaliyeti olarak veya kurtarma ücretine hak kazandıran özerk bir hâl olarak düzenlenirse tek başına kurtarma faaliyeti teşkil edebilecektir.

Bununla birlikte çevre zararına ilişkin yasal düzenlemelerde öngörülen özel tazminatın yetersizliği sebebiyle ortaya konan ve mutabakat ile kurtarma sözleşmesine eklenen SCOPIC Kızı gibi kurtarana daha geniş bir himaye sağlayacak bir ek kızı düzenlenmesi görüşü sorumluluk kurtarması için de ayrıca ileri sürülmektedir.

KAYNAKÇA

1. Aberdein, Danielle, “Marine Salvage and the Environment: New Zealand and the 1989 Salvage Convention”, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Cilt: 10, Sayı: 1 (1994): 35-74.
2. Chiu, Chung-Sheng, Chung-Ping Liu, Ki-Yin Chang, Wen-Jui Tseng ve Yung-Wei Chen, “Cost of Salvage – A Comparative Form Approach”, *Journal of Marine Science and Technology*, Cilt: 25, Sayı: 6 (2017): 742-751.
3. Baughen, Simon, *Shipping Law*, 6. Bası, London: Routledge, 2015.
4. Bozkurt, Banu, “Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtaranın Ücret Hakkı”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 1 (2011): 169-191.
5. Brough, Wayne T., “Liability Salvage – By Private Ordering”, *The Journal of Legal Studies*, Cilt: 19, Sayı: 1 (Ocak 1990): 95-111.
6. Brice, Geoffrey, *Brice on Maritime Law of Salvage* 4th ed., edited by John Reeder, London: Sweet and Maxwell, 2003. (Brice on Maritime)
7. Brice, Geoffrey, “Salvorial Negligence in English and American Law”, *Tulane Maritime Law Journal*, Cilt: 22, Sayı: 2 (Yaz 1998): 569-580. (Salvorial Negligence)

⁵⁶ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

⁵⁷ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

8. Caner, Oğuz, “Kurtarma Yardım Ücreti”, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2003.
9. Clift, Rhys ve Robert Gay, “The Shifting Nature of Salvage Law: A View from a Distance”, *Tulane Law Review*, Cilt: 79, Sayı: 5&6 (Haziran 2005): 1355-1384.
10. CMI Yearbook 2016, Part III - Status of Ratifications to IMO Conventions, Bağlantı: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Status-of-the-Ratifications-of-and-Accessions-to-the-Brussels-International-Maritime-Law-Conventions.pdf> (E.T.: 22/05/2024)
11. Dağ, Davut Sercan, “Kurtarma Hukuku Kapsamında Çevresel Kurtarma”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2019.
12. De La Rue, Colin ve Anderson, Charles, *Shipping and the Environment, Law and Practice* (London, Hong Kong, 1998)
13. Demir, İsmail, “1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma”, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, 2009. (1989 Londra)
14. Demir, İsmail, “Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klozu (SCOPIC)”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt: 27, Sayı: 4 (2011): 89-107. (Özel Tazminat)
15. Gaskell, Nicholas J. J., “The 1989 Salvage Convention and the Lloyd’s Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990”, *Tulane Maritime Law Journal*, Cilt: 16, Sayı: 1 (Sonbahar 1991): 1-104.
16. Jacobsen, Douglas A. ve James D. Yellen, “Oil Pollution: The 1984 London Protocols and the AMOCO CADIZ”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cilt: 15, Sayı: 4 (1984): 467-488.
17. Kender, Rayegân, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, Ekim 2016.
18. Michael Kerr, “The International Convention on Salvage 1989: How It Came To Be,” *The International and Comparative Law Quarterly*, Cilt: 39, Sayı: 3 (Haziran 1990): 530-556.
19. Mercangöz, Gül Ebru, “Kurtarma ve Yardım Hukukunda 1989 Londra Konvansiyonu ve Lloyd’s Open Form”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2001.
20. Mukherjee, Proshanto K., “Salvage at Crossroads: Some Idle Thoughts and Reflections”, *Current Problems In International Maritime Law: Liber Amicorum In Loving Memory of Prof. Dr. A. N. Yiannopoulos*, Kitap Bölümü: 325-342, Ankara: Adalet Yayınevi, Haziran 2017.

21. Ryan, Donnell M., “Protection of the Environment: A New Focus in the Convention on Salvage 1989”, *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, Cilt: 23, Sayı: 1 (2009): 1-11.
22. Selek, Nazlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.
23. Sözer, Bülent, *Deniz Ticareti Hukuku – II*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.
24. Status of IMO Treaties: Comprehensive Information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, 17.06.2021. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf> (E.T.: 06/05/2024)
25. Şeker, Mehmet, “Kurtarma Ücreti”, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, 2013.
26. Thomas, Rhidian, “Life Salvage,” *Journal of Maritime Law and Commerce* Cilt: 10 (1978): 79-104.
27. Van Roon, Madeleine, “Liability Salvage”, Thesis, Erasmus University Rotterdam, 2013.
28. Vincenzini, Enrico, *International Regulation of Salvage at Sea*, 2nd ed. (Milan, 1992).
29. Yazıcıoğlu, Emine, *Kender – Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020.
30. Yüzbaşıoğlu, Gamze, “Deniz Hukukunda Kurtarma ve Yardım’ın Unsurları”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1996.