

1989 Kurtarma Sözleşmesine Göre Kurtarmanın Tanımı ve Unsurları İle Kurtarmaya İlişkin Bazı Hükümler*

Prof. Dr. Hacı Kara**

Öz

Kurtarma faaliyeti, deniz kazaları içerisinde önemli bir yer oluşturmaktadır. Kendi karasularında veya uluslararası sularda (deniz alanlarında) seyreden gemiler çeşitli nedenlerle kurtarmaya ihtiyaç duyarlar. Bu sebepler arasında; karaya oturma, ana ve yardımcı makine arızası, dümen arızası nedeniyle durma ya da çatma, sürüklenme ve yangın gibi nedenler sonucu geminin seyrine devam etmesinde aciz kalması gibi olaylar başta gelmektedir.

Kurtarma faaliyetine, kurtarmaya dair Türk Ticaret Kanunu hükümleri ile uluslararası sözleşmelerin hükümleri uygulanmaktadır. Çeşitli hukukî ve teknik gelişmeler sebebiyle, 1910 Sözleşmesinin hükümleri yetersiz kalmıştır. Bu nedenle, uluslararası çalışmalar yürütülmüş ve sonuçta 1910 Sözleşmesinin yerine geçmek üzere 28.04.1989 tarihinde Londra’da, Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme “*International Convention on Salvage (SALVAGE 1989)*”¹ kabul edilmiştir.

* Araştırma Makalesi / Research Article

Makale Geliş Tarihi / Date Received: 19 Haziran 2025

Makale Kabul Tarihi / Date Accepted: 26 Haziran 2025

Atıf Şekli/Cite As: Kara, Hacı, “1989 Kurtarma Sözleşmesine Göre Kurtarmanın Tanımı ve Unsurları ile Kurtarmaya İlişkin Bazı Hükümler”, İHÜ-HFD, 2025, C. 1, S. 1, s. 1.

** İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı, haci.kara@medeniyet.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8255-6277.

1 1910 Sözleşmesinden gelen “kurtarma” ve “yardım” ayrımı terk edilmiştir; 1989 Sözleşmesinin 1’inci maddesinin (a) bendi uyarınca, tehlikeye maruz bulunan gemiye veya eşyaya yapılmış her türlü yardım, Sözleşmenin uygulanmasına yol açan bir “kurtarma faaliyeti” niteliğindedir. Dolayısıyla, bu iki kavram, artık, “kurtarma” kavramı içerisinde toplanmıştır. Öte yandan, 6762 sayılı Kanunda kurtarma faaliyetini yürüten kimse için belli bir terim kullanılmış değildir. Bu kimse 1989 Sözleşmesinde “salvor” olarak nitelendirilmiştir. Tasarıda, bu terim “kurtaran” olarak ifade edilmiştir.

Türkiye'nin de tarafı bulunduğu bu Sözleşme hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na da kaynak olması açısından önemlidir.

Bu çalışmada kurtarmanın tanımı ve unsurları incelenecek olup deniz kamu hukuku konuları ile cezai hükümler incelenmeyecektir.

Anahtar kelimeler: *Kurtarmanın Unsurları, Kurtarma Sözleşmesi, Kurtarma Hakkında 1989 Konvansiyonu Hükümleri, Kurtarma Hakkında Türk Ticaret Kanunu Hükümleri, Fiili Uzaktan Kurtarma, Örnek Kurtarma Sözleşmeleri.*

Under The 1989 Salvage Convention, the Definition and Elements of Salvage and Some Provisions Relating to Salvage

Abstract

Salvage activities constitute an important part of maritime accidents. Ships navigating in their own territorial waters or international waters (sea areas) need salvage for various reasons. Among these reasons; events such as grounding, main and auxiliary machinery failure, stoppage or collision due to rudder failure, drifting and fire as a result of reasons such as the ship's inability to continue its navigation are the main ones.

The provisions of the Turkish Commercial Code and the provisions of international conventions are applied to salvage activities. Due to various legal and technical developments, the provisions of the 1910 Convention have become insufficient. For this reason, international studies were carried out and as a result, the International Convention on Salvage at Sea (SALVAGE 1989) was adopted in London on 28.04.1989 to replace the 1910 Convention. The provisions of this Convention, to which Turkey is a party, are important in terms of being a source for the Turkish Commercial Code.

In this study, the definition and elements of salvage will be examined, and public maritime law issues and criminal provisions will not be examined.

Key words: *Elements of Salvage, Salvage Contract, Provisions of the 1989 Convention on Salvage, Provisions of the Turkish Commercial Code on Salvage, Actual and Remote Salvage, Sample Salvage Contracts.*

Extended Summary

Rescue operations play an important role in maritime accidents. Ships sailing in their own territorial waters or in international waters (maritime areas) may require rescue for various reasons. Among these reasons are grounding, failure of main and auxiliary engines, stopping or colliding due to steering failure, drifting, and fire, resulting in the ship being unable to continue its voyage.

Rescue operations are governed by the provisions of the Turkish Commercial Code and international conventions. In fact, when the Turkish Commercial Code was drafted, the committee based it on the provisions of the 1989 London International Convention on Salvage.

Due to various legal and technical developments, the provisions of the 1910 Convention became inadequate. Therefore, international efforts were undertaken, and as a result, the International Convention on Salvage (SALVAGE 1989) was adopted in London on April 28, 1989, to replace the 1910 Convention. The provisions of this Convention, to which Turkey is also a party, are important as a source for the Turkish Commercial Code.

For the 1989 London International Convention on Salvage to be applicable, the Convention applies when a legal action is brought or arbitration is sought in a contracting state regarding matters covered by the 1989 Salvage Convention. To apply this Convention, it is mandatory to be a party to the Convention. The 1989 Salvage Convention shall apply only to Contracting States. Therefore, for this Convention to be applicable, one of the parties must be a national of a Contracting State.

Salvage is regulated in Articles 1298–1319 of the fifth section, fifth part, third chapter of the Turkish Commercial Code (TCC). The concept of salvage is included among maritime accidents in the TCC. According to Article 1298/1 of the Turkish Commercial Code, salvage activity is “any act or movement performed to rescue a watercraft or other property in danger in navigable waters.”

According to Salvage Agreement Article 1/(a), salvage operations refer to any act or movement performed for the purpose of rescuing a vessel or other property in danger in navigable waters or any other waters. A vessel

refers to any ship, craft, or structure suitable for navigation [Salvage Convention Article 1/(b)], and property refers to any property not permanently and intentionally fixed to the shoreline, including cargo at risk [Salvage Convention Article 1/(c)]. Thus, salvage refers to the securing of a ship or its contents by the ship's crew when it is in danger at sea.

Accordingly, for salvage:

1. The ship or other property must be in danger,
2. The captain or owner must not have reasonably and clearly objected,
3. The salvage operation must have been carried out,
4. A beneficial result must have been achieved,
5. The salvage operation must have been voluntary.

The General Directorate of Coastal Safety and Ship Salvage Operations (Coastal Safety General Directorate) is a public economic institution. The Coastal Safety General Directorate has a monopoly on salvage operations. This means that even if the salvage operation is carried out by others, the Coastal Safety General Directorate is entitled to a fee. Rescue services in our own territorial waters are carried out by this institution.

This institution uses forms such as TURKS 2015 and Turkish Open Form (TOF) as draft rescue contracts for its rescue operations. These contracts resemble the provisions of the Lloyd's Open Form (LOF) used in countries around the world.

The 1910 Salvage Agreement does not mention environmental pollution. However, the 1989 Salvage Agreement provides for a "Special Compensation Clause" (SCOPIC Clause) for damages caused to the environment. The 1989 Salvage Convention defines environmental damage as "significant physical damage to human health or marine life or to resources in coastal or inland waters or adjacent areas caused by pollution, contamination, fire, explosion, or similar major incidents" (1989 Salvage Convention, Article 1). Therefore, pollution affecting inland waters is considered recreational.

Giriş

Kurtarma, Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) beşinci bölüm, beşinci kısım, üçüncü bölüm, 1298–1319 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Kurtarma kavramı, TTK'da deniz kazaları arasında sayılmıştır. Kurtarmaya dair bölüm hükümleri; kurtaranın (*salvor*), mevzuat gereğince kurtarma yükümlüğünün bulunması ve kurtarma faaliyetinde bulunan aracın, kurtarılan araçla aynı malike ait olması hâllerinde de uygulanır. Tamamlayıcı hususlarda Kanun sistemine uygun hükümler kabul edilmiştir².

Uluslararası birliğin sağlanması için 23.09.1910 tarihinde “Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi (Tevhidi) Hakkında Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea and Protocol of Signature*)” adı altında³ Brüksel’de uluslararası bir Sözleşme (Konvansiyon) akdedilmiştir⁴. Bu Sözleşme 01.03.1913 yılında yürürlüğe girmiştir⁵.

Daha sonra bu Sözleşmede “Denizde Yardım ve Kurtarmaya İlişkin Belirli Hukuk Kurallarının Birleştirilmesi Hakkındaki 23 Eylül 1910 tarihli Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (*Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea of 23 September 1910*)” ile 27 Mayıs 1967 tarihinde değişiklik yapılmıştır⁶.

2 Yusuf Koç, “Kurtarma Yardım İlişkilerinde Kılavuz Kaptanın Rolü” (Yüksek Lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2010), 78.

3 <https://treaties.fcd.gov.uk/awweb/pdfopener?md=1&did=63899>, E.T: 09.05.2024.

4 Mehaz Alman hukukunda, 1910 Sözleşmesi’nin hükümleri, 07.01.1913 tarihli bir kanun ile “*Gesetz über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfeleistung in Seenot*” 1897 tarihli Alm. TK’nın 740 ilâ 753’üncü paragraflarına işlenmiştir. Bu hükümler, önce 13.05.1929 tarihli ve 1440 sayılı Ticaret Kanunu’nun (2. Kitap-Deniz Ticareti) 1281 ilâ 1294’üncü maddelerine, sonra da 6762 sayılı Kanun’un 1222 ilâ 1234’üncü maddelerine alınmıştır.

5 Türkiye açısından Brüksel Sözleşmesi, 09.06.1937 tarihli ve 3223 sayılı uygulama Kanunu’nun 23.06.1937 T. ve 3638 S. RG’de yayınlanmasını müteakip katılma belgesinin 04.07.1955 tarihinde Belçika Hükûmetine tevdi edilmesi ile 16.09.1955 tarihi itibarı ile yürürlüğe girmiştir. İsmail Demir, 1989 *Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (Ankara: Turhan Kitabevi, 2010), 8; <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: 17.05.2024.

6 <http://www.admiraltylawguide.com/conven/protosalvage1967.html>, E.T: 09.05.2024.

1910 Sözleşmesi'nde de, geleneksel “faydalı sonuç yoksa ödeme de yok (*no cure, no pay*)” ilkesi uygulanır. Ödüller, tekne ve yük sigortacıları tarafından ilgili kurtarma değerleriyle orantılı olarak ödenmekte olup, P&I kulüpleri buna dâhil değildir. Eski Konvansiyon’un korkusu, kurtarma ekiplerinin başarısızlık riskinin büyük olduğu ve ortaya çıkması muhtemel masrafların da büyük olduğu bir gemiyi kurtarmaya teşebbüs etme konusunda iki kez düşünebilir.

Böylece bir taraftan kurtarma hizmeti veren geminin haklarının teminat altına alınması, kurtarıcının, tehlike altında bulunan bir gemiye kurtarma hizmetinde bulunması hususunda teşvik edilmiş, diğer taraftan ülkeler arasında farklı uygulamalardan kaynaklanan istikrarsızlık da giderilmiştir. Zira Sözleşme’ye katılan ülkeler, iç hukuklarını Sözleşme’de kabul edilen ilkeler doğrultusunda yeniden düzenlememişlerdir.

Geçen süre içerisinde çeşitli hukukî ve teknik gelişmeler sebebiyle⁷, 1910 Sözleşmesi’nin hükümleri yetersiz kalmıştır. Bu nedenle, uluslararası çalışmalar yürütülmüş ve sonuçta 1910 Sözleşmesi’nin yerine geçmek üzere 28.04.1989 tarihinde Londra’da “Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme” *“International Convention on Salvage (SALVAGE 1989)”*⁸,

7 1989 Sözleşmesi’nin hazırlanmasına sebep olan teknik ve hukuki ihtiyaçlar, Türk karasuları için de geçerlidir. Özellikle de Türk karasularında vuku bulan “Independenta” (1979), “Nassia” (1994), “TPAO” (1997) ve “Volgoneft 247” (1999) gibi vahim tanker kazaları, nitelikli kurtarma hizmetlerinin önemini ortaya koymuştur. Bu kazalar ve silesiyle, gemi ve yükün kurtarılması kadar, çevre kirliliğinin önlenmesinin de ne kadar önemli bir zaruret teşkil ettiği bilhassa ortaya çıkmıştır. 1989 Sözleşmesi, bu ihtiyaçlara cevap verecek çok sayıda özel hüküm içermektedir. Bu hükümlerin mevzuatımızda yer almaması, birçok deniz kazasında, kurtarma hizmetlerini yürütenlerin mağdur olmalarına yol açmaktadır. Bu sebeplerle, 1989 Sözleşmesinin özel hukuka ilişkin hükümlerinin tümüyle iktibasına karar verilmiştir. Bu yapılırken, Sözleşmeyi millî hukuklarına aktarmış olan İngiltere ve Almanya’daki yasal düzenlemeler ve 1910 Sözleşmesi’nin hükümleri de dikkate alınmıştır; Mehmet Şeker, “Kurtarma Ücreti” (Yüksek Lisans tezi, Kocaeli Üniversitesi, 2013), 18 dn. 12; <http://dspace.kocaeli.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11493/11407/370152.pdf?sequence=1,E.T:10.5.2024>.

8 1910 Sözleşmesi’nden gelen “kurtarma” ve “yardım” ayrımı terk edilmiştir; 1989 Sözleşmesi’nin 1’inci maddesinin (a) bendi uyarınca, tehlikeye maruz bulunan gemiye veya eşyaya yapılmış her türlü yardım, Sözleşme’nin uygulanmasına yol açan bir “kurtarma faaliyeti” niteliğindedir. Dolayısıyla, bu iki kavram, artık, “kurtarma” kavramı içerisinde toplanmıştır. Öte yandan, 6762 sayılı mülga TTK’da kurtarma faaliyetini yürüten kimse için belli bir terim kullanılmış değildir. Bu kimse 1989 Sözleşmesi’nde “salvor” olarak nitelendirilmiştir. Tasarıda, bu terim “kurtaran” olarak ifade edilmiştir; https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800a58b3&clang=_en,E.T:09.05.2024.

1989’da düzenlenen uluslararası bir konferansta, kurtarmanın doğasında köklü bir değişiklik yapan yeni bir kurtarma Sözleşme’si kabul edilmiştir⁹. Bu Sözleşme 14.07.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir¹⁰. Sözleşmenin dili açık ve sadedir¹¹.

1989 Kurtarma Sözleşmesi (*Internatinol Convention on Salvage*, 1989) uyarınca, kural olarak, bu Sözleşme devlet gemilerine uygulanmaz, ancak âkit devletler milli hukuklarında bunun aksini kabul edebilirler (1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 4/1). Türkiye 1989 Kurtarma Sözleşmesiyle tanınmış olan yetkiyi kullanacağını belirtmiş ve 935/2(b)¹² maddesinde bu husus hükme bağlanmıştır. 1989 Kurtarma Sözleşmesi’ne göre bu Sözleşme, bir taraf devlette, bu Sözleşme’de ele alınan hususlara ilişkin adli dava açılması veya tahkim yoluna başvurulması halinde uygulanır¹³.

Bazı ülkeler sadece “1910 Kurtarma Sözleşmesi”ne taraf iken, bazı ülkeler sadece “1989 Kurtarma Sözleşmesi”ne taraftırlar. 1989 Kurtarma Sözleşmesi’nin yürürlüğe girmesi ile 1910 Kurtarma Sözleşmesi de yürürlükten kalkmış değildir.

Türkiye gibi bazı ülkeler ise her iki Sözleşmeye de taraftır. Her iki uluslararası Sözleşme’ye taraf olan devletler bakımından acaba hangi Sözleşme’nin uygulanması gerekecektir? Bu soruya cevap vermek için 22 Mayıs 1969 tarihli Viyana Sözleşmeler Hukuku Sözleşmesi’ne (1969 VSHS) bakmak gerekir.

1969 VSHS m. 30/3 gereğince *“Daha önceki bir Sözleşmenin bütün tarafları aynı zamanda sonraki Sözleşmeye de taraf olduğu fakat önceki Sözleşme sona erdirilmediği veya yürürlüğü askıya alınmadığı zaman, daha önceki Sözleşme sadece hükümlerinin sonraki Sözleşmeyle bağdaştığı ölçüde uygulanır”* (1969 VSHS m. 30/4).

9 Mehaz Alman hukukunda, 16.05.2001 tarihinde kabul edilen Üçüncü Deniz Hukuku Tadil Kanunu “Drittes See-rechtsänderungsgesetz” ile 1989 Sözleşmesi’nin hükümleri Alm. TK’ya işlenmiştir; <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>, E.T: 13.05.2024.

10 <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx>, E.T:13.05.2024.

11 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 25.

12 6762 sayılı mülga Kanun’un 822/2.2 maddesi.

13 1989 Salvage Art. 2: “This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party”.

Bu durumda sonraki Sözleşmenin tarafları önceki Sözleşmenin taraflarının tamamını kapsamadığı zaman:

a) Her ikisine taraf olanlar arasında yukarıda bahsedilen kural uygulanır.

b) Her iki Sözleşmeye taraf olan bir Devletle sadece Sözleşmelerin birisine taraf olan bir Devlet arasında, her iki Devletin tarafı oldukları Sözleşme bunların karşılıklı hak ve yükümlülüklerini yönetir.

Bu hükme göre Türkiye’de açılan tüm davalarda öncelikle 1989 Kurtarma Sözleşmesi uygulanır. TTK hükümleri ise tamamlayıcı olarak uygulanır. Ancak kaza yapan gemi 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi’ne taraf olan bir devlet vatandaşı ise bu durumda 1989 Kurtarma Sözleşmesi ya da bu Sözleşme’yle uyumlu TTK hükümleri uygulanmayacaktır.

I. Kurtarma Durumunda Uygulanan Kurtarma Sözleşmeleri

Kurtarma halinde ülkemizde “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)” TURKS 2015 ve Turkish Open Form (TOF) gibi formlar kullanılmaktadır¹⁴. Dünyada ise ülkeler, Lloyd’s Açık Formu 80 (*Lloyd’s Open Form (LOF) 80*), LOF 90, LOF 2000 ve LOF 2020 gibi formlar kullanmaktadırlar.

LOF 80 ve Lloyd’s Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu ve LOF 90, birçok geleneksel kurtarma prensiplerini kapsamakla birlikte artırılmış ücret, güvenlik ağı (*safety net*), teminat, iade ve işbirliği hakkında birçok sayıda kurtaranlar lehine yeni hükümler getirmiştir¹⁵. LOF 80 özel Tazminat P&I Klozu [*Special Compensation P&I Clause (SCOPIC)*] ve 1981 CMI Sözleşmeleri, uygulanan sözleşme taslaklarından bazılarıdır¹⁶.

LOF Kurtarma sözleşmeleri 100 yılı aşkın bir süredir kullanılmaktadır. İlk standart form 1892 yılında Lloyd’s Komitesi tarafından onaylanmıştır. Sözleşmeye 1908 yılında onaylanan revizyonların ardından bugün

14 Davut Sercan Dağ/Nil Kula, “Sözleşmeli Kurtarma ve Türk Milli Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme”, *Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12/24 (2022):193.

15 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 19.

16 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 25.

bilinen adı verilmiştir. Yıllar içinde çeşitli revizyonlar yapılmıştır. Ancak bu revizyonların en önemlisi Lloyd's Open Form 1980'in yayınlanmasıyla gerçekleşmiştir. LOF 80, ücretin yalnızca tuzaklanan malın değerine dayanması gerektiği ilkesinden uzaklaşan ilk hareketi başlatmıştır. Bu form, çevreye tehdit oluşturan yüklü bir petrol tankerine hizmet verilmesi halinde, herhangi bir tedavi olmasa bile, kurtarana ödeme yapılabileceğini öngörmektedir. Belki de ilgili P&I kulüplerinin mutabakatı dışında, kurtarıcılar daha önce bu tür koşullar altında ödeme alma hakkına sahip değillerdi. LOF 80 yeni bir kavram getirmiştir. Buna göre, armatörler kurtarıcıya masraflarını geri ödemeli, ayrıca kurtarıcılarının çabalarının sonucunun değerine bağlı olarak yüzde 15'e kadar ek bir ödeme yapmalıdır. Bu terim "güvenlik ağı" olarak adlandırılmış ve petrol kirliliğinin çevre üzerindeki etkileri konusunda dünya çapında giderek artan bir farkındalığı yansıtmıştır. Manşetlere taşınan bir dizi olay, hükümetler ve çevre örgütleri tarafından dile getirilen genel kaygıları pekiştirmekten başka bir işe yaramamıştır. LOF 80 standart kurtarma sözleşmesine önemli değişiklikler getirmiş olsa da, 1980'ler boyunca meydana gelen büyük kirlilik olayları çevrecilerin baskısının artmasını sağlamış ve sonuçta kurtarma endüstrisinde daha önemli değişikliklere yol açmıştır¹⁷.

Üzerinde mutabık kalınmış bir sözleşme formuna, özellikle de Lloyd's Open Form'a sahip olmanın avantajlarından biri, acil bir durumda kurtarma hizmetlerinin hangi şartlar altında sağlanacağını kararlaştırılması için zaman kaybedilmemesidir, ancak herhangi bir sözleşme üzerinde mutabık kalınmamışsa, malın kurtarılmasına ilişkin bir talep genel hukukta takip edilebilir. En yaygın olarak kullanılan kurtarma sözleşmesi "iyileştirme yoksa ödeme de yok" ilkesini içeren Lloyd's Açık Form Kurtarma Sözleşmesi'dir.

Lloyd's Açık Formu İngiliz yargı yetkisi ve Londra tahkimini öngörmektedir. Zaman zaman başka sözleşme biçimleri de kullanılmaktadır ve örneğin Japonya, Rusya, Çin ve Türkiye kendi standart sözleşmelerini kullanmaktadır. İngiltere'de bir deniz (*Admiralty*) mahkemesi, ihtilaflara bakmak veya kurtarma, çarpışma ve genel olarak denizcilik davalarını içeren talepleri değerlendirmek için Ticaret Mahkemesinin uzman bir dalı olarak

17 Daines Graham, *Scopic Clause*, 2002, 1, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Graham-Daines-Scopic-Paper.pdf>, E.T: 07.05.2024.

gelişmiştir. Bir deniz mahkemesi hâkimi, alternatif olarak, Lloyd's hakemi olarak kurtarma davalarına bakabilir¹⁸.

P&I kulüplerinin de kurtarma faaliyetlerinin sırf özel tazminat ücretini artırmak adına uzatıldığı yönündeki şikayetlerine cevaben LOF 2000 kurtarma sözleşmesine “*The Scopic Clause*” klozu eklenmiştir¹⁹. SCOPIC Klozuyla kurtaran, herhangi bir coğrafi sınır olmadan, deniz çevre kirliliğinin önüne geçmek için yaptığı faaliyetler için önceden belirlenen bir tarife göre ödeme alabilme hakkını elde etmiştir²⁰.

Kurtarma sözleşmesinde açıkça veya zımnen aksine belirtilmemiş olmadıkça, 1989 Kurtarma Sözleşmesi hükümleri her türlü kurtarma faaliyetine uygulanacaktır. Kaptan veya araç sahibi²¹, araçtaki eşyanın maliki adına bu tür akitleri yapma yetkisine sahiptir. Kaptan, araç maliki adına kurtarma faaliyeti için akit yapma yetkisine sahiptir. Bu yetki çevreye yönelik zararın önlenmesi veya en aza indirilmesi amacıyla yürütülen görevleri etkilemeyecektir.

Bir sözleşme veya sözleşmenin herhangi bir hükmü, Sözleşmenin, tehlikenin etkisi altında veya haksız koşullar alımda akdedilmiş ve hükümleri hakkaniyete aykırı ise ya da kapsamındaki ödeme, filen verilen hizmetlerden ötürü aşırı derecede yüksek veya düşük ise sözleşme iptal edilebilir ya da değiştirilebilir.

Lloyd's Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu (*Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement-Lloyd's Salvage Arbitration Clauses*) LOF 80 bu tazminatın olayın nerede meydana geldiğine bakılmaksızın ödenebileceğini öngörmüştür.

Deniz Ticareti (Kurtarma ve Kirlilik) Kanunu 1994 (*Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994*) vasıtasıyla 1989 Sözleşmesi'nin İngiliz hukukuna girmesiyle, Lloyd's Açık Formu LOF 1995 olarak değiştirilmiştir. LOF 1995 aşağıda belirttiğimiz önemli revizyonları da içermektedir: (a) kaptanın, şartların makul olması halinde yük menfaatlerinin itirazından

18 Graham, Scopic Clause, 1.

19 Alperen Akkaya, “1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme İle Deniz Çevresinin Korunması”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 29/3 (2021): 2614.

20 Akkaya, 1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme, 2598.

21 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 1/1(b): Araç, her türlü gemi veya taşıt veya seyrüsefere elverişli yapıyı ifade eder.

korkmaksızın gemi ve yük adına kurtarma sözleşmeleri yapma hakkına sahip olması; (b) kurtarıcının LOF 80 kapsamında “ellerinden gelenin en iyisini” yapmalarına kıyasla “gereken özeni” göstermeleri; (c) şartlar gerektirdiğinde kurtarıcının diğer kurtarıcılardan yardım istemeleri ve (d) armatörün yük serbest bırakılmadan önce güvenliğin sağlanmasını temin etme konusunda daha güçlü bir görev üstlenmesi.

İngiliz Hukukuna göre kurtarma talepleri bir sözleşmenin hükümleri uyarınca veya örf ve âdet hukukuna göre ileri sürülebilir. Sözleşme şartları kurtarma hizmetlerinin başlamasından önce, bu hizmetler sırasında ve hatta hizmetler tamamlandıktan sonra bile kararlaştırılabilir.

1989 Sözleşmesi’nden farklı hükümler içeren LOF 90 özel tazminat ödemelerini “kıyı veya iç sular veya bunlara bitişik alanlarla” sınırlandırmıştır.

Şimdi ise Lyods Agency tarafından LOF 2024 formu hazırlanmıştır. Buna göre LOF 2024’teki ana değişiklikler, ilk kez yüklenicilerin ve mülk sahiplerinin Sözleşme kapsamında verilen hizmetlerle ilgili aşağıdaki verileri Lloyd’s Konseyi’ne sağlamasını gerektiren yeni önemli bildirim no. 5’te yer almaktadır.

Lloyd’s Kurtarma Tahkim Şartları 2020 (*LLOYD’S Salvage Arbitration Clauses 2020*)’ye göre²² veriler: (i) Çevresel, Sosyal ve Yönetişim (*Environmental- Social Governance, ESG*) Verileri: Bu Anlaşma kapsamındaki hizmetlerin sona ermesinden itibaren 60 gün içinde doldurulmuş bir Çevresel, Sosyal ve Yönetişim veri toplama formu; (ii) Satılan Değerler: Bu Sözleşme kapsamındaki hizmetlerin sona ermesinden itibaren 60 gün içinde satılan mülkün değerinin ayrıntıları (“satılan değerler”) ve (iii) Uzlaşma Verileri: Bu Anlaşmanın taraflarından herhangi biri veya tümü ile yapılan bir uzlaşmadan sonraki 60 gün içinde uzlaşmanın ayrıntıları.

Yeni LSAC madde 15.2’de daha ayrıntılı olarak belirtilen bu gereklilikler, Lloyd’sun tahkime giden veya taraflar arasında dostane bir şekilde çözümlenen tüm LOF hizmetlerine ilişkin verileri/bilgileri toplu ve anonim bir biçimde toplamasını ve yayınlamasını sağlamak üzere tasarlanmıştır.

LOF tahkim prosedüründe uzun yıllardır yapılan belki de en büyük değişiklik, eski Sabit Maliyetli Tahkim Prosedürünün (FCAP) yerini

22 Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement, <https://assets.lloyds.com/assets/pdf-fixed-cost-arbitration-procedure-fcap-lsac-2020/1/LSAC-2020.pdf>, E.T: 20.06.2024.

LSAC'in 8, 9 ve 11. maddelerinde belirtilen yeni Yalnızca Hızlı Takip Belgeleri (*Fast Track Documents Only, FTDO*) prosedürünün almasıdır.

LSAC madde 8.1, "Teminat talebinin 10 milyon ABD Doları veya daha az olduğu her tahkimin, Hakem aksini emretmedikçe, yalnızca belgelerin hızlı takibi ('FTDO') esasına göre ele alınacağını", ancak bir veya daha fazla tarafın başvurusu üzerine Hakemin sözlü duruşmanın gerekli veya uygun olduğunu düşündüğü durumlarda FTDO prosedürünün uygulanmayacağını belirtmektedir.

Ayrıca LSAC madde 8.3'e göre "Teminat talebinin 10 milyon ABD Dolarından fazla olduğu her tahkim, Hakem FTDO prosedürü kapsamında ele alınmasına karar vermedikçe Sözlü Duruşma prosedürüne uygun olarak ele alınacaktır".

II. 1989 Kurtarma Sözleşmesi Hükümleri

A. 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin Uygulama Şartları

Bu Sözleşme, bir taraf devlette 1989 Kurtarma Sözleşme'sinde ele alınan hususlara ilişkin adli dava açılması veya tahkim yoluna başvurulması halinde uygulanır. Bu Sözleşme'nin uygulanması için Sözleşme'ye taraf olmak zorunludur. 1989 Kurtarma Sözleşmesi sadece Sözleşme'ye taraf devletler bakımından uygulanacaktır. Dolayısıyla bu Sözleşme'nin uygulanabilmesi için taraflardan birinin bu Sözleşme'ye taraf olan devletlerden birinin vatandaşı olması gerekir²³.

1989 Kurtarma Sözleşmesi, kamu kuruluşlarınca yapılan kurtarma faaliyetleri hariç olmak üzere savaş gemilerine veya bir Devletin maliki olduğu veya işlettiği ve kurtarma faaliyetleri esnasında, söz konusu Devlet aksi yönde karar vermedikçe, uluslararası hukukun genel prensipleri uyarınca egemen bağımsızlığına sahip olan diğer ticari olmayan araçlara uygulanmaz. Ancak taraf devlet, savaş gemilerine veya diğer araçlara bu Sözleşme'yi uygulamaya karar verdiği takdirde, söz konusu uygulamanın koşullarını belirterek IMO Genel Sekreteri'ne bildirmek zorundadır (m. 4).

23 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 9.

B. 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin Amacı

1989 Sözleşmesi'nin amacı, kurtarıcıları çevreye yönelik bir tehdidin söz konusu olduğu durumlarda harekete geçmeye teşvik etmektir. Sözleşme kapsamında ana kurtarma ödülü hala “faydalı bir sonuç yoksa ödeme de yok” esasına dayanmaktadır, ancak ödül “kurtarıcıların çevreye verilen zararı önleme veya en aza indirme konusundaki beceri ve çabalarının” yanı sıra, kurtarılan değer, tehlike, cepten yapılan harcamalar, başarı, zaman ve beceri gibi geleneksel faktörleri de dikkate alacaktır. Temel ilke niteliği arz eden “faydalı bir sonuç yoksa ödeme de yok” hükmü 13. madde kapsamında ele alınmaktadır.

Ancak Sözleşme, çevreye zarar verme tehdidi bulunan bir gemi veya yük üzerinde çalışmış ancak bu Madde kapsamında yeterli ödül kazanamamış bir kurtarıcı için bir güvenlik ağı sağlamaktadır. Bu gibi durumlarda, 14. madde uyarınca, römorkör ve personel masrafları ile cepten yaptığı harcamalara ve çevreye verilen zararı önlemiş veya en aza indirmişse yüzde 30-100 oranında bir artışa dayanan özel tazminat alma hakkına sahiptir. Tekne ve yük sigortacıları, çevresel faktörler nedeniyle artmış olsalar bile Madde 13 tazminatlarını ödemeye devam ederler, ancak Koruma ve Tazmin (P&I) kulüpleri Madde 14 tazminatlarını karşılamaktadır.

Madde 14 “güvenlik ağı” kavramını yüklü tankerlerin ötesine taşıyarak yakıt (*bunker*) veya diğer kirletici maddeleri gemide taşıyan tüm gemilerini kapsayacak şekilde genişletmiştir.

C. Kurtarmanın 1989 Kurtarma Sözleşmesi'ndeki Tarifi

Kurtarma Sözleşmesi m. 1/(a)'ya göre kurtarma faaliyeti, seyrüsefere elverişli sularda veya her türlü diğer sularda tehlikede bulunan bir aracı ya da diğer bir eşyayı kurtarmak amacıyla yapılan herhangi bir eylem veya hareketi ifade eder. Araç, her türlü gemi veya taşıt veya seyrüsefere elverişli yapı [Kurtarma Sözleşmesi m. 1/(b)] ve eşya da, risk altındaki navlun da dâhil olmak üzere, kıyı şeridinde sürekli ve iradi olarak sabitlenmiş olmayan her türlü eşyayı ifade eder [Kurtarma Sözleşmesi m. 1/(c)]. Yani kurtarma, deniz tehlikesi altında bulunan gemi veya içindeki şeylerin gemi adamları tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınmasını ifade etmektedir²⁴.

24 Şeker, 18.

Deniz kurtarmasının esasında, deniz eşyasının belirli deniz tehlikelerinden korunması, bu şekilde tehlikedeki geminin malikine bir fayda sağlanması ve kurtaran olmasaydı kurtarılanın eşyasının zayı olma veya önemli ölçüde zarar görme tehlikesinin olması gerekmektedir²⁵.

D. Genel Olarak Kurtarmanın Hukuki Niteliği

Kurtarma faaliyetinin hukuki niteliği hususunda çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre kurtarma faaliyetinin vekâleti olmadan başkası hesabına tasarruf olduğu savunulmaktadır²⁶. Diğer bir görüş, kurtarmanın hukuki mahiyetini sebepsiz iktisap müessesesi ile açıklamaya çalışmaktadır²⁷. Üçüncü görüş ise kurtarmayı deniz hukukuna has bir kurum olarak açıklamaktadır ki, bu görüşe göre, kurtarma faaliyetinin hukuki mahiyetini Medeni Hukuk'taki kurumlarla açıklamaya çalışmak gereksizdir.

Kurtarma faaliyeti deniz hukukuna özgü bir kurum olup, kurtarma faaliyetinin hukuki mahiyeti TBK'daki kurumlarla açıklanamayacağı görüşündeyiz. Ayrıca kurtarma ücreti alacağının doğumuna sebebiyet veren kaynak bir kanun hükmü olduğundan kurtaranlarının borcu kanuni ticari bir borç niteliği arz etmektedir²⁸.

F. Kurtarmanın Unsurları

Kurtarma hukuki mahiyeti bir eser sözleşmesidir²⁹. 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nde Kurtarma faaliyetinin unsurları sayılmış değildir. Bu nedenle unsurlar genel tanıma göre verilecektir³⁰.

1. Gemi veya Diğer Eşya Tehlikeye Uğramalıdır

Kurtarmanın söz konusu olabilmesi için geminin veya diğer eşyanın tehlikeye maruz kalması gerekir. Kurtarmanın belirgin vasfı ve onu diğer hizmetlerden ayıran en esaslı unsur tehlikedir. Tehlike, su aracı (gemi) ve su aracında bulunan şeylerin içinde bulunduğu öyle bir haldir ki, dışardan bir müdahale

25 Dağ/Kula, Sözleşmeli Kurtarma, 192.

26 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 54.

27 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 55.

28 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 56.

29 Kurtarmanın hukuki mahiyeti hakkında tartışmalar için bkz. Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 55-57.

30 Şaban Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)* (Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2024), 311 vd.

(araya girme) olmazsa kendi vasıtaları (imkânları) ile kurtarılamayarak zayi olacağı ve/veya çok ağır hasara uğrayacağı kuvvetle muhtemel haldir³¹. Tehlikenin olmadığı bir olayda, kurtarma faaliyetinden söz edilemez³².

Tehlike muhtelif şekillerde ortaya çıkabilir. *Örneğin*, fırtınalı deniz koşullarında, pervanesi düşmüş ve içinde yük bulunmayan bir geminin kurtarılması; baş kısmından karaya oturmuş ve dalgaların etkisi ile sürüklenmekte olan bir geminin yüzdürülüp sakın bir suya götürülmesi; sakın bir suda ya da limanda yanan bir gemideki yangının söndürülmesi; gemi ambarındaki yükün kor oluşturacak şekilde kızışması³³; çatma ve oturma sonucu batma veya sürüklenip kayalıklara çarpma korkusu/endişesi; yakıt ve kumanyanın tükenmesi; makine, jeneratör, dümen veya demir ırgatının arızası; gemi adamlarının salgın ve bulaşıcı hastalığa yakalanması nedeniyle gemide görev yapamaması veya isyan etmeleri³⁴, geminin başıboş kalması, şiddetli fırtına, buzlar arasına sıkışma gibi denize has ve harp gibi denize has olmayan tehlikeler söz konusu olabilir³⁵.

Tehlikenin var olan bir tehlike olması gerekmez. Muhtemel bir tehlike de yeterlidir. Yeter ki hizmetin verildiği anda böyle bir tehlike söz konusu olsun. Ancak tehlike gerçek, ciddi ve makul olmalı, hayali olmamalıdır. Tehlikenin gemiyi ve yükü birlikte tehdit etmesi gerekmez. Yalnız gemiyi veya yalnız yükü tehdit etmesi söz konusu olabilir³⁶.

2. Kaptan veya Malik Makul Bir Şekilde Açıkça Karşı Koymamış Olmalıdır

Kural olarak herhangi bir kurtarma sözleşmesi bulunmasa ya da kurtarma hizmeti talep edilmemiş veya reddedilmiş olsa bile kurtarma ücretine karar verilebilir³⁷. Ödül (*award*) hakkı [ki diğer taraftan “ücret (*remuneration*”

31 Rayegan Kender, *Denizde Kurtarma-Yardım 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre* (İstanbul 1962), 21.

32 Kayhan, 312.

33 Gündüz Aybay, *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları* (İstanbul 1986), 783.

34 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 29.

35 Kender, *Denizde Kurtarma-Yardım*, 21.

36 *Örneğin*, yakıtı çok azalmış bir geminin barınma mesafesine uzaklığı 5 gün ise ve yakıtı ancak bir günlük seyrine yetiyorsa, bu gemiye verilen kurtarma hizmeti bakımından tehlike ögesinin varlığı kabul edilir. Aybay, 783; Kender, *Denizde Kurtarma-Yardım*, 22.

37 Nisim Franko, “Kurtarma ve Yardımda Ücretin Şartları (TTK. m. 1222)”, içinde *Prof. Dr. Seyfullah Edis’e Armağan* (İzmir 2000), 531, <https://hukuk.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2020/01/N.-Franko1.pdf>, E.T: 14.05.2024.

on)” olarak da anılmakta olup], kurtarmanın özel hak kamu politikalarının ortak bir konusu olmasından dolayı ortaya çıkmıştır. Amacı sadece kurtarılan eşya için çalışan kurtaranın çıkarlarını karşılamak değildir. Aynı zamanda denizcileri tehlikede olanlara yardım etmeleri konusunda risk almaları için olumlu anlamda teşvik edip desteklemektedir. Her ne kadar kurtarma ücreti taraflar arasında bir anlaşma ile düzenlenebilir olsa da taraflar isterse, sözleşme olmadan da kurtarma ücreti hakkı adil ilkelere ve kamu politikalarına dayandırılarak ödenebilmektedir. Bu bağlamda kurtarma hukuku hem eşya malikleri hem de kurtaran için adil olanı gözetir. Kurtarma hizmetinden fayda sağlanan her çıkar için, kurtarma hizmetleri sonucundaki ücrete katkıda bulunulmalıdır. Bu durum ülkemizde TTK kurtarma hükümleri ve 1989 Kurtarma Konvansiyonu ilkelerine göre belirlenmektedir³⁸.

Ancak gemi kendi imkânları ile kurtulabilecekse, donatan bir başka gemisinin veya telsizle ya da başka bir şekilde sözleşme yaptığı başka bir geminin kurtarma faaliyetini bekliorsa bu gibi durumlar makul olarak kabul edilir ve açıkça karşı konulmasına rağmen yapılan bir kurtarma faaliyeti (bölgede tekel hakkı yoksa) ücrete hak kazandırmaz³⁹.

3. Kurtarma Faaliyetinin İcra edilmiş Olması (İfası)

Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye⁴⁰ uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket, *kurtarma faaliyeti* oluşturur. Buna göre suda kullanılan her türlü araç, yük dâhil olmak üzere her türlü eşya ve henüz hak kazanılmamış navlun alacağı kurtarma faaliyetinin konusunu teşkil eder.

Buna karşılık su aracının malikinin veya kaptanının yahut araçta bulunmayan ve bulunmuş olmayan eşyanın malikinin açık ve makul olarak karşı koymasına rağmen yürütülen faaliyetler, tehlike altında bulunan araçta çalıştırılan kişiler tarafından yürütülen faaliyetler ve tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşmenin ifası amacıyla yapılan veya yapılması gereken hizmetler “kurtarma faaliyeti” sayılmaz.

38 Dağ/Kula, Sözleşmeli Kurtarma, 193.

39 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 33.

40 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 28.

Tehlike gerçek, ciddi ve makul olmalıdır. Tehlikeli durumun fiilî, derhal veya yakın olması ya da gerçekleşmesi gerekmez; makul olarak olayın şartlarından anlaşılması yeterlidir⁴¹.

4. Faydalı Sonuç Alınmalıdır

Kural olarak, kurtaranın, kurtarma ücretine hak kazanabilmesi için kurtarma faaliyetinin faydalı bir sonuç vermiş olması gerekir (fayda yoksa ücret de yok), (“no cure-no pay” ilkesi)⁴². Faydalı sonuç vermeyen kurtarma faaliyeti için kurtarma ücretini isteme hakkı doğmaz. Bu ilke özellikle Anglo-Sakson hukukunda, LOF’larda yer almaktadır⁴³.

5. Kurtarma Faaliyeti Gönüllü Olmalıdır

Bir kurtarma ücretine hak kazanabilmek için kurtarma faaliyeti gönüllü (*voluntarily*) olarak yapılmış olmalıdır. Kurtarma faaliyetlerinde ücret talep edebilmek için gönüllülük esastır. Kamu kurumları tarafından kanun hükmü icabı yapılan kurtarma faaliyetlerinde, kurtarma tekeli bulunan kamu kurumları kurtarma ücreti talep edebilecektir.

G. 1989 Kurtarma Sözleşmesine Göre Kurtarmanın Unsurları

Hangi faaliyetlerin kurtarma hizmeti sayılacağı, ne 1910 Sözleşmesinde ne de 1989 Sözleşmesinde düzenlenmiştir. Bununla birlikte, tehlike altında bulunan bir gemi veya gemideki şeylere yapılabilecek kurtarma hizmeti çok çeşitli şekillerde olabilir.

41 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 28; Kender, Denizde Kurtarma-Yardım, 22.

42 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 7; 19.7.1979’da iki tam yüklü VLCC tanker, ATLANTIC EMPRESS ve AEGEAN CAPTAIN, tropikal bir yağmur fırtınası sırasında Tobago’dan yaklaşık 10 mil uzakta birbirleriyle çarpışmıştır. Her iki gemi de çarpışmadan hemen sonra petrol sızdırmaya ve yanmaya başlamıştır. Birkaç mürettebat hayatını kaybetmiştir. AGEAN CAPTAIN üzerindeki yangın kontrol altına alınmış ve gemi sonunda kalan yükünün boşaltılması için Curacao’ya çekilmiştir. Hala yanan ATLANTİK EMPRES, 21 ve 22 Temmuz’da denize doğru çekilmiş, bir hafta sonra, 300 deniz mili açık denizde, büyük bir patlama gemide ciddi hasara neden olmuş ve sonunda 2 Ağustos’ta kurtaranın tüm teçhizatıyla batmıştır. Çevre korunmuş ama hiçbir değer kurtarılamamıştır. Bu nedenle de ücret alınamamıştır. Norman Hooke, Maritime Casualties, 1963-1996, 2. Edition, LLP Limited, London 1997, <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/atlantic-empress-west-indies-1979/>, E.T: 28.12.2019.

43 Demir, 1989 Londra Konvansiyonu, 39.

Buna göre deniz aracı, seyrüsefere elverişli sulara veya her türlü diğer sulara bulunmalıdır. Deniz aracı veya gemide taşınan eşya tehlikede olmalıdır. Burada deniz aracı, her türlü gemi veya taşıt veya seyrüsefere elverişli yapıyı ifade eder.

Eşya ise risk altındaki navlun da dâhil olmak üzere, kıyı şeridinde sürekli ve iradi olarak sabitlenmiş olmayan her türlü eşyayı ifade eder [1989 Kurtarma Sözleşmesi 1/1 (b) ve (c)]. Kurtarma faaliyetinin amacı bir deniz aracını ya da diğer bir eşyayı kurtarmak olmalıdır. Kurtarma faaliyetinden faydalı sonuç alınmalıdır. Sözleşme hükümleri incelendiğinde faydalı sonuç alınması gerektiği de ortaya çıkar. Kurtarma eylem veya hareketi isteğe bağlı olmalıdır. Bu unsur açıkça Sözleşmede belirtilmiş değildir. Bu unsur genel unsurlardan ortaya çıkmaktadır.

Uygulamada sıklıkla karşılaşılan ve mahkeme kararlarına da yansıyan faaliyetler hakkında birkaç örnek vermek gerekirse:

- Karaya oturmuş bir geminin çekilmesi veya yükünün hafifletilmesi suretiyle yüzdürülmesi,
- Talep üzerine kazaya uğrayan geminin civarında durma,
- Gerekli hesaplamalarda bulunma ve gerekli teçhizatın ve insanların olay yerine getirilmesi,
- Kazaya uğrayanın emniyet altına alınması için çekme faaliyetinde bulunma, nezaret etme veya yol gösterme,
- Yangın söndürme faaliyetleri,
- Hayat kurtarılması veya çevreye gelebilecek zararın önlenmesi,
- Kötü hasarlanmış bir geminin limana girişinin ayarlanması⁴⁴.

III. Kurtaran, Malik ve Kaptanın Yükümlülükleri

Kurtaran, tehlikede bulunan aracın veya diğer eşyanın malikine karşı:

- (a) Kurtarma faaliyetini gerekli özenle yerine getirmek;
- (b) Çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için gerekli özeni göstermek;
- (c) Makul nedenlerle gerekli olduğu durumlarda, diğer kurtaranlardan yardım talep etmek ve

44 G. Ebru Mercangöz, “Kurtarma ve Yardım Hukukunda 1989 Londra Konvansiyonu ve Lloyd’s Open Form” (Yüksek Lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 2021), 11.

(d) Talebi makul olmadığı anlaşıldığı takdirde, alacağı kurtarma ücretinin miktarını değiştirmemek kaydıyla tehlike altındaki aracın maliki veya kaptanı ya da eşyanın maliki tarafından makul olarak istenilmesi halinde başka kurtaranların müdahalesini kabul etmekle yükümlüdür,

Tehlikedeki aracın kaptanı, maliki veya diğer eşyanın maliki de, kurtarana karşı:

- (a) Kurtarma faaliyetleri sırasında kurtaran ile tam bir işbirliği içinde olmak;
- (b) Bunu yaparken, çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için gerekli olan özeni göstermek ve
- (c) Araç ya da diğer eşya emniyetli bir yere getirildiğinde, tekrar teslim işlemini kurtaran tarafından istenen makul bir zamanda kabul etmekle

yükümlüdür.

Kaptan, gemi sahibini, gemi kira sözleşmelerinde gemi sahibini, zaman charteri (*time agreement*) sözleşmelerinde gemi sahibini ve charter sözleşmeleri de (*charter agreement*) gemi sahibini temsil etmektedir.

IV. Kıyı Devletlerinin Hakları

1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin hiçbir hükmü, uluslararası hukukun genel kabul görmüş prensipleri doğrultusunda bir kıyı devletinin, kurtarma faaliyetleri ile ilgili talimat verme hakkı dâhil olmak üzere, kendi kıyı şeridini veya bağlı menfaatlerini kirlilikten veya önemli derecede zararlı sonuçlar doğurması makul olarak beklenebilecek bir deniz kazasından veya söz konusu kazaya ilişkin eylemlere müteakip kirlilik tehdidinden korumak amacıyla önlemler alma hakkını etkilemez (Sözleşme madde 16).

V. Yardım Etme Yükümlülüğü

Her gemi kaptanı, kendi gemisini ve gemisindeki insanları ciddi bir tehlikeye atmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında olan her insana yardım etmekle yükümlüdür. Taraf Devletler, insan kurtarmaya dair yükümlülüklerin yerine getirilmesi amacıyla gerekli önlemleri almak zorundadırlar.

Geminin maliki, kaptanın insan kurtarmaya dair yükümlülüklerin ihlalden dolayı herhangi bir sorumluluk altına girmez (Sözleşme Madde 10).

VI. Çevre Zararını Önlemede Özel Tazminat (Scopic Clause)

1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nde çevre kirliliğinden bahsedilmemektedir. 1989 Kurtarma Sözleşmesi'ne göre ise çevreye verilecek zararlar için "Özel Tazminat maddesi" öngörülmüştür (*Special Compensation Clause, SCOPIC Clause*). 1989 Kurtarma Sözleşmesi, çevreye verilen zararı, "kirlilik, kirlenme, yangın, patlama veya benzeri büyük olayların neden olduğu, insan sağlığına veya deniz yaşamına veya kıyı veya iç sulardaki kaynaklara veya bunlara bitişik alanlara verilen önemli fiziksel zarar" olarak tanımlar (Madde 1). Dolayısıyla, iç sularda kirlilikten etkilenen bir rekreasyon zarar olarak kabul edilir⁴⁵.

Çevreye yönelik bir tehdidin bulunmadığı durumlarda ortaya çıkan kurtarma talepleri madde 13'te⁴⁶ belirtilen kriterlere uygun olarak karara bağlanır⁴⁷. Ödülün büyüklüğü gemi ve yükün kurtarılan değerini, kurtarıcılarının beceri ve çabalarını, tehlikenin niteliği ve derecesini, kullanılan ve yapılan zaman ve masrafları vb. dikkate alacaktır. Çevreye yönelik bir tehdidin söz konusu olduğu ve kurtaranın Madde 13 kapsamında yeterli ödül kazanmadığı durumlarda, kurtaran Madde 13 uyarınca yeterli ödülü kazanmadığı durumlarda, mal sahibinden tanımlanan masraflarına eşdeğer özel bir tazminat alma hakkına sahiptir.

Kilit nokta ise Sözleşme'nin 14. maddesinde düzenlenen "Özel Tazminat (*SCOPIC Clause*)" ile ilgilidir. Bu Maddede kurtaranın çevreye zarar verilmesini engellememiş olabileceği ancak operasyon sırasında bir zarar tehdidi oluşmuş olabileceğidir. Eğer kurtaran çevreye verilen zararı gerçekten önlemiş ya da en aza indirmişse, Madde 14.2 uyarınca ek bir meblağ alma hakkına sahiptir. Madde 14.2 uyarınca yaptığı harcamanın en fazla yüzde 30'una denk gelen ek bir meblağ alma hakkına sahiptir. Hakem, eğer gemi

45 S. S. Chaudhari, 1910 vs 1989 Salvage Convention, <https://search.app/2w8wsVVk3TtTmoYe7>, E.T: 20.06.2024.

46 1989 Salvage, m. 13: Ücret Belirleme Kıtasları.

47 Kurtarmanın çevre zararına etkilerinin tarihçesi için bkz. Akkaya, 1989 Kurtarma-yı Dair Milletlerarası Sözleşme, 2598-2601.

sahibi istisnai bir sonuç elde etmişse, kararı yüzde 100'e kadar artırabilir. Sadece geminin sahibi özel tazminat ödemekle yükümlüdür. Yük menfaatleri özel tazminat ödemekle yükümlü değildir; ancak Madde 13 uyarınca bir karar verilmesi halinde kurtarıcılara yapılacak toplam ödemeye katkıda bulunacaklardır. Sözleşme'nin 14. maddesi uyarınca ödenecek miktardan düşülecektir. Bununla birlikte, Sözleşme Madde 13 uyarınca ödenecek miktar düşülerek hesaplanır (1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 14/4).

Madde 14, çevreye ilişkin olarak donatan ve kaptanın görevlerini düzenlemektedir. Bu nedenle, donatan, geminin veya tehlikede olan diğer malların sahibine karşı, çevreye verilen zararı önlemek veya en aza indirmek için gerekli özeni göstermekle yükümlüdür. Dolayısıyla, eğer bir römorkör kurtarma operasyonuna katılıyorsa, çevreye verilen zararın gemi tarafından verilmemesi römorkörün sorumluluğu haline gelmektedir. Öte yandan, geminin sahibi ve kaptanı veya tehlikede olan diğer malların sahibi, kurtarma operasyonları sırasında kurtaran ile tam bir işbirliği yapmanın yanı sıra, çevreye verilen zararı önlemek veya en aza indirmek için gerekli özeni göstermekle de kurtarana karşı sorumludur⁴⁸.

LOF 80'le⁴⁹ çevre korunmasına yönelik getirilen en önemli yenilik "Safety Net" olarak adlandırılan güvenlik ağı maddesidir. Bu madde dolu bir tankere kurtarma hizmeti veren kurtarana, kurtarma ücretinin doğmadığı durumlarda masraflarına ek olarak bu masraflar üzerinden hesaplanacak ek %15'lik bir ödeme isteme hakkı vermektedir⁵⁰.

48 Chaudhari.

49 LOF 80 ile Londra Konvansiyonu'nda tarafların özen yükümlülüğünün belirlenmesinde farklı ifadeler kullanılmaktadır. LOF 80 kurtaranın azami gayreti (*best endeavours*) sarf etmesi üzerinde dururken Londra Konvansiyonu kurtaranın özenli davranması (*due care*) gerekliliğini düzenlemektedir. Akkaya, 1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme, 2603.

50 Akkaya, 1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme, 2602; Kayıhan, 318.

Sonuç

Uluslararası bir birliğin sağlanması için 23.09.1910 tarihinde Brüksel’de, Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidele-
rin Birleştirilmesi (Tevhidi) Hakkında Sözleşme isimli uluslararası bir söz-
leşme akdedilmiştir. Bu Sözleşme 01.03.1913 yılında yürürlüğe girmiştir.

Daha sonra bu Sözleşme’de Denizde Yardım ve Kurtarmaya İlişkin Be-
lirli Hukuk Kurallarının Birleştirilmesi Hakkındaki 23 Eylül 1910 tarihli
Sözleşmeyi Değiştiren Protokol ve 27 Mayıs 1967 tarihli Protokol ile de-
ğişiklikler yapılmıştır.

Geçen süre içerisinde çeşitli hukukî ve teknik gelişmeler sebebiyle,
1910 Sözleşmesi’nin hükümleri yetersiz kalmıştır. Bu nedenle, uluslararası
çalışmalar yürütülmüş ve sonuçta 1910 Sözleşmesi’nin yerine geçmek
üzere 28.04.1989 tarihinde Londra’da Denizde Kurtarma Hakkında Mil-
letlerarası Sözleşme’de, 1989’da düzenlenen uluslararası bir konferans ile
kurtarmanın doğasında köklü bir değişiklik yapan yeni bir Protokol kabul
edilmiştir. Bu Protokol 14.07.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1989 Kurtarma Sözleşmesi uyarınca, kural olarak, bu Sözleşme devlet
gemilerine uygulanmaz, ancak âkid devletler milli hukuklarında bunun ak-
sini kabul edebilirler (1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 4/1). 22 Mayıs 1969
tarihli Viyana Sözleşmeler Hukuku Sözleşmesi (1969 VSHS) m. 30/3 hük-
mü gereğince Türkiye’de açılan tüm davalarda öncelikle 1989 Kurtarma
Sözleşmesi uygulanır. TTK hükümleri ise tamamlayıcı olarak uygulanır.

Kurtarma faaliyeti deniz hukukuna özgü bir kurum olup kurtarma faa-
liyetinin hukuki mahiyeti TBK’daki kurumlarla açıklanamaz. 1989 Kurtarma
Sözleşmesi’nin uygulanması için Sözleşme’ye taraf olmak zorunludur. 1989
Kurtarma Sözleşmesi sadece Sözleşme’ye taraf devletler bakımından uygula-
nacaktır. Dolayısıyla bu Sözleşmenin uygulanabilmesi için taraflardan birinin
bu Sözleşmeye taraf olan devletlerden birinin vatandaşı olması zorunludur.

1989 Kurtarma Sözleşmesinin kilit noktası, Sözleşme’nin 14. madde-
sinde düzenlenen “özel tazminat” ile ilgilidir. Bu Maddede kurtaranın çev-
reye zarar verilmesini engellememiş olabileceği ancak operasyon sırasında
bir zarar tehdidi oluşmuş olabileceğidir. İşte kurtaran, özel tazminat hakkı-
nı sadece çevreye verilen zararın kendi ağır kusuru ya da kasti davranışı so-
nucu olması durumunda kaybeder.

Kaynakça

- Akkaya, Alperen. “1989 Kurtarmaya Dair Milletlerarası Sözleşme ile Deniz Çevresinin Korunması”. *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 29/3, (2021): 2595-2623.
- Aybay, Gündüz. *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları*. İstanbul, 1986.
- Bozabalı, Banu Bozkurt. “Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtaranın Ücret Hakkı”. *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 1/1, (2011): 169-191.
- Chaudhari, S. S. *1910 vs 1989 Salvage Convention*, <https://search.app/2w8wsVVk3TtTmoYe7>, E.T: 20.06.2024.
- Dağ, Davut Sercan/Kula, Nil. “Sözleşmeli Kurtarma ve Türk Milli Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme”. *Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 12/24 (2022): 191-244, <https://dergipark.org.tr/pub/hkuhfd/issue/72470/1170083>, E.T: 113.05.2024.
- Demir, İsmail. *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2010 (1989 Londra Konvansiyonu).
- Franko, Nisim. “Kurtarma ve Yardımda Ücretin Şartları (TTK. M. 1222)”. İçinde *Prof. Dr. Seyfullah Edis’e Armağan*, 531-542. İzmir:2000, <https://hukuk.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2020/01/N.-Franko1.pdf>, E.T: 14.05.2024.
- Norman Hooke. *Maritime casualties, 1963-1996*. 2. Edition, LLP Limited, London 1997, <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/case-study/atlantic-empress-west-indies-1979/>, E.T: 28.12.2019
- Kayıhan, Şaban. *Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)*. Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2024.
- Koç, Yusuf. “Kurtarma Yardım İlişkilerinde Kılavuz Kaptanın Rolü”. Yüksek Lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2010.
- Kender, Rayegan. *Denizde Kurtarma-Yardım 1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre*. İstanbul 1962 (Denizde Kurtarma-Yardım).
- Mercangöz, G. Ebru. “Kurtarma ve Yardım Hukukunda 1989 Londra Konvansiyonu ve Lloyd’s Open Form”. Yüksek Lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 2021.
- Graham, Daines. *Scopic Clause*, (1st Edn.), <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Graham-Daines-Scopic-Paper.pdf>, E.T: 07.05.2024.
- Şeker, Mehmet. “Kurtarma Ücreti”. Yüksek Lisans tezi, Kocaeli Üniversitesi, 2013.