

- Araştırma Makalesi -

**#İNDEPENDENTA DENİZ KAZASININ HUKUKİ ETKİLERİ
ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME***

*AN EVALUATION ON LEGAL IMPACTS OF INDEPENDENTA
MARINE ACCIDENT*

Arş. Gör./Res. Asst. Özgenur KARA BALCI**

ÖZ

İstanbul Boğazı'nda 1979 yılında meydana gelen *Independenta* deniz kazası, hem Türkiye'de hem de dünyada gerçekleşen büyük deniz kazalarından birini teşkil etmektedir. Kazaya ismini veren *Independenta* tankerinin taşıdığı petrolün çevreye yayılmasıyla ortaya çıkan deniz kirliliğinin etkileri uzun yıllar devam etmiş, kaza sonrasındaki sürecin iyi yönetilememesiyle kurtarma ve enkaz kaldırma faaliyetlerinde sorunlar ortaya çıkmış ve İstanbul Boğazı'ndaki seyrüsefer sekteye uğramıştır. Ayrıca kazanın yarattığı çevre kirliliği balıkçılık faaliyetlerini de olumsuz etkilemiştir. Kazada mürettebattan çok sayıda kişi hayatını kaybetmiş ve patlamanın etkisi çevredeki binalarda hasara sebep olmuştur.

^H Hakem denetiminden geçmiştir.

* Bu makale, 20/01/2021 tarihinde Editörler Kuruluna ulaşmış olup, 26/01/2021 tarihinde birinci hakem 11/03/2021 tarihinde ikinci hakem onayından geçmiştir.

** Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM), Araştırmacı - Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Araştırma Görevlisi, (karabalci@dehukam.org), (ORCID ID: 0000-0002-3511-7802).
Bu makaleye atıf için; KARA BALCI, Özgenur, "Independenta Deniz Kazasının Hukuki Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme", DEHUKAMDER - Cilt: 3 / Sayı: 2 / Yıl: 2020, s. 629 - 678.

Çalışmada *Independenta* deniz kazası, yarattığı hukuki etkiler bakımından değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda çalışmada, kazadan Türkiye'nin çıkardığı derslerin ortaya konulması amaçlanarak, bu denli büyük bir deniz kazasının tekrar yaşanmaması için gerekli hukuki düzenlemelerin günümüzde nasıl vücut bulduğu tespit edilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Kazası, Independenta, Kurtarma, Enkaz Kaldırma, Petrol Kirliliği Sorumluluk Rejimi, Seyrüsefer Güvenliği.

ABSTRACT

Independenta marine accident that occurred in the Istanbul Strait is considered as one of the major marine accidents both in Turkey and in the world. The effects of marine pollution, which occurred due to the spread of the oil carried by the *Independenta* tanker and gave its name to the accident, continued for many years, are the lack of management in post-accident process caused challenges in the salvage and wreck removal activities together with the navigation in the Istanbul Strait was interrupted. In addition to the environmental pollution caused by accident, fishing activities were adversely affected. Many of the crew died in the accident and the impact of explosion damaged the surrounding buildings.

In this study, *Independenta* marine accident is evaluated in terms of its legal impacts. In this context, the study aims to clarify the lessons learned from the accident by Turkey and tries to determine how the required legal measures have been taken until now to prevent the reoccurrence of such a major accident.

Keywords: Marine Accident, Independenta, Salvage, Wreck Removal, Oil Pollution Liability Regime, Security of Navigation.

GİRİŞ

Deniz yoluyla petrol taşımacılığının giderek artması ve gelişmesi, deniz kazalarının artmasına yol açmaktadır. Türkiye taşımacılıktaki ilerlemeden ayrı olarak, boğazların yapısı itibariyle de deniz kazaları bakımından büyük bir risk altındadır. Önemli su yollarından biri olan İstanbul Boğazı, dar bir su yolu olması ve deniz trafiğinin çok yoğun olması sebebiyle deniz kazalarının sıklıkla gerçekleştiği bir alan olmuştur.

Çalışmanın konusunu oluşturan *Independenta* deniz kazası, 1979 yılında İstanbul Boğazı'nda gerçekleşmiştir. Kaza, sonrasında uzun süre yanmaya devam eden, taşıdığı petrolün çevreye yayılmasıyla ciddi deniz kirliliğine sebep olan ve enkazı yıllarca kaldırılamayan *Independenta* tankerinin ismiyle anılmaktadır. *Independenta* deniz kazasının gerek çevresel gerek ekonomik etkileri uzun yıllar devam etmiştir.

Çalışmada, *Independenta* deniz kazasının yarattığı hukuki etkilerin değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda ilk olarak kazanın meydana gelişi ve özellikle çevresel etkileri açıklanmıştır. Sonrasında *Independenta* deniz kazasında kurtarma ve enkaz kaldırma faaliyetlerinde yaşanan sorunlar ve kazanın bu kurumlara olan hukuki etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır. *Independenta* deniz kazasının Türk hukukunda bilhassa kazanın yarattığı çevre kirliliğinden doğan zararlara ilişkin sorumluluk rejimi itibariyle tartışmalara sebep olması konunun Türk huku-

ku ve uluslararası sözleşmeler çerçevesinde değerlendirilmesini gerektirmiştir. Çalışmada son olarak *Independenta* deniz kazasının seyrüsefer kurallarına etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır.

I. KAZANIN MEYDANA GELİŞİ

Independenta deniz kazası, 15 Kasım 1979 günü İstanbul Boğazı'nın güney girişinde Romen tankeri *Independenta*¹ ile Yunan şilebi *Evrialy*²'nin çatışması sonucunda meydana gelmiştir. Libya'dan Köstence'ye gitmek üzere yola çıkan *Independenta* gemisi, 94.600 ton ham petrol taşımaktadır. *Evrialy* gemisi ise, Rusya'nın *Zhdanov* Limanı'ndan yüklediği 7.400 ton çelik ile yüklü olarak İtalya'ya gitmektedir³.

Kaza *Independenta* gemisinin İstanbul Boğazı'nda kılavuz alma noktasına gelmesinden önce, *Evrialy* gemisinin ise boğaz seyrini tamamlamak üzere olduğu sırada gerçekleşmiştir. Daha sonradan verilen ifadelerde ortaya çıktığı üzere, *Independenta* gemisi rotasında ilerlemekteyken, Marmara Denizi'ni çok iyi bilmeyen *Evrialy* gemisi ise rota belirlemeksizin seyretmektedir. Nitekim *Evrialy* gemisi, Ahırkapı'ya doğru yönel-

¹ *Independenta* tankeri; 147.631 dead weight ton (DWT), 283 metre boyunda, 46 metre genişliğinde ve üst yapılar hariç 22 metre derinliğinde olan henüz bir yaşında yeni bir gemiydi. Romen tersanesinden 1978 yılında denize indirilmişti. Bkz. İstikbal, C.: "Türk Boğazları", Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, s. 135. Kazanın gerçekleştiği tarihte *Independenta* tankeri, Romanya'nın en büyük gemisiydi. Bkz. Baylan, Ü.: "Independenta Tankeri ve Elena Cavuşevsku'nun Kaderi", Deniz Haber, 6 Ekim 2011, s. 1, <<http://www.denizhaber.com/konuk-yazar/independenta-tankeri-ve-elena-cavusevskunun-kaderi-h27100.html>> - et. 01/06/2020.

² *Evrialy* gemisi; 10.000 DWT'lik kuru yük gemisidir. Baylan, 1.

³ De la Rue, C. - Anderson, C. B.: *Shipping and The Environment, Law and Practice*, 2nd Ed., London - New York 2009, s. 285; IMO LEG 87/11/1, August 8, 2003, s. 5; İstikbal, 135; Baylan, 1. Ayrıca bkz. 16 Kasım 1979 tarihli Cumhuriyet Gazetesi, s. 1 vd.

mesi gerektiği sırada, bunun yerine Haydarpaşa'ya doğru açılmıştır. Bu konumda *Independenta* gemisi ile karşılaşan *Evrialy* gemisi, 1972 tarihli Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 – “COLREG”*)⁴ Manevra ve Uyarma İşaretleri başlıklı 34(a) Kuralına uygun bir şekilde, *Independenta* gemisine “iki kısa düdük” çalarak rotasını iskeleye doğru değiştirdiğini bildirmiş ve geminin sancağından geçmesini istemiştir. Ağır seyreden *Independenta* gemisi ise “tek kısa düdük” ile karşılık vererek rotasını sancağa doğru çevirdiğini bildirmiş ve *Evrialy* gemisinin kendi iskelesinden geçmesine yönelik işaret vermiştir. İki gemi arasında uzlaşma sağlanamaması sonucunda *Evrialy* gemisinin iskele baş omuzluğu, iskele ortasından *Independenta* gemisine bindirmiştir. 15 Kasım 1979 günü saat 04.35'te meydana gelen çatışma sonucu, metal sürtünmesi sebebiyle yangın çıkmıştır. *Independenta* gemisinin mürettebatı çatışma sonrası gemide kalmaya devam ederek, yangının söndürülmesi için çalışmıştır. Çatışmadan yaklaşık bir saat sonra *Independenta* gemisinde büyük bir patlama meydana gelmiştir. *Evrialy* gemisi ise çatışmadan hemen sonra tornistanla⁵ kurtulmuş, ancak çarptığı kısma bulaşan petrolden dolayı geminin boyası tutuşmuş ve bu nedenle gemide yangın başlamıştır⁶.

Independenta gemisinde yaşanan patlama, geminin kontrolden çıkmasına ve Kadıköy sahiline doğru sürüklenmesine sebep olmuştur. Bu sırada

⁴ Türkiye, 12/12/1977 tarihli ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile COLREG'i onaylamış ve COLREG'in İngilizce ve Türkçe metinleri yayımlanmıştır: Bkz. 29/04/1978 tarihli ve 16273 sayılı RG.

⁵ “Tornistan”, bir denizcilik terimi olup geminin pervanesini ters yönde çevirme anlamına gelmektedir: Bkz. <<https://sozluk.gov.tr>> - et. 01/06/2020.

⁶ Baylan, 1.

gemideki petrol yanmaya ve etrafa yayılmaya devam etmiştir. En nihayetinde *Independenta* gemisi Haydarpaşa mendireğinin yarım mil açığına kadar sürüklenerek gelmiş ve burada karaya oturmuştur. Karaya oturmanın ardından bir büyük patlamanın daha gerçekleşmesi sonucunda *Independenta* gemisi ikiye bölünmüştür. Kazadan günler sonra dahi patlamalar devam etmiş ve yangın ancak 14 Aralık 1979 tarihinde kendiliğinden sönebilmiştir⁷. *Evrialy* gemisindeki yangın ise, geminin Ahırkapı önlerine çekilmesinin ardından kontrol altına alınmıştır⁸.

Kaza sonucunda, gemiyi terk etmek yerine yangını söndürmeye çalışan *Independenta* gemisinin mürettebatından kırk üç kişi hayatını kaybetmiş ve yalnızca üç kişi kurtarılabilmıştır⁹. *Evrialy* gemisinin mürettebatından ise hayatını kaybeden olmamıştır¹⁰. Patlamanın şiddeti sebebiyle Topkapı Sarayı dâhil, etraftaki çok sayıda binanın camları kırılmıştır¹¹. Ayrıca, uzun süre kaldırılamayan *Independenta* tankerinin enkazı, deniz yoluyla ulaşımı oldukça olumsuz etkilemiştir¹².

⁷ Bkz. <<http://www.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Independenta>> - et. 01/06/2020; De la Rue - Anderson, 285; İstikbal, 136. 6 Aralık 1979 tarihinde *Independenta* gemisinde ikinci bir büyük patlama yaşanmış ve bu patlamayla ilk patlamaya göre daha fazla petrol denize dökülmüştür: Bkz. Aydın Okur, D.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, İstanbul 2009, s. 79. *Independenta* gemisinde, yalnızca 94.600 ton ham petrol bulunması, dolayısıyla tankların tam dolu olmaması sebebiyle patlamaların uzun süre devam ettiğine ilişkin bkz. İstikbal, 136.

⁸ İstikbal, 136.

⁹ Aydın Okur, 79; Joyner, C. C. - Mitchell, J. M.: “Regulating Navigation through the Turkish Straits: A Challenge for Modern International Environmental Law”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2002, Vol. XVII, Iss. 4, s. 530.

¹⁰ İstikbal, 136; Baylan, 1.

¹¹ İstikbal, 136; Küçükkaya, A.: “Felaketin Eşiğindeki Kent İstanbul 2”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 31 Temmuz 2002, s. 9.

¹² Aydın Okur, 79.

Kazanın gerçekleşmesinden hemen sonra uzmanlarca yapılan etütte petrol ürünlerinin denize karışmasının sebep olduğu çevresel etkiler aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

“Gemiden denize akan ham petrol, su yüzeyinin yağ tabakası ile kaplanmasına, katran yumrularının oluşumuna sebep olmuştur. Daha sonra bu yağ tabakası sahile giderek plajların ve kıyının kirlenmesine yol açmıştır. Petrol, öncelikle, su içinde oluşturduğu maddeler ile deniz canlılarını etkilemektedir. Deniz canlılarının ya hemen ölmesine sebep olmakta ya da beslenme yoluyla dokularına girmektedir. Bu halde bulunan deniz canlılarının çok kez ürüme kabiliyetlerinin ortadan kalktığı görünmekte, ayrıca bu deniz canlılarıyla beslenen diğer deniz canlılarında da zehirleyici etkiler meydana getirmektedir. Besin yoluyla deniz canlılarının organizmalarına giren petrol ürünlerinin bazı elemanları onları yiyen bütün canlılarda ve bu anlamda insanlarda da sağlığa zararlı etkiler¹³ yapmaktadır¹⁴.”

Independenta deniz kazasının sebep olduğu çevresel etkilere ilişkin sonraki yıllarda da kapsamlı çalışmalar yapılmaya devam etmiştir¹⁵. *Inde-*

¹³ Şiddetli deniz ve hava kirliliğine sebep olan kazada, yangın sonucunda ortaya çıkan partiküller, metre küp başına 1000 mg'ye kadar çıkmıştır. Bu değer, insan sağlığı için olması gereken değerın dört katından fazladır: Bkz. Öztürk, B. - Poyraz, Ö. - Özgür, E.: “The Turkish Straits: Some Considerations, Threats and Future”, Oral, N. - Öztürk, B. (ed.): *The Turkish Straits Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects*, Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2006, s. 120; Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013, s. 79 (*Enkaz Kaldırma*), dn. 232. Ayrıca, petrol kirliliğinin deniz çevresine etkisine ilişkin detaylı bilgi için bkz. Abdullayev, C.: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki - Sorumluluk - Zararın Tazmini)*, Ankara 2005, s. 39 vd.

¹⁴ İlgili etüt için bkz. Kender, R.: “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatınların Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 218 vd.

¹⁵ Çalışmanın kapsamının kazanın hukuki etkileri ile sınırlanmış olması sebebiyle, kazanın çevresel etkilerine ilişkin yapılan çalışmalara ayrıca yer verilmemiştir. Bu çalışmalardan bazılarına ilişkin bkz. Öztürk - Poyraz - Özgür, 120 vd.; Öztürk, B. - Balcıoğlu, E. B.: “Notes on the Fisheries Compensation for the Independenta / Ev-

pendenta deniz kazası, sebep olduğu çevre kirliliği dolayısıyla, Türkiye’de ve dünyada yaşanan büyük deniz kazalarından biri olarak anılmaktadır. Batmaktan kurtarılamayan *Independenta* gemisinin taşıdığı ham petrolün yaklaşık 30.000 tonluk kısmının yanarak atmosfere karışması hava kirliliğine ve yaklaşık 60.000 tonluk bir kısmının denize dökülmesi ise deniz kirliliğine¹⁶ yol açmıştır¹⁷. Dünyada meydana gelen önemli petrol tankeri kazalarına ilişkin olarak Uluslararası Tanker Sahipleri Kirlilik Federasyonu (*The International Tanker Owners Pollution Federation – “ITOPF”*) tarafından yapılan 2019 tarihli istatistiki çalışmada, *Independenta* deniz kazası hâlen daha ilk yirmi deniz kazası içinde yer

riality Incident in the Istanbul Strait, Turkey”, *Journal of Black Sea / Mediterranean Enviroment*, 2017, Vol. XXIII, Iss. 2, s. 187 vd.

¹⁶ Denizin doğal dengesinin bozulmasına yol açacak şekilde çeşitli girdilerin deniz suyuna karışması deniz kirliliğini oluşturur: Bkz. Abdullayev, 27; Demir, İ.: “Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye’nin Yeri”, *Ankara Barosu Dergisi*, 2014, S. 4, s. 123 (“Türkiye’nin Yeri”). 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (*The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 – “UNCLOS”*) m. 1(4) uyarınca deniz kirliliği, “...canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak üzere denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi...” şeklinde oldukça kapsamlı tanımlanmaktadır: Bkz. Özman, A.: *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul 1984, s. 2 (*Sözleşme*). Türkiye’nin taraf olmadığı UNCLOS’un İngilizce metni için bkz. <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf> - et. 04/06/2020. Deniz kazaları, deniz kirliliğinin kaynaklarından birini oluşturan gemi kaynaklı kirlilik kapsamında yer almaktadır. Deniz kazası, UNCLOS m. 221(2)’de “*Deniz kazası; çatma, karaya oturma veya seyrüseferle ilgili diğer bir olay veya gemide ya da geminin dışında meydana gelip gemiye veya yüke maddi bir zarar veren veya çok yakın bir maddi zarar verme tehlikesi yaratan herhangi bir olay...*” olarak tanımlanmaktadır: Bkz. Özman, *Sözleşme*, 111.

¹⁷ Joyner – Mitchell, 530; IMO MSC 71/INF.11, March 18, 1999, s. 3; Aydın Okur, 79.

almaktadır¹⁸. İstanbul Boğazı'nda meydana gelen diğer önemli deniz kazalarıyla¹⁹ karşılaştırıldığında ise, *Independenta* deniz kazasının, diğer kazalarda ortaya çıkandan çok daha fazla ham petrolün çevreye yayılmasıyla sonuçlandığı görülmektedir. Nitekim kaza sonucu dökülen petrol sebebiyle, İstanbul Boğazı'nın güney sahili ağır bir petrol tabakası ile kaplanmıştır. Kaza sonrası binlerce balık ölü olarak karaya vurmuş, Moda Sahili de kıyıya vuran katranla kaplanmıştır²⁰.

II. KURTARMA VE ENKAZ KALDIRMA FAALİYETLERİ

A) KURTARMA FAALİYETLERİ

1- Genel Olarak

Kurtarma; deniz tehlikesinde olan geminin, kaptanın açık ve makul karşı koyması olmaksızın, kurtarılması sebebiyle özel ve sınırlı bir ücret hak-

¹⁸ Nitekim *Independenta* deniz kazasını sebep olduğu deniz ve hava kirliliğinin büyüklüğü bakımından dünyada meydana gelen diğer önemli deniz kazaları ile karşılaştırmak gerekirse; 1967 yılında gerçekleşen *Torrey Canyon* 119.000 ton ham petrolün, 1978 yılında gerçekleşen *Amoca Cadiz* 223.000 ton ham petrolün, 1979 yılında gerçekleşen *Atlantic Empress* 287.000 ton ham petrolün, 1989 yılında gerçekleşen *Exxon Valdez* 37.000 ton ham petrolün, 1999 yılında gerçekleşen *Erika* 19.800 ton petrolün, 2002 yılında gerçekleşen *Prestige* 63.000 ton petrolün, çevreye yayılması ile sonuçlanmıştır. Bkz. ITOFF: Oil Tanker Spill Statistics 2019, s. 6, <https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_brochure_2020_for_web.pdf> - et. 04/06/2020.

¹⁹ *Nassia* (1994) 13.000 ton ham petrolün, *Volgoneft 248* (1999) 1500 ton ham petrolün, *TPAO* (1997) 1500 ton ham petrolün çevreye yayılmasıyla sonuçlanmıştır: Bkz. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı: Türkiye ve Dünyadaki Önemli Deniz Kazaları, 2011, s. 4 vd., <http://www.cygm.gov.tr/CYGM/Libraries/GuncekBelgeler/Turkiye_ve_Dunyadaki_Onemli_Petrol_Kazalari.sflb.ashx> - et. 04/06/2020.

²⁰ Davies, P.: "The Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, Turkey's Position and the Role of Insurers", Turkish Commercial Law Review Online, 2015, Vol. I, s. 9.

kının doğumuna sebep olan deniz hukukuna özgü bir kurumdur²¹. Kurtarma faaliyeti ise 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ("TTK")²² 1298. maddesinde,

"seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış su aracının veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her türlü fiil veya hareket"

şeklinde tanımlanmaktadır.

Nitelikli bir kurtarma hizmetinin verilmesi deniz kirliliğinin önlenmesinde son derece önemlidir²³. *Independenta* deniz kazasında zamanında ve etkili bir şekilde yapılacak kurtarma faaliyetinin önemi anlaşılmış, özellikle çevreye ilişkin ortaya çıkabilecek tehditlerin önlenmesinde kurtaranların teşvik edilmesinin gerekliliği gündeme gelmiştir²⁴. Nitekim, TTK 1298 ila 1319 maddeleri arasında yer alan "kurtarmaya" ilişkin hükümler, bu husus dikkate alınarak düzenlenmiştir. Söz konusu maddelerin gerekçelerinde de vurgulandığı üzere, 1989 tarihli Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşmesi'nin (*The International Convention on Salvage, 1989* – "Kurtarma Sözleşmesi")²⁵ hazırlanmasına sebep olan teknik ve hukuki ihtiyaçlar, Türk karasuları için de geçerlidir. *Independenta* deniz kazasının da aralarında bulunduğu Türk karasularında gerçekleşen vahim tanker kazaları neticesinde gemi ve

²¹ Demir, İ.: *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara 2010, s. 6 (*Kurtarma*).

²² Bkz. 13/01/2011 tarihli ve 27846 sayılı RG.

²³ Demir, *Kurtarma*, 16.

²⁴ Demir, *Kurtarma*, 3.

²⁵ Türkiye, 05/05/2014 tarihli ve 2014/6336 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Kurtarma Sözleşmesini çekince ile onaylamış ve Kurtarma Sözleşmesinin Türkçe ve İngilizce metinleri yayımlanmıştır: Bkz. 24/05/2014 tarihli ve 29009 sayılı RG.

yükün kurtulmasından başka, çevre kirliliğinin önlenmesinin önemi ortaya çıkmıştır. Ayrıca, Kurtarma Sözleşmesi'nde değişen ihtiyaçlara ilişkin getirilen özel hükümlerin mevzuatımızda yer almaması, birçok deniz kazasında, kurtarma hizmetlerini yürütenlerin mağdur olmalarına yol açabilecekti. Bu sebeplerle, Kurtarma Sözleşmesi'nin özel hukuka ilişkin hükümleri neredeyse tamamen iktibas edilmiştir. Görüldüğü gibi, *Independenta* deniz kazası, Kurtarma Sözleşmesi hükümlerinin iç hukukumuzda yer almasına vesile olan deniz kazalarından biri olmuştur²⁶.

2- İPRAŞ'ın Talepleri

Independenta kazası sonucunda çıkan yangının söndürülmesi için, Seyir ve Hidrografi Dairesi'nin "Kurtaran", İzmit Tüpraş Rafinerisi (İPRAŞ)'ın "Çaplı" ve "Güçlü" römorkörleri ile bugünkü Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün "Söndüren 1" adlı römorkörü yangın söndürme operasyonuna katılmışsa da yangın söndürme operasyonları başarıyla sonuçlanamamıştır. *Independenta* gemisindeki yangın uzun süre devam ederek kendiliğinden sönmüş ve gemi batmaktan kurtarılamamıştır²⁷.

Yangın söndürme operasyonuna katılanlardan İPRAŞ, Sıkıyönetim Komutanlığı ve İstanbul Liman Başkanlığı tarafından kazanın meydana gelmesini takiben görevlendirilmiş, 7 Aralık 1979 günü görevi sona er-

²⁶ Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 355. Ayrıca bkz. 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyon Raporu (1/530), Sıra Sayısı: 209, Dönem: 24, Yasama Yılı: 2, s. 5.

²⁷ Baylan, 1.

miştir²⁸. İPRAŞ, 434 saat mesai yapılan kurtarma ve söndürme çalışmaları sonunda verdiği hizmetin karşılığı ve yaptığı masraflar için 80 milyon 618 bin 924 TL alacağını *Independenta* gemisinin donatanından talep etmiştir²⁹.

İPRAŞ'ın talebinin Türk hukukunda hangi hükümlere dayandırılması gerektiği konusu ise tartışmalıdır. *Bir görüşe göre, Independenta* deniz kazasının gerçekleştiği tarihte yürürlükte olan 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu ("ETTK")³⁰ uyarınca düzenlenen "kurtarma ve yardım"ın özelliği ihtiyari olmasıdır. Ayrıca, ETTK'nın 1223. maddesine göre kurtarma ve yardım dolayısıyla ücret talep edilebilmesi için yapılan hizmetlerin sonuçsuz kalmaması, başarılı olması gerekir. Dolayısıyla, kurtarma ve yardım işine girişecek olan gerçek veya tüzel kişiler, ücretin, faydalı sonuca bağlı olduğunu ve ücret alamama rizikosunu göz önüne alarak hareket etmelidirler. Olayda ise, İPRAŞ, kendi isteği ile ve bir risk hesabı yaparak *Independenta* tankerinin kurtarma çalışmalarına katılma kararı vermemiş, yetkili resmî makamların emriyle bu çalışmalara katılmıştır. Yani, İPRAŞ'ın yürüttüğü faaliyetler ihtiyari olmadığından kurtarma ücretine hükmedilemez, İPRAŞ ve *Independenta* deniz kazası ilişkisine ETTK'nın kurtarmaya ilişkin hükümleri uygulanamaz.

²⁸ Karayalçın, Y.: *Özel Hukukta Meseleler ve Görüşler*, C. II, Ankara 1983, s. 150 (*Meseleler*).

²⁹ İlgili haber için bkz. "Romen Tankerinin Enkazına İPRAŞ'ın 80 Milyonu Takıldı", Cumhuriyet Gazetesi, 28 Haziran 1984, s. 12.

³⁰ Bkz. 26/06/1956 tarihli ve 9353 sayılı RG.

Bu görüş, olayda, vekâletsiz iş görme hükümlerine gidilmesi gerektiğini düşünmektedir³¹.

Aksi görüş ise resmî bir makamın, kamu hukuku yükümlülüğüne dayanarak kurtarma hizmeti vermesi durumunda, bu hizmeti ücretsiz olarak yapma yükümlülüğünün bulunmadığı durumlarda, üçüncü şahıs sayılarak kurtarma ücretine hak kazanabilmesinin mümkün olabileceğini değerlendirmektedir³². Zaten olayda, resmî bir makamın İPRAŞ'a, normal kanuni görevlerin ötesinde verdiği bir görev söz konusudur. Bu nedenle kurtarmaya ilişkin ihtiyari nitelikte olma (gönüllülük) şartı gerçekleşmiştir. Böyle bir durumda İPRAŞ'ın kurtarma ücretine ilişkin talebi yerindedir³³.

İPRAŞ'ın *Independenta* gemisinin donatanına açtığı davada, donatan, kurtarma ve yardım faaliyetlerinden haberi olmadığını, *Evrialy* gemisinin kusurundan doğan kazada tankerin battığını belirterek, kurtarma ücretini ödemekten kaçınmıştır³⁴. Daha sonra kararın temyizi üzerine Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, *Independenta* tankerinin batması sebebiyle donatandan talepte bulunulamayacağına karar vermekle birlikte, Sıkıyönetim Komutanlığı ve İstanbul Liman Başkanlığı tarafından görevlendirilen davacıya ait yangın söndürme gemilerinin faaliyetlerinin, faydalı sonuç doğmuş olsaydı kurtarma faaliyeti sayılabileceğini belirtmiştir. Ancak, yine de kamu yararı bakımından emir veren resmî makamlara

³¹ Karayalçın, *Meseleler*, 151 vd.

³² Demir, *Kurtarma*, 44, dn. 141.

³³ Bu konudaki örnek için bkz. Demir, *Kurtarma*, 44.

³⁴ İlgili haber için bkz. "Romen Tankerinin Enkazına İPRAŞ'ın 80 milyonu Takıldı", Cumhuriyet Gazetesi, 28 Haziran 1984, s. 12.

izafeten Hazine'den talepte bulunulabileceğine hükmetmiştir³⁵. Ayrıca Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, kararında, vekâletsiz iş görmeye ilişkin hükümlerin uygulanıp uygulanamayacağı meselesine de açıklık getirerek, vekâletsiz iş görmede asıl unsurun bilinçsiz ve vekâletsiz hareket etmek olduğunu ifade etmiştir. Buna göre, İPRAŞ'ın bilinçsiz hareketi söz konusu olmadığı gibi davalının malvarlığında da artış bulunmamaktadır. Zaten, kurtarma ve yardım faaliyetleri de semeresiz kalmış ve *Independenta* gemisi batmıştır. Bu nedenle, vekâletsiz iş görme koşulları gerçekleşmemiştir³⁶.

B) ENKAZ KALDIRMA

Deniz hukukunda enkaz kavramı, kısmen veya tamamen batmış ya da karaya oturmuş bir gemiden veya geminin taşımakta olduğu yükten geriye kalan maddeleri ifade etmektedir. Enkaz hâline gelen şey, artık fiziki durumu itibarıyla denizde hareket edebilme ve seyrüsefer kabiliyetini kaybetmiştir³⁷. Enkaz kaldırılmadığında hem deniz seyrüseferi hem de deniz çevresi açısından büyük sorunlara sebep olmaktadır. Özellikle

³⁵ Demir, *Kurtarma*, 44, dn. 141.

³⁶ Ayrıca haberde, Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin verdiği kararın ilgili kısmı aynen alınarak ifade edilmiştir. Bu kısım şöyledir; “*Vekâletsiz iş görmede asıl unsur, bilinçsiz olarak vekâletsiz hareket etmektir. Olayda, davacı kendi iradesi ile veya karşından bir çağrı üzerine kurtarma ve yardıma gitmemiş, sadece resmî makamlardan verilen buyruk üzerine, zorunlu olarak çalışma yapmıştır. Bu nedenle vekâletsiz iş görme koşulları gerçekleşmemiştir. Davalının malvarlığına giren bir şey olmadığı gibi, kurtarma ve yardım faaliyetleri de semeresiz kalmış ve tanker batmıştır. (Bu durumda Türk Ticaret Kanunu'nun 22 ve Borçlar Kanunu'nun 410. maddelerinin uygulanmasına olanak yoktur.) TTK'ya göre, yapılan hizmetler sonuçsuz kalmış olursa, kurtarma ve yardım hizmeti karşılığı bir şey istenemez. Ne var ki yapılan giderler, kamu yararı yönünden, emri veren Hazine'den istenebilir*”: Bkz. “Romen Tankerinin Enkazına İPRAŞ'ın 80 milyonu Takıldı”, Cumhuriyet Gazetesi, 28 Haziran 1984, s. 12.

³⁷ Demir, *Enkaz Kaldırma*, 25.

tehlikeli yükleriyle birlikte batmış, terk edilmiş veya karaya oturmuş gemilerden sızan petrol veya diğer kirleticiler deniz çevresi için tehdit oluşturmaktadır³⁸. Nitekim *Independenta* gemisinin enkazının yıllarca kaldırılamaması deniz çevresine yönelik ciddi sonuçlar doğurmuştur³⁹.

Independenta gemisinin enkazının kaldırılmasıyla ilgili olarak o dönemde öncelikle “kurtarma” ve “enkaz kaldırma” terimleri konusunda bir karışıklık ortaya çıkmıştır. Bu durum 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanunu (“Kabotaj Kanunu”)’nun⁴⁰ farklı hükümlerine gidilmesine yol açmıştır. Kabotaj Kanunu’nun 3. maddesinde her türlü enkaz kaldırma işleminin sadece Türkiye tebaası tarafından yapılabileceği düzenlenmiştir. Kabotaj Kanunu’nun 4. maddesinde ise Hükümet izniyle yabancı kurtarma gemilerinin Türkiye’de çalışabileceği düzenlenmiştir. Yangının bitiminden sonra “kurtarma” ve “enkaz kaldırma” terimleri arasındaki farka dikkat edilmemesi sonucu, 1980 yılında dönemin Ulaştırma Bakanlığı’nın Denizcilik Bankası’na⁴¹ “gemi enkazının kaldırılması” ile ilgili çalışmalarını yürütme yetkisi verdiği, bankanın da Japonya, Hollanda ve Kanada’da bulunan şirketlerden teklif

³⁸ Demir, *Enkaz Kaldırma*, 26.

³⁹ İstikbal, 137.

⁴⁰ Bkz. 29/04/1926 tarihli ve 359 sayılı RG.

⁴¹ “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı”, 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu uyarınca kurulmuş bir kamu kuruluşudur: Bkz. 16/08/1951 tarihli ve 7886 sayılı RG. Ortaklığın, ana sözleşmesinde yer alan faaliyet konuları; bankacılık, Türkiye kıyılarında ve yabancı denizlerde nakliyat, şehir hatları, liman işleri, denizde can ve mal güvenliği, denizde gemi kurtarma işleri ve tersaneciliktir. Kurumun faaliyet konuları, daha sonraki yıllarda, farklı kurumlar bünyesine alınmıştır: Bkz. <<http://www.tdi.gov.tr/tarihce/>> - et. 06/06/2020.

aldığı görülmektedir⁴². Esasında Kabotaj Kanunu'nun açık hükmü gereği geminin enkazının kaldırılması işinin yabancılar tarafından yapılması mümkün değildir. O dönemde gemi enkazının mı kaldırılması gerekir, yoksa gemi kurtarma faaliyetlerinde mi bulunulması gerekir tartışması süregelmiş, nihayetinde *Independenta* gemisinin artık kurtarılacak bir kısmının kalmadığı, yüzdürülmesinin söz konusu olamayacağı, yalnızca enkazının kaldırılabilmesi sonucuna ulaşılabilmektedir⁴³. Dolayısıyla, Kabotaj Kanunu uyarınca bu işin Türkiye tebaası tarafından yapılmasının gerekliliği meselenin bir süre daha askıya alınmasına yol açmıştır.

Nitekim, daha sonra enkazın kaldırılması işlemlerini yürütme yetkisi Denizcilik Bankası'ndan alınarak, o dönemki Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na verilmiştir. Enkaz kaldırma işlemleri için önce Deniz Kuvvetleri Komutanlığı görevlendirilmiş, sonrasında ise özel bir firma ile anlaşılmıştır. 1983 yılında enkaz kaldırma işini yapan bu firmanın iflası üzerine iş başka bir firmaya verilmiştir⁴⁴. Enkaz, kazanın meydana

⁴² Yalçiner, S.: “Enkazi Bizim Kaldırmamız Gerekiyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 23 Kasım 1980, s. 5.

⁴³ Yalçiner, S.: “Romen Tankeri Independenta'nın Enkazının Kaldırılması İşini Karara Bağlayacak Komisyon Yeniden Oluşturuluyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 3 Mart 1981, s. 8.

⁴⁴ Bozoğlu, A.: “M/T Independenta”, Deniz Gazete, 15 Kasım 2015, s. 1, <http://www.denizgazete.com/YAZAR/28/10096_8/ala-bozoalu.html> - et. 07/06/2020; İstikbal, s. 137. Ayrıca bu konudaki başka bir haberde de, “*Independenta'nın çıkarılması çalışmalarına yeniden başlandı. Hurdası 1.5 milyon lira tutan tankerin çıkarılması için 2 milyar lira harcanacak. Tankerin enkazını denizden çıkarma çalışmalarını yürüten Gemi Söküm Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Celal Sadıkoğlu, şirketin 2 milyar lira ile aldığı ihale sonucunda 500 günde 20-22 bin ton hurda çıkarılacağını bildirdi. Çalışmaların tamamlanmasının ardından dünya piyasalarında tonu 80-100 dolar arasında değişen demir hurdasının yaklaşık 1.5 milyar dolayında para sağlanacak. Independenta'nın çıkarılması için ilk ihaleyi Sokullu Deniz Dibi İşleri Anonim Şirketi üstlenmişti*” ihaleleri alan şirketler

gelmesinden yaklaşık on yıl sonra ancak kaldırılabilmiştir. Enkazın kalan kısımları Aliğa'daki söküm tesislerine götürülmüştür⁴⁵.

Independenta gemisinin enkazının kaldırılmadığı dönemde, enkazın deniz seyri sırasında tehlike yarattığı görülmektedir. 1983 yılında "Hürriyet" isimli arabalı vapur batık *Independenta* gemisine çarpmıştır⁴⁶. Enkazın tamamının kaldırıldığı düşünülürken, 2002 yılında böyle olmadığı ortaya çıkmıştır. İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi'nin derin deşarj sistemi inşa çalışmaları sırasında, denizin dibinde 20x30 metre boyutlarında 160 tonluk dev bir kütleyle rastlanmış, parçanın kuma gömüldüğü için bulunamayan *Independenta* tankerinin bir kalıntısı olduğu açıklanmıştır⁴⁷.

III. KAZANIN TABİ OLDUĞU SORUMLULUK REJİMİ

Independenta deniz kazası sonucunda Türk mahkemelerinde açılan tazminat davalarının neredeyse tamamı petrol kirliliğinin yarattığı zararlardan kaynaklanan istemlere yönelik olmuştur⁴⁸. Kaza sonrasında her iki

ve ihale tutarı belirtilmiştir: Bkz. "Independenta'nın Astarı Yüzünden Pahalı", Cumhuriyet Gazetesi, 28 Temmuz 1986, s. 16.

⁴⁵ İlgili haber için bkz. "Independenta Taşındı", Cumhuriyet Gazetesi, 06 Mart 1989, s. 14; Baylan, 1.

⁴⁶ Davies, 9. Ayrıca ilgili haber için bkz. "Hürriyet Arabalı Vapuru Batık Independenta Tankerine Çarptı", Cumhuriyet Gazetesi, 20 Nisan 1983.

⁴⁷ Doğan, Y.: "Independenta Türkiye Klasığı", Cumhuriyet Gazetesi, 11 Mayıs 2002, s. 11; Baylan, 1.

⁴⁸ Ekim 1982 yılı itibarıyla, kaza sebebiyle Türk mahkemelerinde toplamda 41 milyar TL tazminat isteminde bulunmuş ve bunun 39 milyar TL'si petrol kirliliğinden kaynaklanan istemlere ilişkin olmuştur: Gündüz Aybay'ın açıklamaları için bkz. Tartışmalar, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 21 vd.

geminin de tam zıyaa uğraması⁴⁹ ve ETTK uyarınca kabul edilen “sınırlı ayni sorumluluk” sistemi sebebiyle gemilerin hurda değerlerini aşan zararların giderilmesi için donatanlara başvuru imkânı kalmamıştır. ETTK uyarınca donatanın sorumluluğuna başvurulamaması, 818 sayılı mülga Borçlar Kanunu (“EBK”)⁵⁰ kapsamında adam çalıştıranın sorumluluğu kapsamında sorumluluğun mümkün olup olmadığı konusundaki tartışmaları başlatmıştır. EBK hükümlerine gidilmesi durumunda ise donatanın sorumluluğunun sınırsız olması ihtimali gündeme gelmiştir. Söz konusu tartışmalar o dönemdeki petrol kirliliğinden doğan zararlara ilişkin sınırlı sorumluluk sisteminin belirsizliğini gerek Türk gerekse yabancı donatanlar ve sorumluluk sigortacıları nezdinde ortaya koymuştur⁵¹.

Independenta deniz kazasının ardından, 28 Kasım 1980 tarihinde “Boğazlarda Navigasyonun Hukuki, İdari ve Teknik Açısından Yeniden Düzenlenmesi Komisyonu” çalışmaya başlamıştır. Komisyonun “Hukuki Tedbirler Alt Komisyonu⁵²”, ilgili resmî kuruluşların temsilcileriyle yoğun bir çalışma yürütmüştür. Çalışma sonunda üç farklı kanunda yapılacak değişiklik ve ilavelerle ilgili taslaklar oluşturulmuş, taslaklar, Hükümet tarafından kabul edilerek, önce Milli Güvenlik Konseyi’ne, ardından Danışma Kurulu’na gönderilmiştir⁵³. Deniz kazalarıyla ilgili olan bu

⁴⁹ Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku - I*, İstanbul 2017, s. 283 (*Deniz Ticareti Hukuku*).

⁵⁰ Bkz. 29/04/1926 tarihli ve 359 sayılı RG.

⁵¹ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 283.

⁵² Komisyonun ilk toplantısında Londra Sözleşmesi’ne taraf olunmasına yönelik işlemlerin durdurulmasına ilişkin öneride bulunulduğu ve bunun kabul edildiğine dair Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’ın açıklamaları için bkz. *Tartışmalar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 169 vd.

⁵³ Bkz. Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’ın Açılış Konuşması, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara

tasarılarından⁵⁴ biri de “6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı” olmuştur. Tasarı ile ETTK’nın donatanın sorumluluğuna ilişkin 947. maddesi ve bununla ilgili diğer maddelerde değişiklik yapılması ve bu hususta yeni maddeler eklenmesi öngörülmüştür⁵⁵. Bu tasarıda en çok tartışma yaratan husus, ETTK’nın 947(1) maddesi değiştirilmeksizin, eklenen ikinci fıkra gereği donatanların belirli hâllerde⁵⁶, “... geminin ve kusurlu olmasalar bile görevlerini yaparken gemi adamlarının verdikleri zarardan...” sorumlu tutulmasına ilişkin olmuştur. Burada getirilmek istenen sorumluluk, her türlü kusur esasını kaldıran, hiçbir kurtuluş imkânı tanımayan ve çatma zararları dışında bütün zararları kapsayan bir sorumluluk olması sebebiyle oldukça eleştirilmiştir⁵⁷. Ayrıca tasarı ile ETTK’nın 949. maddesindeki düzenlemede 947. maddeye eklenmek istenen ikinci fıkradaki sorumluluğa atıf yapılarak, bu hâllerde donatanın yalnız gemi ile değil, şahsen de sorumlu olduğu açıkça belir-

1983, s. XII; Karayalçın, Y.: “Petrol Tankerleri, Montreux Sözleşmesi Tartışılırken”, Cumhuriyet Gazetesi, 22 Eylül 1993, s. 3 (“Montreux”).

⁵⁴ Bu tasarıların tam metni için bkz. *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 397 vd.

⁵⁵ Kalpsüz, T.: “Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 112.

⁵⁶ Bu hâller, “a) geminin veya yükün gemi vafını haiz olmayan araçlar içerisindeki veya kara veya havadaki insan veya mallara verdiği zarar, b) denizdeki canlı kaynaklar dahil olmak üzere geminin kirletmelerinden doğan zararlar, c) nükleer zararlar, d) gemi enkazının çıkarılmasından doğan alacaklar” şeklinde belirtilmiştir: Bkz. “Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 340 vd.

⁵⁷ Bkz. “Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 341.

tilmiş⁵⁸, dolayısıyla söz konusu durumlarda donatanın sorumluluğu sınırsız hâle getirilmiştir⁵⁹.

Kaza sonrasında petrol kirliliğinden doğan zararlarının etkili bir şekilde tazmin edilebilmesi gayesi doğrultusunda hazırlanan tasarımı destekleyen ve yine aynı gaye doğrultusunda tasarıya yöneltilen eleştiriler temelde iki ayrı görüşe dayanmaktadır. Tasarıya yönelik eleştiri getiren görüşe göre, Türkiye kendi özgür tercihiyle tek başına yasal bir düzenleme getirerek soruna çözüm getiremez. Bu görüş Türkiye'nin bu alanda kabul edilen uluslararası sözleşmelere taraf olması gerektiğini, ancak bu şekilde uluslararası piyasalarda sigorta güvencesi elde edebileceğini ve denizcilik alanında gelişme sağlanabileceğini değerlendirmektedir⁶⁰. Yine aynı görüşe göre, EBK'nın 55. maddesi kapsamında hâlihazırda getirilen sorumluluk sisteminin de sınırsız sorumluluk öngörmesi sebebiyle, tasarıyla getirilen çözüme ihtiyaç olmadığı ileri sürülmüştür. Zira bu görüş EBK'nın 55. maddesi ile ETTK'nın 947 ve 948. maddeleri arasında bir yarışma olduğunu ve zarar görenin dilediği hükme gidebileceğini savunmaktadır⁶¹.

⁵⁸ Tasarıya ilişkin metin için bkz. *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 397.

⁵⁹ Bkz. "Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 341.

⁶⁰ Kender, 230. Ayrıca bkz. "Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 337 vd.

⁶¹ Bkz. Prof. Dr. Ergon A. Çetingil, Prof. Dr. Rayegan Kender ve Prof. Dr. Tahir Çağa'nın açıklamaları için sırasıyla bkz. Tartışmalar, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 89; s. 92; s. 113 vd. Bu görüşe ilişkin ayrıca bkz. Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, İstanbul 1995, s. 113; Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Gemi - Donatan - Kaptan ve Gemi Adamları - Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1970, s. 136; Atamer, K.: "Donatanın TTK m. 947-948'de Sınırlı

Tasarıyı destekleyen görüşe göre ise söz konusu iki ayrı Kanunun maddeleri arasında herhangi bir yarışma söz konusu olamaz, zira ETTK hükmü özel hüküm niteliğinde olduğundan genel hükme başvurulması imkânı bulunmaz⁶². Yaşanan kazada donatanın yalnızca gemi adamının kusuru bulunduğu takdirde ve o ihtimalde dahi “sınırlı aynı sorumluluk” sistemi içerisinde sorumlu olması, zararların tazmin edilememesi tehlikesini yaratmaktadır. Bu anlamda tasarıyla birlikte donatanın çevre zararlarından ve enkaz kaldırma giderlerinden “kusursuz ve sınırsız sorumluluğunun” öngörülmesi ve söz konusu istemler için “sorumluluk sigortası bulundurulması zorunluluğu” getirilmesinin yerinde olacağı savunulmuştur⁶³.

Tasarı o dönemde çok tartışılmış ve özellikle donatanın sınırsız sorumluluğuna ilişkin hükümlere karşı çıkmıştır. Yapılan tartışmalar sonucun-

Sorumluluğu ile BK m. 55’de Düzenlenen Adam Çalıştırmanın Sorumluluğunun Karşılaştırılması”, *Murat Sarıca Armağanı*, İstanbul 1988, s. 206; Kula Değirmenci, N.: “Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanan Hükümler Arasındaki ‘Bertaraf Edici’ ve ‘Seçimlik’ İlişkiler”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 2018, C. VII, S. 2, s. 280 vd.; Yazıcıoğlu, E.: “Deniz Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, Uçakhan Güleç, S. - Basa, N. (ed.): *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongresi (19 - 22 Kasım 2018)*, Ankara 2018, s. 161.

⁶² Bkz. Prof. Dr. Turgut Kalpsüz, Prof. Dr. Haluk Tandoğan ve Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay’ın açıklamaları için sırasıyla bkz. *Tartışmalar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 100 vd.; s. 195 vd.; s. 197 vd. Bu görüşe ilişkin ayrıca bkz. Doğanay, İ.: “Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlardan Dolayı Donatanın Mahdut ve Gayrimahdut Sorumluluğu”, *Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi*, 1977, S. 14, s. 13; Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, B. 3, İstanbul 1970, s. 231; Karan, H. - Var Türk, K.: “Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları”, *Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan*, İstanbul 2019, s. 648.

⁶³ Bkz. Prof. Dr. Turgut Kalpsüz, Prof. Dr. Haluk Tandoğan ve Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay’ın açıklamaları için sırasıyla bkz. *Tartışmalar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 100 vd.; s. 195 vd.; s. 197 vd.

da, diğer tasarılar gibi, bu tasarı da kanunlaşmamış, tartışmalardan sonra yeni bir düzenleme hazırlanıp ilgili makamlara sunulamamıştır⁶⁴.

ETTK'ya ilişkin tartışmalardan bir sonuca ulaşılamaması sebebiyle farklı bir çözüme gidilerek 9 Ağustos 1983 tarihinde 2872 sayılı Çevre Kanunu ("ÇK")⁶⁵ kabul edilmiştir. Bu Kanun uyarınca denizlerde meydana gelen kirlenme durumunda da geçerli olacak şekilde "kirleten öder" ilkesi ve "tehlike sorumluluğu" ilkeleri benimsenmiştir⁶⁶. 2005 yılında ise Türk Boğazları'nda meydana gelen olaylar da dikkate alınarak, 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun⁶⁷ yürürlüğe girmiş⁶⁸ ve bu Kanunda hem önleme hem de tazmin konularında düzenleme yapılmaya çalışılmıştır⁶⁹.

TTK ile birlikte sınırlı aynı sorumluluk sisteminden vazgeçilmiştir. Kanunda, sorumluluğun sınırlandırılması ve petrol kirliliği zararlarının tazminine ilişkin 1328 ila 1349. maddeler arasında özel hükümler sevk

⁶⁴ Karayalçın, "Montreux", 3.

⁶⁵ Bkz. 11/08/1983 tarihli ve 18132 sayılı RG.

⁶⁶ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 290. Bkz. ÇK m. 3 ve 28.

⁶⁷ Bkz. 11/03/2005 tarihli ve 25752 sayılı RG.

⁶⁸ Kanunun genel gerekçesinde ifade edilen bu husus için bkz. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ve Çevre Komisyonu Raporu (1/876), Sıra Sayısı: 718, Dönem: 22, Yasama Yılı: 3.

⁶⁹ Kanunun hukuki açıdan değerlendirilmesine ilişkin bkz. Demir, İ.: "Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, C. II, S. 1, s. 239 vd.

edilmiştir⁷⁰. Ancak Türk Deniz Hukuku doktrininde, *Independenta* deniz kazasının ardından EBK ile ETTK hükümlerinin uygulanabilirliğine yönelik başlayan tartışmalar, TTK ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu⁷¹ bakımından da varlığını sürdürmektedir⁷².

Kazadan sonra ilk müdahale edilmek istenilen konu sınırlı sorumluluk sistemine ilişkin olmuştur. Bunun sonucunda kazadan yaklaşık olarak üç ay sonra, o dönemki Bakanlar Kurulu tarafından, henüz o tarihte yürürlüğe dahi girmemiş olan 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* – “Londra Sözleşmesi”)’ye taraf olunması kararlaştırılarak, Sözleşmenin İngilizce ve Türkçe metinleri Resmî Gazete’de yayımlanmıştır⁷³. Ancak Türkiye’nin içinde bulunduğu şartlar ve 1982 tarihli Anayasa’ya ilişkin çalışmalar sebebiyle

⁷⁰ İlgili hükümler TTK Beşinci Kitap “Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini” başlıklı Yedinci Kısımda yer almaktadır. Bu kısma ilişkin gerekçede konuya ilişkin taraf olunan uluslararası sözleşmelerin milli hukuk olarak doğrudan uygulanabilirliklerine işaret olunmuştur: Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 395. Söz konusu uluslararası düzenlemeler çalışmanın devamında açıklanmakta olup, özellikle de 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’nin (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976* – “Londra Sözleşmesi”) Türk hukukunda kabulünde ve dolayısıyla bu hükümlerin TTK’da yer almasında *Independenta* deniz kazasının etkisi yadsınmaz.

⁷¹ Bkz. 04/02/2011 tarihli ve 27836 sayılı RG.

⁷² Bu konudaki görüşlere yönelik bkz. Karan - Var Türk, 643 vd.

⁷³ Bkz. 04/06/1980 tarihli ve 17007 sayılı RG. Ancak katılım belgesinin, IMO Genel Sekreterliği’ne tevdiî çok daha sonra 06/03/1998 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla Sözleşme, Türkiye bakımından 01/07/1998 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş kabul edilmektedir: Bkz. <<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202020.pdf>> - et. 06/01/2021. Türkiye, Londra Sözleşmesi’nin 1996 Protokolü ile değiştirilmiş hâline ise çekinceyle birlikte taraf olmuştur: Bkz. 03/03/2010 tarihli ve 27520 sayılı RG.

le, katılım işlemleri aynı hızla tamamlanamamış ve katılım belgesinin tevdi edilmesi 1998 yılında mümkün olabilmıştır⁷⁴.

Independenta deniz kazası sonucu yaşanan deniz kirliliği nedeniyle meydana gelen zararlar, yeterli bir şekilde ve zamanında tazmin edilememiştir. Bu da akıllara, acaba Türkiye'nin petrol kirliliğine ilişkin yürürlükteki uluslararası sözleşmelere taraf olması durumunda sonucun değişip değişmeyeceği meselesini gündeme getirmiştir. Nitekim Türkiye'nin o dönemde taraf olmadığı, 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution, 1969*, – “1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi”)⁷⁵ ve bu sözleşmenin tamamlayıcısı niteliğindeki 1971 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (*International*

⁷⁴ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 288, 290. Ancak doktrinde Londra Sözleşmesi'nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmediyini savunan bir görüş bulunmaktadır. Bu görüşe göre 1998 yılı itibarıyla Türk kanunlarında değişiklik getiren uluslararası sözleşmeler grubuna dahil olan Londra Sözleşmesi'nin kabulü için Bakanlar Kurulu Kararı yeterli olmayıp, TBMM'nin sözleşmenin kabulünü bir kanunla uygun bulması gerekmektedir. Bkz. Can, M.: “Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediyi Meselesi”, *XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (9 - 10 Haziran 2000)*, Ankara 2000, s. 213 vd.; Sözer, B.: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Londra Konvansiyonu ile Eki 1996 Protokolü'nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Ticaret Kanunu'na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, *XXIX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (25 Aralık 2015)*, Ankara 2016, s. 130 vd. Ancak TTK m. 1328 hükmü ile Londra Sözleşmesi'nin Türk hukukunda uygulanabilirliği açıkça kabul edilmiştir.

⁷⁵ 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, 29/11/1969 tarihinde kabul edilmiş, ve 19/06/1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin 1992 Protokolü ile değiştirilmiş hâline taraftır. 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin İngilizce metni için bkz. <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf> - et. 02/01/2020.

Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 – “1971 Fon Sözleşmesi”)⁷⁶ petrol kirliliğinden doğan zararlara yönelik etkili bir tazminat rejimi öngörmekteydi. Bu sözleşmeler, daha sonra yeterli görülmeyip kapsamlı bir şekilde tadil edilmiş olsalar da⁷⁷, o dönemde Türkiye’nin sözleşmelere taraf olması hâlinde zararlarını daha tatmin edici şekilde tazmin etmesi mümkün olabilirdi.

1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi’ndeki çevre kirliliğine neden olan geminin malikinin kusursuz olarak sorumluluğuna ve büyük miktarlarda petrol yükü taşıyan gemilerin sorumluluk sigortası yaptırmasının zorunlu tutulmasına ilişkin düzenlemeler⁷⁸, *Independenta* deniz kazası bakımından da önem taşıyabilirdi. 1971 Fon Sözleşmesi ise gemi maliklerinin tek başına tazminatı karşılamada yeterli olmadıkları durumlarda petrol alıcılarının katkılarından oluşan bir fon kurularak zararın tazmin edile-

⁷⁶ 1971 Fon Sözleşmesi, 18/12/1971 tarihinde kabul edilmiş ve 16/10/1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 1971 Fon Sözleşmesinin 1992 Protokolü ile değiştirilmiş hâline taraftır. 1971 Fon Sözleşmesinin İngilizce metni için bkz. < https://iopefunds.org/wp-content/uploads/2018/03/71FC_e.pdf > - et. 02/01/2021.

⁷⁷ Bkz. 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution, 1992* – “1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi”). 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, 30/05/1996 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Türkiye 15/06/2001 tarihli ve 2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi’ne katılma kararı almış, sözleşmenin Türkçe ve İngilizce metinleri yayımlanmıştır. Bkz. 24/07/2001 tarihli ve 24472 sayılı RG. Ayrıca bkz. 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992* – “1992 Fon Sözleşmesi”). 1992 Fon Sözleşmesi, 30/05/1996 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Türkiye 15/06/2001 tarihli ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 1992 Fon Sözleşmesi’ne katılma kararı almış, sözleşmenin Türkçe ve İngilizce metinleri yayımlanmıştır. Bkz. 18/07/2001 tarihli ve 24466 sayılı RG.

⁷⁸ Bkz. 1969 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi m. III ve VII.

bilmesini amaçlamaktadır⁷⁹. Yani, malikin sorumluluğunu aşan zararların ortaya çıkması durumunda bu fon kapsamında tazmin talepleri karşılanmaktadır. Görüldüğü gibi, bu sözleşmelerle *Independenta* kazası sonucu petrol kirliliği nedeniyle meydana gelen zararların, her hâlde tazmin edilmesi sağlanabilirdi. Türkiye'nin de bu uluslararası sözleşmelere taraf olması veya sözleşmelerin maddi hükümlerini iç hukukuna aktarması uygun olurdu.

Deniz kazaları toplumların seferber olmasında ve gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesine ilişkin yeni uluslararası düzenlemelerin yapılmasında önemli rol oynamaktadır⁸⁰. *Independenta* deniz kazası, her ne kadar yeni bir uluslararası düzenleme yapılması sonucunu doğurmamış ise de Türkiye'nin bu konudaki uluslararası sözleşmelerinin farkına varmasını sağlamıştır. Ayrıca, TTK'da uluslararası sisteme uygun hükümler sevk edilmiştir. Nitekim Türkiye, uluslararası petrol kirliliği tazmin rejimi içinde yer alan sözleşmelerin pek çoğuna taraf olmuştur. Bu doğrultuda Türkiye tarafından 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi ile 1992 Fon Sözleşmesi kabul edilmiş ve TTK'nın 1336. maddesiyle sözleşmelerin Türk hukukunda doğrudan uygulanabilirlikleri açıkça işaret olunmuştur. Ayrıca Türkiye, 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolü'ne (*Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution*

⁷⁹ Bkz. 1971 Fon Sözleşmesi m. 4.

⁸⁰ Aydın Okur, 76. Deniz kazaları sonrası tedbir alınmasına ilişkin yapılan eylemlerin yalnızca gelişmiş ülkelerde olduğu, gelişmekte olan ülkelerde ise birçok önemli deniz kazası meydana gelmesine rağmen yeterli girişimde bulunulmadığı görülmektedir: Bkz. Aydın Okur, 76, dn. 24.

Damage 1992 – “2003 Tamamlayıcı Fon Protokolü”)⁸¹ ve yakın tarihte 1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolü’ne (*Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 – “2010 HNS Sözleşmesi”*)⁸² taraf olmuştur. 2010 HNS Sözleşmesi’nin yürürlüğe girmesi hâlinde, kirlenme zararları dışında *Independenta* deniz kazası gibi petrolün sebep olduğu yangın ve patlama sonucu meydana gelen ölüm ve bedensel zararlar ile eşyaya ilişkin zararların tazmini de ilgili Sözleşme kapsamında mümkün olabilecektir⁸³.

IV. KAZA SONRASI AÇILAN DAVALAR

A) ÖLÜM VE BEDENSEL ZARARLAR İLE EŞYA ZARARLARI İÇİN AÇILAN DAVALAR

Independenta deniz kazasının ardından meydana gelen ölüm ve bedensel zararlar ile eşyaya gelen zararlar sebebiyle hem ceza hem de hukuk davaları açılmıştır. Kazanın ardından açılan ceza davasında, çatmada yüzde

⁸¹ 2003 Tamamlayıcı Fon Protokolü, 03/03/2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Türkiye 10/09/2012 tarihli ve 2012/3717 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 2003 Tamamlayıcı Fon Protokolüne katılma kararı almış, protokolün Türkçe ve İngilizce metinleri yayımlanmıştır: Bkz. 10/10/2012 tarihli ve 28437 sayılı RG.

⁸² 2010 HNS Protokolü henüz yürürlüğe girmemiş olup, Türkiye 03/07/2017 tarihli ve 2017/10522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 2010 HNS Protokolü’ne katılma kararı almış, protokolün Türkçe ve İngilizce metinleri yayımlanmıştır: Bkz. 31/07/2017 tarihli ve 30140 sayılı RG.

⁸³ Bkz. An Overview of International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010, s. 2, <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/HNS-Convention-Overview_e.pdf> -et. 14/01/2021; Demir, “Türkiye’nin Yeri”, 134.

doksan kusurun *Evrialy* gemisinde, yüzde on kusurun *Independenta* gemisinde olduğu kabul edilmiştir⁸⁴. Mahkeme tarafından, Yunan gemisi *Evrialy*'nin kaptanı *Alekos Adamopoulos* ve yedi mürettebatı hakkında, “dikkatsizlik, ihmal, uluslararası seyir kurallarına uymama, İstanbul’un güvenliğini tehlikeye atma, *Independenta* gemisindeki kırk üç kişinin ölümüne sebep olma” gibi suçlar nedeni ile tutuklama kararı verilmiştir. Yedi ay süren yargılama sonucunda, Kaptan *Alekos Adamopoulos* hakkında yirmi ay hapis cezası verilmiş, fakat tutukluluk süresi ve iyi hâli değerlendirilip cezası 850 dolar para cezasına çevrilerek serbest bırakılmıştır⁸⁵. Ayrıca, *Independenta* gemisinin donatanı, *Evrialy* gemisinin donatanı aleyhine tazminat davası açmıştır. Açılan davada, *Evrialy* gemisinin donatanının *Independenta* gemisinin donatanına 120 milyon TL tazminat ödemesine hükmedilmiştir. Ancak, *Evrialy* gemisinin donatanı, Yunanistan’da tek gemisi olan küçük bir şirket olduğundan, bu para tahsil edilememiştir⁸⁶.

Açılan davalar sonucunda *Independenta* gemisinin tekne sigortası bulunduğundan, sigorta kapsamında *Independenta* gemisinin donatanının geminin kullanılmaz hâle gelmesi sebebiyle ortaya çıkan zararı karşılanmıştır. Yine *Independenta* gemisi İngiliz hukukunda Koruma ve Tazmin Sigortası (*Protection and Indemnity Insurance*) olarak anılan kulüp sigortasına da sahip olduğundan, kaza sonucunda Türk devleti ve zarar gören diğer üçüncü kişilerin kulüp sigortası kapsamında tazminat

⁸⁴ Karayalçın, *Meseleler*, 153.

⁸⁵ İstikbal, 137; Yalçın, S.: “Romen Tankeri En Az İki Hafta Daha Yanacak”, Cumhuriyet Gazetesi, 5 Aralık 1979, s. 5; Gündüz, S.: “Boğaz’da ‘Independenta’ Diye Bir Ada”, Cumhuriyet Gazetesi, 21 Şubat 1987, s. 7.

⁸⁶ Gündüz, 7.

alması gündeme gelmiştir. Ancak tek gemili küçük bir şirket olan *Evrialy* gemisi donatanının kulüp sigortası yaptırmamış olması sebebiyle, donatan, Türkiye ve zarar gören diğer üçüncü kişiler *Evrialy* gemisinin donatanından herhangi tazminat alamamışlardır⁸⁷.

B) DENİZ KİRLİLİĞİ SEBEBİYLE AÇILAN DAVALAR

1- Genel Olarak

Ceza ve hukuk davaları dışında kaza dolayısıyla, zarara uğrayan farklı kişilerce, kazaya sebep olan gemilerin donatanları aleyhine, çok sayıda tazminat davası açılmıştır⁸⁸. Hazine tarafından açılan 22 milyar 65 milyon 229 bin TL tutarındaki tazminat davası, açılan tazminat davaları arasında en yüksek meblağlı olanıdır. Söz konusu tazminat davasının asıl konusunu kazanın sebep olduğu “deniz kirliliği” oluşturmaktadır. Davada, esas olarak, denize dökülen petrolün Marmara Denizi’ndeki doğal hayata ve su ürünlerine verdiği zararın tazmini istenmektedir. Ayrıca bu davada farklı kuruluşların yangın ve patlama sebebiyle gördükleri zararların tazmini de talep edilmiştir⁸⁹.

Petrol kirliliğine yol açan deniz kazalarından doğan zararların etkili bir şekilde tazmin edilebilmesi için sigorta önemli bir rol oynamaktadır. Bu konuda taraf olunan uluslararası sözleşmelerdeki hükümlerin yanı sıra, Türk Boğazları’ndan geçen gemilerin sorumluluk sigortasının bulunması gerektiğine ilişkin Türk hukukunda da düzenlemeler yapılmıştır. Nite-

⁸⁷ Aybay, 2.

⁸⁸ Aybay, G.: “Petrol Nakli ve Boğazlar”, Cumhuriyet Gazetesi, 12 Ağustos 1993, s. 2.

⁸⁹ Gündüz, 7.

kim yakın tarihte yayımlanan 2019 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği⁹⁰, ne ilişkin Uygulama Talimatı'nın⁹¹ 12. maddesi ile de Türk Boğazları'ndan geçen gemilerin sorumluluk sigortasının bulunması gerektiği belirtilmektedir⁹². Buna göre 300 grostonun üzerindeki gemiler bakımından çevreye verilen zararların tazmini amacıyla kulüp sigortası poliçesine sahip olma şartı aranmaktadır. Kazanın günümüzde gerçekleştiği tahayyül edildiğinde *Evrialy* gemisinin sorumluluk sigortası bulunmadan Türk Boğazları'ndan geçişi mümkün olmayacağından, zarar görenlerin zararlarının sigorta kapsamında karşılanması ihtimali olabilecekti.

2- Balıkçılık Davaları

a) Genel Olarak

Independenta deniz kazasının neden olduğu deniz kirliliği İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'ndeki balıkçılık faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Balıkçıların geçim kaynağını oluşturan balık tutma faaliyetleri, denize yayılan petrol sebebiyle sekteye uğramıştır. Petrol kirliliği balıkçıların balık tutma alanlarını kaybetmelerine, günlerce çalışamalarına ve nihayetinde pazardaki balık fiyatlarının düşmesine sebep olmuştur.

⁹⁰ Bkz. 15/08/2019 tarihli ve 30859 sayılı RG.

⁹¹ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından 23/08/2019 tarihinde yayımlanan Uygulama Talimatı için bkz. <<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/AnnouncementDetail/179/TURK-BOGAZLARI-DENIZ-TRAFIK-DUZENI-YONETMELIGI-UYGULAMA-TALIMATI>> - et. 02/01/2021.

⁹² Benzer şekilde 2010 tarihli Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik m. 5 (Bkz. 14/10/2010 tarihli ve 277759 sayılı RG); 2015 tarihli Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanununun Uygulanması Hakkında Yönetmelik m. 5 (Bkz. 28/05/2015 tarihli ve 29454 sayılı RG).

Ayrıca balıkçı ağları ve tekneleri de kaza sonrası yaşanan yangın ve petrol kirliliği sebebiyle kullanılamaz hâle gelmiştir. Balıkçılar kazanın çevresel etkileri sebebiyle yoksun kalınan kârları ve maddi zararlarının tazmini istemiyle Türk mahkemelerine başvurmuşlardır⁹³.

Kazadan sonra farklı tarihlerde mahkemelere yapılan başvurular sonucunda verilen kararlarda balıkçılar lehine tazminata hükmedildiği görülmektedir⁹⁴. İstanbul Boğazı'nda yaşanan deniz kazaları balıkçılık faaliyetleri için ciddi tehdit oluşturmaktadır⁹⁵. Balıkçıların lehine verilen kararlar bundan sonraki olaylarda da emsal teşkil etmesi bakımından önemlidir. Ancak her ne kadar balıkçılar lehine hüküm kurulmuş olsa da balıkçılık endüstrisinin gerçek zararının hesap edilmesi son derece zordur. Zira kazanç kaybının hesabı bakımından mahkemelerce ortalama bir değer dikkate alınmaktadır. Bu sebeple kazaların önlenmesine yönelik alınacak tedbirler, kaza sonrası zararın tazmininden daha büyük önem taşımaktadır.

b) Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi Tarafından Verilen
05/06/1985 Tarihli Karar

Independenta deniz kazası sonrasında balıkçılık faaliyetlerine ilişkin verilen kararlar, özellikle sorumluluk rejimi sisteminin değerlendirilmesinde önem taşımaktadır. Çalışmanın bu kısmında söz konusu kararlardan birini teşkil eden ve metnine ulaşılabilen “Kadıköy 2. Asliye Hukuk

⁹³ Öztürk - Balcıoğlu, 189.

⁹⁴ 25/03/1987 tarihli karara ilişkin değerlendirmeler için bkz. Öztürk - Balcıoğlu, 189. 05/06/1985 tarihli karar ise çalışmanın devamında incelenmektedir.

⁹⁵ Öztürk - Balcıoğlu, 189.

Mahkemesi'nin 05/06/1985 tarihli ve E. 980/952, K. 985/435 sayılı (yayımlanmamış) kararı" kazanın çevresel etkilerinden doğan zararlara ilişkin sorumluluk rejimi çerçevesinde değerlendirilmektedir⁹⁶.

Independenta deniz kazasından sonra, Romen tankerinden denize dökülen ham petrol, dalga ve akıntılarla birlikte yayılarak, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın hemen hemen her tarafını etkilemiştir. Bu durum, 209 balıkçı tarafından kazadan sonra balık tutmadıkları en az altmış gün için ve denize yayılan petrolden dolayı meydana gelen tekne ve balıkçılık malzemelerindeki hasar için⁹⁷ 14/11/1980 tarihinde hem *Independenta* gemisinin hem *Evrialy* gemisinin donatanları aleyhine tazminat davası açmalarına yol açmıştır.

Davalılardan, *Evrialy* gemisi donatanına tebligat yapılamamış, daha sonra da davacılar *Evrialy* donatanına ilişkin davalarını geri almışlardır. *Independenta* gemisinin donatanı ise davanın reddini talep etmiştir. Davalı öncelikle kazada ceza davasıyla da kabul edildiği gibi *Evrialy* gemisi kaptanının kusurlu olduğunu belirtmiştir⁹⁸. *Independenta* gemisi kap-

⁹⁶ Söz konusu karar temyiz edilmiş ve Yargıtay 11. HD'nin 22/07/1986 tarihli E. 1986/15057, K. 1986/842386 sayılı (yayımlanmamış) kararıyla aynen kabul edilerek onanmıştır.

⁹⁷ Toplam zararları, 15.206.270 TL olarak belirlenmiştir. Balıkçıların bir günlük asgari kazancı 1000 TL olarak kabul edilmiş ve 60.000'er TL'lik tutar 60 gün boyunca balık tutamadıkları için yoksun kalınan kazanç ile her birinin tekne ve av malzemelerinde meydana gelen ayrı ayrı zararların toplamı alınarak toplam zarar miktarı bulunmuştur: Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 5.

⁹⁸ Davada, kesinleşen Kadıköy 1. Ağır Ceza Mahkemesi, 18/06/1980, E. 1979/138, K. 1980/131 kararı sonucunda kazanın gerçekleşmesinde yüzde doksan kusurlu bulunan *Evrialy* gemisi ile yüzde on kusurlu bulunan *Independenta* gemisi bakımından kusur oranlarına itiraz edilmediğinden mahkemece kusur oranlarının ayrıca tespitine gerek görülmemiştir: Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 6.

tanına çok az kusur yüklenebilse dahi, ETTK'nın 947 ve 948. maddeleri gereği, gemi ve navlun alacağıının değeri ile donatanın sınırlı sorumluluğu söz konusu olduğunu ifade etmiştir. Davalı, *Independenta* gemisinin değerini tamamen yitirdiğini ve bundan dolayı da davacıların zararı sabit olsa da bile davanın reddi gerektiğini iddia etmiştir⁹⁹.

Mahkeme öncelikle, başka bir mahkemede görülen davada, *Independenta* gemisinin hurda değerinin bulunduğuna ve *Independenta* gemisinin donatanlarınca navlun değerinin de bildirilmiş olduğuna binaen gemi ve navlun değerinin toplamda 492.484.717 TL olarak kabulünün gerektiğini ifade etmiştir¹⁰⁰. Dolayısıyla hurda değeri bulunan geminin değerini tamamen yitirmediği ve tazminat isteminin söz konusu değer altında olmasından bahisle yargılamaya devam edilmiştir. Ancak mahkeme sorumluluk sınırını kararda tartışmakla birlikte, olayda donatanın sınırlı değil sınırsız sorumluluğuna ilişkin esasların uygulanması gerektiğine kanaat getirmiştir¹⁰¹.

Mahkemece, EBK'nın 55. maddesinde düzenlenen adam çalıştırmanın sorumluluğu hakkındaki hükme gidilmesine imkân tanıyan ve bu takdirde sorumluluğun sınırsız olması gerektiğini savunan görüşe üstünlük

⁹⁹ Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 5.

¹⁰⁰ İstanbul 3. Ticaret Mahkemesi'nde TCDD yollarının zararından dolayı görülen davada, davalı *Independenta* gemisinin donatanının vekilleri, gemi ve navluna ilişkin bu toplam değeri kendileri bildirmişlerdir. Dava sonunda, 6.212.341.75 TL'nin tahsiline karar verilmiştir. Davacıların talep ettikleri tutar, gemi ve navlun değerinin altında kaldığından, sınırlı sorumluluk kabul edilse bile bu talep tutarına aynen hükmetmek gerekir: Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 7.

¹⁰¹ Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 6 vd.

tanınmıştır. Bu konuda, gerek ulusal gerek uluslararası kararlara ve doktrinindeki yazarların görüşlerine yer veren mahkeme, hidrokarbürle kirlenmeden doğan zararların ETTK'nın 947. maddesinde öngörülen zararlardan farklı olduğu ve hidrokarbürlerle deniz kirlenmesinden doğan zararlar ve nükleer zararlardan dolayı sorumluluk için kanunda “örtülü bir boşluk” olduğunu ifade etmiştir¹⁰². Bu gizli boşluk sebebiyle, genel hüküm olan EBK'nın 55. maddesine dayanılması gerektiğine karar vermiştir. En nihayetinde mahkeme, olayda, donatanların ortaya çıkan zarardan dolayı sınırsız sorumlu oldukları sonucuna varmıştır. Ayrıca mahkeme, burada, dolaylı olarak uğranılan zararın da talep edilebileceğini ve somut olayda çatma ile balıkçıların uğradığı zarar arasında uygun illiyet bağının bulunduğunu belirtmiştir¹⁰³.

Mahkeme, bu tür olaylarda zincirleme sorumluluk kurallarının uygulanacağını, yani, davacıların zararının tamamını davalıların herhangi birinden isteyebileceğini ve davalıların da birbirlerine rücu hakkı bulunduğunu ifade etmiştir. Zaten olayda, *Evrialy* gemisi donatanı hakkındaki dava geri alınmıştır. Sonuçta, mahkemece davacıların, toplam 15.206.270 TL'yi, davalı *Independenta* donatanından tahsiline hükmedilmiştir¹⁰⁴.

¹⁰² Bu görüşe göre, ETTK m. 947 - 948'nin hazırlandığı dönemlerde hidrokarbürlerle yani ham petrol, fuel oil, dizel gibi maddelerle deniz kirlenmesi ve nükleer zararlar sorunu ortaya çıkmamıştır. Dolayısıyla ETTK m. 947 - 948 bu sorunlar dikkate alınmadan hazırlanmıştır. Böyle bir durumda “örtülü bir boşluk” söz konusu olup bunun amaçsal yorumla doldurulması, yorumlamada tarihi gelişim sosyal ve ekonomik değişimlerin göz önüne alınması gerekir: Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 7 vd.

¹⁰³ Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 9.

¹⁰⁴ Bkz. Kadıköy 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, 05/06/1985, E. 980/952, K. 985/435 sayılı (Yayımlanmamış) Kararı, s. 13.

V. KAZANIN SEYRÜSEFER KURALLARINA ETKİSİ

A) MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ’NİN GÜNDEME GELMESİ

Independenta deniz kazasının yarattığı kirlilik ve uzun süre söndürülemeyen yangın sebebiyle ortaya çıkan zararlar, Türk kamuoyunun dikkatini Türk Boğazları’na çekmiştir¹⁰⁵. Türk Boğazları’na ilişkin temel düzenleme niteliğinde olan Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux’de 20 Temmuz 1936 Tarihinde İmza Edilen Mukavelename (“Montrö Boğazlar Sözleşmesi”)¹⁰⁶ esasen bir uluslararası güvenlik sözleşmesi niteliği taşımakta ve bu doğrultuda seyrüsefere ilişkin düzenlemeler içermektedir¹⁰⁷. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde ticaret gemileri ve savaş gemileri için Boğazlar’dan geçiş rejimleri öngörülmüştür. *Independenta* deniz kazasını takiben Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde öngörülen geçiş rejimleri çerçevesinde “kılavuzluk” ve “zorunlu sorumluluk sigortası” konuları değerlendirilmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin ticaret gemilerinin barış zamanındaki geçiş rejiminin düzenlendiği 2. maddesine ve ticaret gemilerinin savaş zamanında Türkiye’nin savaşın dışında olduğu hâllerdeki geçiş rejiminin düzenlendiği 4. maddesine göre, ticaret gemileri için “kılavuzluk¹⁰⁸ ihti-

¹⁰⁵ Özersay, K.: *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara 1999, s. 21; İstikbal, 137.

¹⁰⁶ Türkiye tarafından, 3056 sayılı Kanun ile 31/07/1936 tarihinde onaylanmıştır: Bkz. 05/08/1936 tarihli ve 3374 sayılı RG.

¹⁰⁷ Karan, H.: “Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü”, *80. Yılında Montreux Türk Boğazları Konvansiyonu (9 - 10 Kasım 2016)*, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul 2017, s. 431 vd.

¹⁰⁸ Kılavuzluk hizmetleri, “... seyir esnasında akıntı, rüzgar ve diğer etkenlerle beraber tehlikeli ve yüksek risk içeren boğaz, geçit kanal, körfez, liman ve benzeri dar

yari nitelik taşımaktadır¹⁰⁹. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 6. maddesine göre Türkiye'nin kendini pek yakın savaş tehdidi altında hissettiği zamanlarda ise kılavuzluk mecburi kılınabilmektedir. Dolayısıyla Boğazlar'dan geçen ticaret gemilerinin kural olarak kılavuz alma zorunluluğunun bulunmadığı kabul edilebilir. *Independenta* deniz kazası sonrasında ilgili hükümlerin, artan deniz trafiği ve tankerlerin büyüyen tonajları karşısında eskimiş olduğu gündeme gelmiştir¹¹⁰. Deniz kazalarının büyük çoğunluğunda, çatışan gemilerin kılavuzsuz ya da yalnız birinin kılavuzlu olduğunun görülmesi, kılavuzluğun kazaları önleyici bir etkisinin olduğunu ortaya koymaktadır. Bu çerçevede, *Independenta* deniz kazasından sonra, tüm gemiler için "mecburi kılavuzluk" getirilmesi gerekliliği tartışılan konulardan biri olmuştur¹¹¹. Her ne kadar Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin güncellenmek amacıyla gündeme getirilmesinden kaçınılmak istenmiş ise de¹¹² günümüzde kılavuzluğa hükümler 2019 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nde yer almıştır. Kılavuzluk ihtiyari olarak kalmakla birlikte, Yönetmeliğin 28. maddesinde Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak gemilerin deniz ve çev-

suyollarında gemilerin ve diğer deniz taşıtlarının emniyetli seyrini sağlayan, özel bilgi ve deneyimine sahip kılavuz kaptanlarca verilen hizmetler ... olarak tanımlanmaktadır: Bkz. Ece, N. J.: "Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı'nda Kazaya Karışan Gemiler ile Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi", JEMS, 2016, C. IV, S. 1, s. 3 vd ("Kılavuz").

¹⁰⁹ Ece, N. J.: "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazaları", Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, s. 283 ("Deniz Kazaları").

¹¹⁰ Sirmen, A.: "Independenta'nın Alevleri", Cumhuriyet Gazetesi, 17 Kasım 1979, s. 3.

¹¹¹ Ece, "Kılavuz", 4; Aybay, G. - Akten, N.: "Türkiye'de Deniz Kazaları", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 24.

¹¹² Zira, Sözleşme'nin güncellenmek üzere gündeme getirilmesi diğer devletlerce öteki maddelerin de günün koşullarına uydurulması gerektiği yolunda bir iddiayı ortaya çıkarabilirdi: Bkz. Sirmen, 3.

re güvenliği bakımından kılavuz alınması önemle tavsiye edilmektedir. Türk Boğazları Bölgesi'ndeki kılavuzluk hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar hakkındaki hükümler ise 2020 tarihli Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik¹¹³'de yer almaktadır.

Kazada yüzde doksan kusurlu bulunan *Evrialy* gemisinin sorumluluk sigortasının bulunmaması, Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde bu konunun da ele alınmasına yol açmıştır. Esasen Montrö Boğazlar Sözleşmesi zorunlu sorumluluk sigortasına ilişkin herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir. Ancak Türk Boğazları üzerindeki mutlak egemenliğinin bir sonucu olarak Türkiye, bu konuya ilişkin de düzenleme yapma hakkına sahiptir¹¹⁴. Günümüzde gerek taraf olunan uluslararası sözleşmelerde gerekse iç hukuk düzenlemelerinde Türk Boğazları'ndan geçişte sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu öngörülmektedir¹¹⁵.

B) HAZIRLANAN KANUN TASARILARI

Independenta deniz kazası, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nda navigasyon sorunlarının hükümet düzeyinde ele alınmasına sebep olmuştur. Bu doğrultuda daha önce de belirtildiği üzere 28 Kasım 1980 tarihinde “Boğazlarda Navigasyonun Hukuki, İdari ve Teknik Açısından Yeniden Düzenlenmesi Komisyonu” çalışmaya başlamıştır. Bu oluşturulan komisyonun, “Hukuki Tedbirler Alt Komisyonu”, ilgili resmî kuruluşların temsilcileriyle yoğun bir çalışma yaparak üç farklı kanunda yapılacak değişiklik ve ilavelerle ilgili taslakları oluşturmuş ve bu taslaklar, o za-

¹¹³ Bkz. 08/01/2020 tarihli ve 31002 sayılı RG.

¹¹⁴ Karan, 437 vd.

¹¹⁵ Örneğin, bkz. aşağıda başlık V/B.

manki Hükümet tarafından benimsenerek, Milli Güvenlik Konseyi'ne sunulmuş oradan da Danışma Kurulu'na gönderilmiştir¹¹⁶. Bu doğrultuda, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunu'na¹¹⁷ Dört Ek Madde Eklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve 618 sayılı Limanlar Kanunu¹¹⁸'nin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Bu Kanuna Dört Ek Madde Eklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı hazırlanmıştır.

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunu'nda yapılması öngörülen değişiklik, temel olarak Türk liman sınırları içinde kalan alanlardan geçecek her geminin; üçüncü kişilere karşı da sorumlu olabilmesini sağlayacak bir sorumluluk sigortası yaptırmış olmasını veya teminat vermesini zorunlu tutmaya yöneliktir. Sigorta ve teminata ilişkin gerekli bildirimlerin Liman Başkanlığı'na yapılması, ayrıca bunlara ilişkin belgelerin de yine aynı şekilde Liman Başkanlığı'na sunulması¹¹⁹ zorunlu tutulmuştur. Öte yandan, zarar gören kişilerin, doğrudan sigortacıya veya teminat verene başvurabilecekleri de açıkça düzenlenmiştir¹²⁰.

618 sayılı Limanlar Kanunu'na ilişkin tasarı ile ise deniz kazalarını önleyici hükümler getirilmek istenmiştir. Buna ilişkin ilk düzenleme Liman

¹¹⁶ Bkz. Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'ın Açılış Konuşması, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. XII; Karayalçın, "Montreux", 3.

¹¹⁷ Bkz. 14/06/1946 tarihli ve 6333 sayılı RG.

¹¹⁸ Bkz. 20/04/1925 tarihli ve 95 sayılı RG.

¹¹⁹ 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'da değişiklik yapılması hakkındaki tasarının gerekçesinde, gemilerin esasen sorumluluk sigortalarının olduğu ancak bunların ülkemiz Liman Başkanlıkları'na veya yetkili makamlara ibraz edilmelerini temin eden yasal düzenlemeler bulunmadığı, işte bu tasarıyla bu eksikliğin giderilmek istendiği ifade edilmiştir: Bkz. Akın, M. Z. - Yazıcı, M.: "Donatının Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 280.

¹²⁰ Gündüz, 2; Akın - Yazıcı, 279 vd.

Başkanlıkları'nı çeşitli konularda yetkili kılmaya ilişkindir. Buna göre, "... deniz trafiğinin sıkışık olması veya sis, fırtına, deniz kazası gibi can ve mal güvenliği bakımından tehlikeli görülen hâllerde...", Liman Başkanlıkları, limanlara ve liman sınırlarına giriş veya liman sınırları içinde kalan alanlardan geçiş ve limanlardan hareketin tarih, zaman ve sırasını tespit etmeye ve ilan etmeye yetkili kılınmıştır. Hemen ardından ise bunun dolaylı yaptırımını düzenlenmiştir. Gemiler limanlara giriş çıkış veya liman sınırları içerisinde kalan alanlardan geçiş için ilgili makamlara yeterli süre öncesinde bildirimde bulunmazlarsa veya bildirimde bulunulup bulunduğu bildirimde uymazlarsa veya Liman Başkanlıkları tarafından can ve mal güvenliğini sağlamak amacıyla yapılacak tarih, zaman ve sıraya ilişkin bildirimde uymazlarsa, yaptırımla karşılaşacaklardır. Yaptırım, bu gemilerin sebep oldukları zararlarda kaptanın kusurlu sayılması şeklindedir¹²¹.

Tasarılara ilişkin yapılan tartışmalar ve özellikle sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğuna yönelik getirilen eleştiriler sonucunda tasarılar kanunlaşmamış, sonrasında da yeni bir düzenleme hazırlanıp ilgili makamlara sunulamamıştır¹²². Daha sonraları taraf olunan uluslararası sözleşmelerden örneğin, 1992 Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin VII. maddesinde ve iç hukuk düzenlemelerinde örneğin, Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik¹²³, Denizyolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetme-

¹²¹ Aybay - Akten, 26.

¹²² Karayalçın, "Montreux", 3.

¹²³ Bkz. 14/11/2010 tarihli ve 27759 sayılı RG.

lik¹²⁴ ve 2019 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatı'nda zorunlu sorumluluk sigortası kabul edilmiştir. Zarar görenlerin doğrudan sigortacıya başvurmak şeklindeki doğrudan dava hakkı ise TTK'nın 1478. maddesi ile mümkün kılınmıştır.

C) 1982 TARİHLİ İSTANBUL LİMAN TÜZÜĞÜ'NÜN KABULÜ

Independenta deniz kazası sonrası, Boğazlar Bölgesi'nde seyrüsefer güvenliğinin sağlanmasının gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda kabul edilen "1982 tarihli İstanbul Liman Tüzüğü¹²⁵" hem bu konuda atılan bir adım olmuş hem de bundan sonraki süreçte Boğazlar Bölgesi ile ilgili diğer düzenlenmelere¹²⁶ öncülük etmiştir¹²⁷.

1982 tarihli mülga İstanbul Liman Tüzüğü kapsamında gidiş - geliş yönleri, benzer uluslararası su yollarında uygulanmakta olan kurullarla¹²⁸ belirli ölçüde uyumlaştırılmıştır. 1982 tarihli mülga İstanbul Liman Tüzüğü'nün 10. maddesi uyarınca, daha önce geminin gidiş yönüne göre sol sahil tarafında bulunan trafik seyir yönü, sağ sahil tarafına aktarılmıştır¹²⁹.

¹²⁴ Bkz. 25/11/2010 tarihli ve 27766 sayılı RG.

¹²⁵ Bkz. 21/04/1982 tarihli ve 17671 sayılı RG.

¹²⁶ Türk Boğazları'nın ihtiyaçları karşısında yetersiz kalması sonucu sonraki yıllarda yeni düzenlemeler yapılmıştır: Bkz. Özersay, 123. Boğazlarla ilgili sonraki düzenlemeler; 1994 tarihli Mülga Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük (Bkz. 21/06/1994 tarihli ve 21815 sayılı RG), 1998 tarihli Mülga Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (Bkz. 06/11/1998 tarihli ve 23515 sayılı RG) ve 2019 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği.

¹²⁷ Özman, A.: *Deniz Hukuku*, C. I, Ankara 2006, s. 407 (*Deniz Hukuku*).

¹²⁸ Bkz. COLREG m. 10.

¹²⁹ Özman, *Deniz Hukuku*, 407.

İstanbul Boğazı'ndaki seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz trafiğini düzenlemek amacıyla yıllar içerisinde farklı "seyir düzenleri" benimsendiği görülmektedir¹³⁰. İstanbul Boğazı'nda "sol seyir düzeni", 1934 ila 1982 tarihleri arasında uygulamaya konulmuştur. Sol seyir düzeninin İstanbul Boğazı'nın fiziksel özelliklerine genel olarak uygun olduğu değerlendirilse de iki yerde¹³¹ artan gemi trafiği sebebiyle çapraz geçişlerin sıklıkla olması kaza olasılığını arttırıyordu. Bu nedenle, *Independenta* deniz kazasından sonra, 1982 yılından itibaren, "sağ seyir düzeni" uygulamasına geçilmiştir¹³².

Günümüzde, Türk Boğazları'nda, sağ seyir rejimi içinde, "Trafik Ayrım Düzenleri" tesis edilmiş ve uygulanmaya devam etmektedir¹³³. Ayrıca "trafik ayrımında seyir zorunluluğu" sisteminin benimsenmesi ile gemilerin kendi hatları içerisinde seyri zorunlu tutulmuştur¹³⁴. Bu sistem, deniz kazalarının azalmasına ve Boğaz güvenliğini sağlamaya yöneliktir.

İstanbul Liman bölgesinde seyreden gemilerin yüksek hız yapmaları nedeniyle oluşan deniz kazalarının önlenmesi amacıyla, 1982 tarihli mülga İstanbul Liman Tüzüğü'nün 14. maddesinde, gemilerin İstanbul Boğazı'ndan geçişlerinde, olağanüstü ve zorunlu nedenler olmadıkça,

¹³⁰ Ece, "Deniz Kazaları", 283.

¹³¹ Bu yerler; "Kızkulesi - Ortaköy Camii ve Tarabya - Umuryeri Sığılığı arası" olarak belirlenmiştir: Bkz. Ece, "Deniz Kazaları", 283 vd.

¹³² Ece, "Deniz Kazaları", 283 vd.; İstikbal, 137. Ancak, "İstanbul Boğazı'nın coğrafi, meteorolojik ve oşinografik yapısının bazı kesimlerde sol seyir düzenini zorunlu kıldığını savunan kılavuz kaptanlar, sağ seyir düzenine geçilmesinin eskisi kadar güvenli olmayacağını öne sürmüştür": Bkz. Som, D.: "Kılavuz Kaptanlar Açıkladı: Eski Seyir Düzeni Daha Avantajlı", Cumhuriyet Gazetesi, 29 Nisan 1982, s. 9.

¹³³ Ece, "Deniz Kazaları", 284.

¹³⁴ Bkz. 2019 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği m. 22.

karaya nazaran 10 deniz milinden çok hız yapamayacağı düzenlenmiştir¹³⁵. Hız limiti olarak belirlenen 10 deniz mili, 2019 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin 14. maddesinde de kabul edilmeye devam etmektedir.

SONUÇ

Independenta deniz kazası, kırk üç kişinin hayatını kaybetmesi ve yarattığı hasar ile birlikte çevreye yayılan petrolden kaynaklanan ciddi deniz kirliliği sebebiyle Türk deniz hukuku tarihinde unutulmayacak kazalardan birini teşkil eder. Kaza deniz hukukuna özgü birçok kurumunun tartışılması ve eksikliklerin tespit edilerek ders alınması bakımından önem taşımaktadır. *Independenta* olayı, deniz kazalarının önlenmesi ve tazmini konularında Türkiye'nin eksikliklerini açık bir şekilde ortaya koymuştur.

Independenta deniz kazasının hukuki etkilerinin başında kurtarma ve enkaz kaldırma kurumlarına ilişkin olanları gelmektedir. Kaza, kurtarma kurumunun deniz kazalarındaki önemini farkına varılmasını sağlayarak, TTK'da, Kurtarma Sözleşmesi hükümlerine yer verilmesinde etkili olmuştur. Ayrıca enkaz kaldırmanın kurtarma kurumundan farkları ile Türk karasularındaki enkaz kaldırma faaliyetlerinin Kabotaj Kanunu uyarınca Türkiye tebaası tarafından yapılması gerektiği hususu açıklığa kavuşmuştur.

Kaza sonrası kirlenme zararlarının tam ve zamanında tazmin edilememiş olması, konuya ilişkin birçok kanun tasarılarının hazırlanmasına yol aç-

¹³⁵ Özersay, 122.

mıştır. Söz konusu tasarılar, kısa sürede kanunlaşmamış olmakla birlikte ileride yapılacak çalışmalar için önemli bir altyapı oluşturmuştur. Kaza sonrası yaşananlar, Türkiye'nin petrol kirliliğinden doğan zararlara yönelik tazmin rejimine dâhil olmasında bir hayli sancılı süreçlerden geçtiğini göstermektedir.

Diğer yandan, kaza sonrası seyrüsefer kurallarının yeterliliği tartışılmış, 1982 tarihli mülga İstanbul Liman Tüzüğü, seyir düzeni ve diğer konularda günümüz düzenlemelerine temel teşkil etmiştir. Ayrıca, kazanın Türk Boğazları'ndan geçişte zorunlu sorumluluk sigortası bulundurulmasına ilişkin düzenlemelerin kabulünde de etkisi olmuştur.

Independenta deniz kazası, gerçekleştiği dönemde ciddi boyutlarda kirliliğe sebep olan ilk on kazadan biri olmasına rağmen, dünya kamuoyunda gerekli ilgi ve hassasiyeti görememiştir. Bunda, kazayla ilgili kapsamlı bir kaza araştırma raporunun yayımlanmamış olmasının etkisi büyüktür. Türkiye'nin kazaya yeterince ilgi gösterememiş olması, o dönemde içinde bulunulan siyasal ve toplumsal karışıklıklar sebebiyledir.

KAYNAKÇA

Abdullayev, C.: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki-Sorumluluk-Zararın Tazmini)*, Ankara 2005.

Akın, M. Z. - Yazıcı, M.: "Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 251.

Atamer, K.: “Donatanın TTK m. 947-948’de Sınırlı Sorumluluğu ile BK m. 55’de Düzenlenen Adam Çalıştırmanın Sorumluluğunun Karşılaştırılması”, *Murat Sarıca Armağanı*, İstanbul 1988, s. 197.

Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku - I*, İstanbul 2017.

Aybay, G. - Akten, N.: “Türkiye’de Deniz Kazaları”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 1.

Aybay, G.: “Petrol Nakli ve Boğazlar”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 12 Ağustos 1993, s. 2.

Aydın Okur, D.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, İstanbul 2009.

Baylan, Ü.: “Independenta Tankeri ve Elena Cavuşevsku'nun Kaderi”, *Deniz Haber*, 6 Ekim 2011, <<http://www.denizhaber.com/konuk-yazar/independenta-tankeri-ve-elena-cavusevskunun-kaderi-h27100.html>> -et. 10/06/2020.

Bozoğlu, A.: “M/T Independenta”, *Deniz Gazete*, 15 Kasım 2015, s. 1, <<http://www.denizgazete.com/YAZAR/28/100968/ala-bozoalu.html>> -et. 07/06/2020.

Can, M.: “Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu’nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi”, *XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (9-10 Haziran 2000)*, Ankara 2000, s. 191.

Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, İstanbul 1995.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı: Türkiye ve Dünyadaki Önemli Deniz Kazaları, 2011, <http://www.cygm.gov.tr/CYGM/Libraries/GuncekBelgeler/Türkiye_ve_Dünyadaki_Önemli_Petrol_Kazaları.sflb.ashx> - et. 04/06/2020.

Davies, P.: “The Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, Turkey’s Position and the Role of Insurers”, *Turkish Commercial Law Review Online*, 2015, Vol. I, s. 9.

De la Rue, C. - Anderson, C. B.: *Shipping and The Environment, Law and Practice*, 2nd Ed., London - New York 2009.

Demir, İ.: “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2011, C. II, S. 1, s. 239.

Demir, İ.: “Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye’nin Yeri”, *Ankara Barosu Dergisi*, 2014, S. 4, s. 121.

Demir, İ.: *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara 2010.

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

Doğan, Y.: “Independenta Türkiye Klasığı”, Cumhuriyet Gazetesi, 11 Mayıs 2002, s. 11.

Doğanay, İ.: “Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlardan Dolayı Donatının Mahdut ve Gayrimahdut Sorumluluğu”, Türkiye Noterler Birliğı Hukuk Dergisi, 1977, S. 14, s. 11.

Ece, N. J.: “İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazaları”, Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, s. 278.

Ece, N. J.: “Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı’nda Kazaya Karışan Gemiler ile Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi”, JEMS, 2016, C. IV, S. 1, s. 3.

Gündüz, S.: “Boğaz’da ‘Independenta’ Diye Bir Ada”, Cumhuriyet Gazetesi, 21 Şubat 1987, s. 7.

İstikbal, C.: “Türk Boğazları”, Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, s. 110.

ITOPF: Oil Tanker Spill Statistics 2019, < https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_brochure_2020_for_web.pdf> et. 11/01/2021.

Joyner, C. C. - Mitchell, J. M.: “Regulating Navigation through the Turkish Straits: A Challenge for Modern International Environmental Law”, The International Journal of Marine and Coastal Law, 2002, Vol. XVII, Iss. 4, s. 521.

Kalpsüz, T.: “Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 41.

Karan, H. - Var Türk, K.: “Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları”, *Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan*, İstanbul 2019, s. 617.

Karan, H.: “Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü”, *80. Yılında Montreux Türk Boğazları Konvansiyonu (9-10 Kasım 2016)*, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul 2017, s. 423.

Karayalçın, Y.: “Petrol tankerleri, Montreux Sözleşmesi tartışılırken”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 Eylül 1993, s. 3.

Karayalçın, Y.: *Özel Hukukta Meseleler ve Görüşler*, C. II, Ankara 1983.

Kender, R.: “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, s. 205.

Kula Değirmenci, N.: “Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanan Hükmüler Arasındaki ‘Bertaraf Edici’ ve ‘Seçimlik’ İlişkiler”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 2018, C. VII, S. 2, s. 257.

Küçükkaya, A.: “Felaketin Eşiğindeki Kent İstanbul 2”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 31 Temmuz 2002, s. 9.

Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, B. 3, İstanbul 1970.

Özersay, K.: *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara 1999.

Özman, A.: *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul 1984.

Özman, A.: *Deniz Hukuku*, C. I, Ankara 2006.

Öztürk, B. - Balcıoğlu, E. B.: “Notes on the Fisheries Compensation for the Independenta/Evriali Incident in the Istanbul Strait, Turkey”, *Journal of Black Sea/Mediterranean Environment*, 2017, C. XXIII, S. 2, s. 187.

Öztürk, B. - Poyraz, Ö. - Özgür, E.: “The Turkish Straits: Some Considerations, Threats and Future”, Oral, N. - Öztürk, B. (ed.): *The Turkish Straits Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects*, Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2006, s. 116.

Sirmen, A.: “Independenta’nın Alevleri”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 17 Kasım 1979, s. 3.

Som, D.: “Kılavuz Kaptanlar Açıkladı: Eski Seyir Düzeni Daha Avantajlı”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 29 Nisan 1982, s. 9.

Sözer, B.: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Londra Konvansiyonu ile Eki 1996 Protokolü’nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Ticaret Kanunu’na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, *XXIX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (25 Aralık 2015)*, Ankara 2016, s. 123.

Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Gemi - Donatan - Kaptan ve Gemi Adamları - Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1970.

Yalçın, S.: “Enkazı Bizim Kaldırmamız Gerekıyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 23 Kasım 1980, s. 5.

Yalçın, S.: “Romen Tankeri En Az İki Hafta Daha Yanacak”, Cumhuriyet Gazetesi, 5 Aralık 1979, s. 5.

Yalçın, S.: “Romen Tankeri Independenta’nın Enkazının Kaldırılması İşini Karara Bağlayacak Komisyon Yeniden Oluşturuluyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 3 Mart 1981, s. 8.

Yazıcıoğlu, E.: “Deniz Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, Uçakhan Güleç, S. - Basa, N. (ed.): *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongresi (19 - 22 Kasım 2018)*, Ankara 2018, s. 140.

IMO LEG 87/11/1, August 8, 2003.

IMO MSC 71/INF.11, March 18, 1999.

<<https://www.cumhuriyetarsivi.com>>.

<<https://sozluk.gov.tr>>.

<<http://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Independenta>>.

<<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/AnnouncementDetail/179/TURK-BOGAZLARI-DENIZ-TRAFIK-DUZENI-YONETMELIGI-UYGULAMA-TALIMATI>>.

<<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202020.pdf>>.

<https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf>.

<https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/71FC_e.pdf >.

<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/HNS-Convention-Overview_e.pdf>.

- Çeviri / Translation* -

AN EVALUATION ON LEGAL IMPACTS OF INDEPENDENTA MARINE ACCIDENT

Res. Asst. Özgenur KARA BALCI**

ABSTRACT

Independenta marine accident that occurred in the Istanbul Strait is considered as one of the major marine accidents both in Turkey and in the world. The effects of marine pollution, which occurred due to the spread of the oil carried by the *Independenta* tanker and gave its name to the accident, continued for many years, are the lack of management in the post-accident process caused challenges in the salvage and wreck removal activities together with the navigation in the Istanbul Strait was interrupted. In addition to the environmental pollution caused by the accident, fishing activities were adversely affected. Many of the crew died in the accident and the impact of the explosion damaged the surrounding buildings.

In this study, the *Independenta* marine accident is evaluated in terms of its legal impacts. In this context, the study aims to clarify the lessons learned from the accident by Turkey and tries to determine how the re-

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

** Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM), Researcher - Ankara University Faculty of Law Department of Maritime Law, Research Assistant, (karabalci@dehukam.org), (ORCID ID: 0000-0002-3511-7802).

quired legal measures have been taken until now to prevent the reoccurrence of such a major accident.

Keywords: Marine Accident, Independenta, Salvage, Wreck Removal, Oil Pollution Liability Regime, Security of Navigation.

INTRODUCTION

The gradual increase and progress in oil transportation by sea causes marine accidents to increase. Turkey, in addition to the progress in transportation, is under a great risk concerning marine accidents due to the structure of the straits. The Istanbul Strait, which is one of the important waterways, has been an area where marine accidents occur frequently due to being a narrow waterway and having very heavy marine traffic.

The *Independenta* marine accident, which comprises the subject of this study, occurred in the Istanbul Strait in 1979. It is referred to with the name of the oil tanker *Independenta* which had continued to burn for a long time after the accident, caused serious marine pollution with the spread of the oil it carried, and the wreck of which could not be removed for years. Both the environmental and the economic effects of the *Independenta* marine accident had continued for many years.

This study aims at evaluating the legal effects were created by the *Independenta* marine accident. To this aim, first, the occurrence and especially the environmental effects were explained. Later, the problems experi-

enced in salvage and wreck removal operations and the legal effects of the accident on these concepts were addressed. The controversy the *Independenta* marine accidents caused in Turkish legislation, especially regarding the liability regime pertaining to the damages by virtue of the environmental pollution the accident brought about, required the issue to be evaluated in terms of both the Turkish legislation and the international conventions. Lastly, the study tried to determine the effects of the *Independenta* marine accident on navigation regulations.

I. THE OCCURRENCE OF THE ACCIDENT

The *Independenta* marine accident occurred on 15 November 1979 due to the collision of the Romanian oil tanker *Independenta*¹ and the Greek cargo Vessel *Evrialy*². The *Independenta* vessel, which set sail from Libya to Constantia was carrying 94,600 tonnes of crude oil. The cargo vessel *Evrialy* set sail for Italy with 7,400 tonnes of steel which she had loaded from the *Zhdanov* port of Russia³.

¹ *Independenta* tanker; was a new one year old vessel of 147,631 dead weight tonnes (DWT), which was 283 metres long, 46 metres width and 22 metres depth except for the superstructures. It was put to sea in 1978 from the Romanian shipyard.: See. İstikbal, C.: “Türk Boğazları”, Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, p. 135. At the date of the accident the *Independenta* tanker was the largest ship in Romania.: See. Baylan, Ü.: “Independenta Tankeri ve Elena Cavuşevskunun Kaderi”, Deniz Haber, 6 October 2011, p. 1, <<http://www.denizhaber.com/konuk-yazar/independenta-tankeri-ve-elena-cavusevskunun-kaderi-h27100.html>> - ao. 01/06/2020.

² *Evrialy* vessel was a dry cargo vessel of 10,000 DWT: Baylan, 1.

³ De la Rue, C. - Anderson, C. B.: *Shipping and The Environment, Law and Practice*, 2nd Ed., London - New York 2009, s. 285; IMO LEG 87/11/1, August 8, 2003, p. 5; İstikbal, 135; Baylan, 1. Also See 16 November 1979 dated Cumhuriyet Gazetesi, p. 1 ff.

The accidents occurred before the *Independenta* vessel had arrived at the point for taking the maritime pilot for the Istanbul Strait, and when the *Evrialy* vessel was completing its navigation in the strait. As it was revealed later in the statements given, while *Independenta* was sailing on her course, *Evrialy*, which did not know the Marmara Sea well, was navigating without following a course. Thus, when *Evrialy* had to manoeuvre towards Ahırkapı, she stood off towards Haydarpaşa. At this position, *Evrialy*, which had come upon *Independenta*, signalled the *Independenta* vessel with “two short blasts” with her whistle informing that she had altered her course to port in accordance with Rule 34(a) titled Manoeuvring and Warning Signals of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG)⁴ and wanted the *Independenta* to pass to her starboard. *Independenta*, sailing at low speed, responded with a “single short blast” and stated that it had altered her course to starboard and signalled *Evrialy* to pass from her port. Due to failure in agreeing the two vessels, *Evrialy* fouled into *Independenta* in the middle of the port bow and the port amidship. Due to the collision, which had occurred at 04:35 on 15 November 1979, a fire started because of metal friction. The crew of the *Independenta* vessel remained on the board of the vessel and worked for extinguishing the fire. One hour after the collision, a great explosion occurred on the *Independenta* vessel. The *Evrialy* vessel was saved by sternway⁵, however,

⁴ Turkey by the decision of Council of Ministers dated 12/12/1977, No. 7/14561 took the decision to participate in the COLREG, and the Turkish and English texts have been published: See Official Gazette 29/04/1978 dated and No. 16273.

⁵ “Sternway”, is a maritime term and it means the reverse turning of the ship’s propeller: See. <<https://sozluk.gov.tr>> - ao. 01/06/2020.

due to the oil smudge at the collision point, her paint caught fire and a fire started on the ship⁶.

The explosion occurred on the *Independenta* vessel causing the vessel to go out of control and drift across the Kadıköy shores. At that moment, the oil on the ship continued to burn and spread around. Finally, the *Independenta* vessel drifted to a half-mile off the Haydarpaşa jetty and went aground here. Due to a second big explosion following the grounding of the vessel, the *Independenta* was split into two. The explosions continued even days after the accident and the fire was extinguished definitely by itself on 14 December 1979⁷. The fire on the *Evrialy* vessel was taken under control after the vessel had been towed off Ahırkapı shores⁸.

As a result of the accident, 43 crew members of the *Independenta*, who tried to extinguish the fire instead of abandoning the vessel, died and only three members could be saved⁹. There was not any loss of life on the *Evrialy* vessel¹⁰. Due to the force of the explosion, the glasses of many buildings around, including the Topkapı Palace, shattered¹¹. In

⁶ Baylan, 1.

⁷ See <<http://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Independenta>> - ao. 01/06/2020; De la Rue - Anderson, 285; İstikbal, 136. On 6 December 1979 a second big explosion occurred on the *Independenta* vessel and more oil spilt to the sea in this explosion.: See Aydın Okur, D.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, İstanbul 2009, p. 79. About the explosions lasting for a long time since *Independenta* vessel had only 94,600 tonnes crude oil and the tanks were not full: See İstikbal, 136.

⁸ İstikbal, 136.

⁹ Aydın Okur, 79; Joyner, C. C. - Mitchell, J. M.: “Regulating Navigation through the Turkish Straits: A Challenge for Modern International Environmental Law”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2002, Vol. XVII, Iss. 4, p. 530.

¹⁰ İstikbal, 136; Baylan, 1.

¹¹ İstikbal, 136; Küçükkaya, A.: “Felaketin Eşiğindeki Kent İstanbul 2”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 31 July 2002, p. 9.

addition, the maritime transportation had been affected negatively for a long time due to the inability to remove the wreck of the *Independenta* vessel¹².

The environmental effects caused by the spread of oil products into the sea were defined as follows in the study conducted by the experts following the accident:

“Crude oil leaking from the vessel into the sea caused the sea surface to be covered with a layer of oil and tar lumps to form. Later this layer of oil reached the shore and caused the beaches and the shore to get polluted. The oil primarily affects the marine species with the materials it formed in the water. It either causes the marine species to die immediately or it permeates to their tissues via feeding. It is seen that the marine species found in such a condition often lose their reproductive capabilities, and other marine species that feed on these species have toxic effects. Certain elements of the oil products that permeate to the tissues of the marine species have deleterious effects in all living things that eat them, and in this respect they have deleterious effects¹³ on human beings¹⁴.”

¹² Aydın Okur, 79.

¹³ In the accident, which caused severe marine and air pollution, the particles caused by the fire increased to 1000 mg per cubic meter. This value is more than four times the normal value for human health: See Öztürk, B. - Poyraz, Ö. - Özgür, E.: “The Turkish Straits: Some Considerations, Threats and Future”, Oral, N. - Öztürk, B. (ed.): *The Turkish Straits Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects*, Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2006, p. 120; Demir, İ.: *Nairobi Sözleşmesi Çerçevesinde Enkaz Kaldırma*, Ankara 2013, p. 79 (*Enkaz Kaldırma*), fn. 232. In addition for the details on the effects of oil pollution on marine environment Abdullayev, C.: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki - Sorumluluk - Zararın Tazmini)*, Ankara 2005, p. 39 ff.

¹⁴ For the relevant study see Kender, R.: “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 218 ff.

Comprehensive studies on the environmental effects of the *Independenta* marine accident had been continued in the following years¹⁵. The *Independenta* accident is considered to be one of the greatest marine accidents in Turkey and the world regarding the environmental pollution it caused. The emission of 30,000 tonnes of oil on the *Independenta* into the air by burning caused air pollution, and the 60,000 tonnes which spread into the sea caused marine pollution¹⁶ ¹⁷. In the statistical study conducted in 2019 by the International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) on significant oil tanker accidents in the world, the *Inde-*

¹⁵ Since the scope of the study was limited by the legal effects of the accident, studies on the environmental effects of the accident were also not included. For some of these studies see Öztürk - Poyraz - Özgür, 120 ff.; Öztürk, B. - Balcıoğlu, E. B.: “Notes on the Fisheries Compensation for the *Independenta* / Evriali Incident in the Istanbul Strait, Turkey”, *Journal of Black Sea / Mediterranean Environment*, 2017, Vol. XXIII, Iss. 2, p. 187 ff.

¹⁶ Mixing of various inputs with sea water in a way that disrupts the natural balance of the sea creates marine pollution: See Abdullayev, 27; Demir, İ.: “Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye’nin Yeri”, *Ankara Barosu Dergisi*, 2014, Iss. 4, p. 123 (“Türkiye’nin Yeri”). According to the article 1(4) of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS) pollution of the marine environment means that “...*introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities...*”: See, from the Turkish text of the UNCLOS, Özman, A.: *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul 1984, p. 2. Turkey is non-party to UNCLOS. For the English text of the UNCLOS, see <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf> - ao. 04/06/2020. Marine accidents are within the scope of shipborne pollution, which is one of the sources of marine pollution. According to the article 221(2) of the UNCLOS, maritime accident in other words maritime casualty means “... *a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo...*”: See Özman, *Sözleşme*, 111.

¹⁷ Joyner - Mitchell, 530; IMO MSC 71/INF.11, March 18, 1999, p. 3; Aydın Okur, 79.

pendenta accident still remains in the first 20 marine accidents¹⁸. When compared to other important marine accidents¹⁹ that had occurred in the Istanbul Strait, it is seen that the *Independenta* accident resulted in the spread of much more crude oil into the sea than other accidents. Thusly, due to the crude oil spilt because of the accident, the south shores of the Istanbul Strait were covered with a thick layer of oil. After the accidents, thousands of fish washed ashore, and the Moda beach was covered with tar that reached the shore²⁰.

II. SALVAGE AND WRECK REMOVAL OPERATIONS

A) SALVAGE OPERATIONS

1- In General

Salvage is a maritime law specific concept that cause an exclusive and majority right for remuneration without the express and reasonable pro-

¹⁸ Indeed, if the marine, sea, and air pollution caused by the *Independenta* accident, is compared in magnitude with other major marine accidents; *Torrey Canyon* in 1967 resulted in 119.000 tons of crude oil spreading to the environment, *Amoca Cadiz* in 1978 287.000 tons, *Atlantic Empress* in 1979 223.000 tons, *Exxon Valdez* in 1989 37.000 tons, *Erika* in 1999 19.800 tons, and *Prestige* in 2002 resulted in 63.000 tons of oil spreading to the environment.: See ITOPF: Oil Tanker Spill Statistics 2019, p. 6, < https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_brochure_2020_for_web.pdf> - ao. 04/06/2020.

¹⁹ *Nassia* (1994) resulted in spreading of 13,000 tons of crude oil to the environment, in *Volgoneft 248* (1999) 1500 tons of crude oil, in *TPAO* (1997) 1500 tons of crude oil spread to the environment: See Ministry of Environment and Urbanisation: Significant Marine Accidents in Turkey and the World, 2011, p. 4 ff., <http://www.cygm.gov.tr/CYGM/Libraries/GuncekBelgeler/Türkiye_ve_Dünyadakı_Önemli_Petrol_Kazaları.sflb.ashx> - ao. 04/06/2020.

²⁰ Davies, P.: “The Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, Turkey’s Position and the Role of Insurers”, Turkish Commercial Law Review Online, 2015, Vol. I, p. 9.

hibition of the master²¹. The salvage operation is defined in Article 1298 of the 6102 Turkish Code of Commerce (TTK)²² 1298 as follows:

“any act or activity undertaken to assist a vessel and any property in danger in navigable waters”

Providing a qualified salvage service is of great importance in preventing marine pollution²³. With the *Independenta* marine accident, the importance of a timely and efficient salvage operation had been understood and the need for encouraging the salvors for preventing threats related to the environment particularly, was brought to the agenda²⁴. Thus, the provisions related to salvage in the Articles between 1298 and 1319 of the TTK were regulated considering this issue. As it is emphasized in the preamble of these articles, the technical and legal needs that paved the way to the preparation of the International Convention on Salvage, 1989²⁵ are valid for Turkish territorial waters, too. The importance of preventing environmental pollution, in addition to the salvage of the vessel and the cargo, has emerged as a result of serious tanker accidents in the Turkish territorial waters, including the *Independenta* marine accident. In addition, the lack of special provisions for the changing needs in the Salvage Convention in our legislation, could have caused salvors’

²¹ Demir, İ.: *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara 2010, p. 6 (*Kurtarma*).

²² See Official Gazette 13/01/2011 dated and No. 27846.

²³ Demir, *Kurtarma*, 16.

²⁴ Demir, *Kurtarma*, 3.

²⁵ Turkey by the decision of Council of Ministers dated 05/05/2014, No. 2004/6336 took the decision to participate in the International Convention on Salvage with the reservation, and the Turkish and English texts have been published: See Official Gazette No. 29/04/1978 dated and No. 16273.

aggravement in many accidents. For this reason, almost all provisions of the Salvage convention related to private law have been quoted. As seen, the *Independenta* marine accident was one of the accidents that caused the Salvage Convention provisions to be included in our domestic legislation²⁶.

2- Demands by İPRAŞ

Although the “Kurtaran” vessel of the Navigation and Hydrography Department, the “Çaplı” and “Güçlü” tugboats of the İzmit Tüpraş Oil Refinery (İPRAŞ), and the “Söndüren 1” tugboat of today’s Directorate General of Coastal Safety had participated in the salvage operation to extinguish the fire cause by the *Independenta* accident, the fire extinguishing operations were not successful. The fire on the *Independenta* vessel had lasted for a long time and died down on its own and the vessel could not be saved from sinking²⁷.

İPRAŞ, one of the participants of the fire extinguishing operation was appointed by the Martial Law Command and the Port Authority of Istanbul after the incident and its duties ended on 7 December 1979²⁸. İPRAŞ demanded a remuneration of 80,618,924 TL for the services ren-

²⁶ See Turkish Code of Commerce Draft and Justice Commission Report (1/324), Number: 96, Period: 23, Legislative Year: 2, p. 355. See also draft law on Turkey's Participation in the 1989 International Salvage Convention and Foreign Affairs Commission Report (1/530), Number: 209, Period: 24, Legislative Year: 2, p. 5.

²⁷ Baylan, 1.

²⁸ Karayalçın, Y.: *Özel Hukukta Meseleler ve Görüşler*, C. II, Ankara 1983, p. 150 (*Meseleler*).

dered for 434 hours and operational costs from the shipowner of the *Independenta*²⁹.

It is controversial that the demand by İPRAŞ should be based on which provisions of the Turkish law. *According to one view*, the “salvage and aid” is voluntary as regulated as per the former 6762 Turkish Code of Commerce (ETTK)³⁰, which was in effect at the time of the accident. In addition, as per Article 1223 of the ETTK, for remunerations to be demanded for salvage and aid, the services should be successful, not be inconclusive. Therefore, real or legal entities that shall undertake salvage and aid should act considering that remuneration is dependent on a useful outcome, and there is a risk of not getting remuneration. In the incident on the other hand, İPRAŞ did not decide participating the salvage of the *Independenta* tanker by its own and calculating risks, but participated in the operation by the orders of the official authorities. Thus, a remuneration for the salvage could not be decided since the operations İPRAŞ undertook were not voluntary. The ETTK provisions related to salvage could not be applied to the İPRAŞ and *Independenta* marine accident relation. This view suggests that negotiorum gestio (acting without authority) provisions should be referred to in the incident³¹.

The opposing view, on the other hand, suggests that it is possible for an official entity to have the right for remuneration by being considered a

²⁹ For the relevant news report see “Romen Tankerinin Enkazına İPRAŞ’ın 80 Milyonu Takıldı”, Cumhuriyet Gazetesi, 28 June 1984, p. 12.

³⁰ See Official Gazette 26/06/1956 dated and No. 9353.

³¹ Karayalçın, *Meseleler*, 151 ff.

third party, when this entity renders service³². Yet the incident is a matter of a duty given to İPRAŞ by the official authorities beyond its defined duties. Therefore, the voluntariness of the salvage is considered accrued. In such a case, the demand for remuneration for the salvage by İPRAŞ is congruous³³.

In the suit İPRAŞ filed against the shipowner of the *Independenta*, the shipowner abstained from paying the remuneration for salvage stating that he was not aware of the salvage operations going on, and his tanker had sunk in the accident cause by the mistake of the *Evrialy* vessel³⁴. Later, upon the appeal of the verdict, the 11th Civil Chamber of the Supreme Court decided that the shipowner of the *Independenta* vessel could not be demanded remuneration since his vessel had sunk, and stated that the fire extinguishing activities carried out by the plaintiff, which was assigned by the Martial Law Command and the Port Authority of Istanbul, could have deemed salvage operation if it had ended in useful outcome. However, the Supreme Court adjudicated that a demand could be made from the Treasury with reference to the official authorities that had given the order considering public interest³⁵. In addition, the 11th Civil Chamber of the Supreme Court clarified the controversy whether the negotiorum gestio provisions are applicable stating that the main element of negotiorum gestio is acting without consciousness and authority. Accordingly, neither there was any consciousness activity in the conduct of İPRAŞ nor there was any increase in the assets of the defend-

³² Demir, *Kurtarma*, 44, fn. 141.

³³ For an example in this topic, see Demir, *Kurtarma*, 44.

³⁴ For the relevant news report see “Romen Tankerinin Enkazına İPRAŞ’ın 80 milyon Takıldı”, Cumhuriyet Gazetesi, 28 June 1984, p. 12.

³⁵ Demir, *Kurtarma*, 44, fn. 141.

ant. Yet, the salvage operation resulted in failure and the *Independenta* vessel sank. Therefore, the conditions for negotiorum gestio were not provided³⁶.

B) WRECK REMOVAL

The concept of wreckage in maritime law refers to the remnants of a ship, which is partially or completely sunk or the cargo it was carrying. The wreck is something that has lost its ability to move at sea and to navigate³⁷. When the wreck is not removed, it causes great problems for both maritime navigation and the maritime environment. Especially, oil or other polluters leaking from the vessel, which is sunk with her cargo, which is abandoned or which ran aground, pose threat for the maritime environment³⁸. Thus, the inability to remove the wreck of the *Independenta* vessel for many years yielded serious results for the maritime environment³⁹.

³⁶ Also in the news *the relevant part of the decision by the 11th Department of the Supreme court was repeated* This part is as follows: "*the main element in negotiorum gestio is to act unconsciously without authority. In the suit, the plaintiff did not go to salvage and aid on its own free will or on a call, but only the service is rendered mandatorily by order given by the official authorities. For this reason, the conditions for negotiorum gestio have not been realized. As there was nothing going on in the defendant's assets, in addition the salvage and aid activities was not successful and the tanker sank. (In this case, Article 22 of the Turkish Code of commerce and Article 410 of the Code of Obligations does not apply.) According to the TTK, if the services rendered are inconclusive, nothing can be requested in exchange for salvage and aid services. However, expenses incurred may be requested from the Treasury, which gives the order, in regard to public interest*" See "Romen Tankerinin Enkazına İPRAŞ'ın 80 milyonu Takıldı", Cumhuriyet Gazetesi, 28 June 1984, p. 12.

³⁷ Demir, *Enkaz Kaldırma*, 25.

³⁸ Demir, *Enkaz Kaldırma*, 26.

³⁹ İstikbal, 137.

At that time, first a confusion had emerged regarding the terms of “salvage” and “wreck removal” during the removal of the *Independenta* vessel’s wreck. This situation caused different provisions of the Law on the Performance of Maritime Transportation (Cabotage) and Trading at Turkish Shores, Ports and Territorial Waters (“Cabotage Law”) No. 815⁴⁰. In the Article 3 of the Cabotage Law, it is regulated that any wreck removal operation could be conducted by Turkish citizens. The Article 4 of the Cabotage Law, on the other hands, regulates that foreign salvage vessels can operate in Turkey with the governmental authorisation. After the fire died out, due to lack of attention to the difference between “salvage” and “wreck removal” terms, the Ministry of Transportation of the time authorised the Maritime Bank⁴¹ for conducting operations for “removing the vessel’s wreck”, and the Bank received tenders from Japanese, Dutch and Canadian companies⁴². In fact, wreck removal by foreign entities were not possible as per the express provision of the Cabotage Law. At that period, the discussion had continued whether the vessel’s wreck should be removed or the salvage operations should be conducted, and finally it was concluded that the *Independenta* vessel had got no salvageable parts, and it was impossible to float the

⁴⁰ See Official Gazette 29/04/1926 dated and No. 359.

⁴¹ “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı”, is a public organization established in accordance with the Law On Maritime Bank Turkish Corporation no. 5842 (See Official Gazette 16/08/1951 dated and No. 7886): the activities contained in the main contract of the partnership are banking, transport on Turkish coasts and foreign seas, city lines, port works, safety of life and property at sea, ship salvage works at sea and shipyard services. Later, the activities of the institution were undertaken by different institutions: See <<http://www.tdi.gov.tr/tarihce/>> - ao. 06/06/2020.

⁴² Yalçınar, S.: “Enkazı Bizim Kaldırmamız Gerekliyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 23 November 1980, p. 5.

vessel again, and thus only her wreck could be removed⁴³. Therefore, the requirement for this operation to be conducted by Turkish citizens as per the Cabotage Law caused this issue to be suspended for a further period.

Thusly, the authority to conduct wreck removal operations was withdrawn from the Maritime Bank and granted to the Prime Ministry Undersecretariat for Maritime Affairs. For wreck removal operations, first the Naval Forces Command was appointed, later a private company was assigned. In 1983, upon the bankruptcy of the company, who had undertaken the wreck removal job, the job was given to another company⁴⁴. The wreck could be as late as removed ten years after the accident occurred. The remnants of the wreck were brought to Aliğa ship breaking facilities⁴⁵.

⁴³ Yalçınır, S.: “Romen Tankeri Independenta’nın Enkazının Kaldırılması İşini Karara Bağlayacak Komisyon Yeniden Oluşturuluyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 3 March 1981, p. 8.

⁴⁴ Bozoğlu, A.: “M/T Independenta”, Deniz Gazete, 15 November 2015, p. 1, <http://www.denizgazete.com/YAZAR/28/10096_8/ala-bozoalu.html> - ao. 07/06/2020; İstikbal, p. 137. In another report on this issue, it said: “*the work of removing Independenta has been reinitiated. 2 billion TL will be spent on removing the tanker, which has a scrap value of 1,5 million TL. Jalal Sadıkoğlu, Chairman of the Board of Directors of Ship Dismantling Company, which carries out the work of wreck removal of the tanker from the sea, said that as a result of the tender received by the company for 2 billion TL, 20 to 22 thousand tonnes of scrap will be removed in 500 days. After the completion of the works, about 1.5 billion TL will be earned from iron scrap, which ranges from 80 to 100 dollars a tonne on world markets. Sokullu Seabed Works Company undertook the first tender for the removal of Independenta*” the companies receiving the tenders and the amount of the tender is stated: See “Independenta’nın Astarı Yüzünden Pahalı”, Cumhuriyet Gazetesi, 28 July 1986, p. 16.

⁴⁵ For the relevant new report see “Independenta Taşındı”, Cumhuriyet Gazetesi, 06 March 1989, p. 14; Baylan, 1.

It is seen that the wreck of the *Independenta* vessel posed danger to the maritime navigation during the period, in which the wreck could not be removed. In 1983, the “Hürriyet” ferryboat collided with the sunk *Independenta* vessel⁴⁶. Although it had been thought that the whole wreck was removed, in 2002 it was found that this was not the case. During the construction work of the deep-sea discharge system by the İstanbul Water and Sewerage Administration, a giant mass with 20 meters by 30 meters size and 160 tonnes weight was found at the seabed, and it was stated that this piece was a remnant of the *Independenta* vessel that could not be found since it had been buried under the sand⁴⁷.

III. THE LIABILITY REGIME THE ACCIDENT IS SUBJECT TO

Almost all of the suits filed in the Turkish Courts regarding the *Independenta* marine accident was intended for demands resulting from damages caused by the oil pollution⁴⁸. Due to the total loss of the two vessels after the accident⁴⁹ and “the limited real liabilities” system acknowledged as per the ETTK, the right to make demands from the shipowners for indemnifying the losses exceeding the scrap values of the vessels was not available. Inapplicability of the shipowner’s liability as per the ETTK

⁴⁶ Davies, 9. For the relevant new report see “Hürriyet Arabalı Vapuru Batık Independenta Tankerine Çarptı”, Cumhuriyet Gazetesi, 20 April 1983.

⁴⁷ Doğan, Y.: “Independenta Türkiye Klasığı”, Cumhuriyet Gazetesi, 11 May 2002, p. 11; Baylan, 1.

⁴⁸ As of October 1982, 41 billion TL indemnity had been demanded in Turkish courts for damages due to the accident, 39 billion of which was related to claims arising from oil pollution: For Gündüz Aybay's statements See Tartışmalar, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982), Ankara 1983, p. 21 ff.

⁴⁹ Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku - I*, İstanbul 2017, p. 283 (*Deniz Ticareti Hukuku*).

started the discussions on whether liability was possible under employers liability in the former Code of Obligations No. 818 (“EBK”) ⁵⁰. The possibility that the shipowner’s liability be limitless became a current issue, in case the EBK provisions were applied. These discussions revealed the ambiguity of the limited liability system for the damages caused by the oil pollution at that time, with regard to both Turkish and foreign shipowners and liability assurers⁵¹.

Following the *Independenta* marine accident, on 28 November 1980, “The Committee on the Legal, Administrative and Technical Regulation of the Navigation in the Straits” started to operate. The “Legal Measures Sub-committee⁵²” of the Committee conducted an intense study with the representatives of the relevant official institutions. At the end of the study, drafts were created for the amendments and annexes to three different laws, and these drafts were passed by the government and sent to the National Security Council and then the Advisory Board⁵³. One of the drafts⁵⁴ related to marine accident was the “Draft Law on the Amendment of Some Articles of the Turkish Code of Commerce No. 6762 and Annexes to this Code”. This draft envisaged the amendment of Article

⁵⁰ See Official Gazette, 29/04/1926 dated and No. 359.

⁵¹ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 283.

⁵² For the statements by Prof. Dr. Yaşar Karayalçın that at the first meeting of the commission, a proposal was made to stop transactions to become a party to the London Convention and this was accepted see Tartışmalar, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 169 ff.

⁵³ See Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’ın Açılış Konuşması, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. XII; Karayalçın, Y.: “Petrol Tankerleri, Montreux Sözleşmesi Tartışılırken”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 22 September 1993, p. 3 (“Montreux”).

⁵⁴ For the full texts of these drafts see *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 397 ff.

947 of the ETTK related to the shipowner's liability and other related articles⁵⁵. The most controversial issue in this draft was about holding liable the shipowners in certain cases⁵⁶ “...of the damages caused by the vessel and by the seafarers while they are fulfilling their duties, although they are not responsible for...” as per the second paragraph annexed to but without amending the Article 947(1) of the ETTK. The liable envisaged here had received quite a criticism since it was a liability that removes any kind of fault, and that did not allow for any possible liberation, and that covered all losses except for collision damages⁵⁷. In addition, with this draft a reference was made to the second paragraph to be annexed to the Article 947 by the Article 949 of the ETTK, and it was stated expressly in such cases the shipowner shall not only be liable for the vessel only but also individually⁵⁸, thus rendering shipowner's liability in such cases unlimited⁵⁹.

There were two different views, one supporting the draft, which had been prepared to somehow compensate the damages caused by oil pollu-

⁵⁵ Kalpsüz, T.: “Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 112.

⁵⁶ These conditions are stated as “a) damage caused by the ship or cargo to people or goods inside vehicles that does not have the characteristics of a vessel or on land or in the Air, b) damage caused by ship contamination, including living sources at sea, C) nuclear damage, d) obligations arising from the removal of shipwreck” See “Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 340 ff.”

⁵⁷ See “Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 341.

⁵⁸ For the draft text see *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 397.

⁵⁹ See “Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 341.

tion, and one directing criticism to the draft. According to the criticising view, Turkey cannot solve the problem by a legislative regulation on her own with her free choice. This view considered that Turkey should be States-Party to the international conventions acknowledged in this field, and only in this way she could obtain assurance guarantee in the international markets, and develop in maritime sector⁶⁰. Again, according to the same view, it was argued that the solution brought by the draft was unnecessary as the liability system in the Article 55 of the EBK already envisaged unlimited liability. This view argued that there was a dissention between the Article 55 of the EBK and the Articles 947 and 948 of the ETTK, and the sufferer could refer to any provision he saw fit⁶¹.

According to the view supporting the draft, on the other hand, any dissention between the articles of the two aforementioned codes was not possible, because it was not possible to refer to the general provisions

⁶⁰ Kender, 230. Ayrıca See “Ülkemizin Menfaatleri Açısından Deniz Kazalarıyla İlgili Yasalar ve Tasarılar Paneli”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 337 ff.

⁶¹ For the statements of Prof. Dr. Ergon A. Çetingil, Prof. Dr. Rayegan Kender and Prof. Dr. Tahir Çağa respectively see Tartışmalar, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 89; p. 92; p. 113 ff. For this view also see Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, İstanbul 1995, p. 113; Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Gemi - Donatan - Kaptan ve Gemi Adamları - Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1970, p. 136; Atamer, K.: “Donatanın TTK m. 947 - 948’de Sınırlı Sorumluluğu ile BK m. 55’de Düzenlenen Adam Çalıştırmanın Sorumluluğunun Karşılaştırılması”, *Murat Sarıca Armağanı*, İstanbul 1988, p. 206; Kula Değirmenci, N.: “Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanan Hükümler Arasındaki ‘Bertaraf Edici’ ve ‘Seçimlik’ İlişkiler”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 2018, Vol. VII, Iss. 2, p. 280 ff.; Yazıcıoğlu, E.: “Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu”, Uçakhan Güleç, S. - Basa, N. (ed.): *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongresi (19 - 22 Kasım 2018)*, Ankara 2018, p. 161.

since the provisions of the ETTK are private⁶². In the accident experienced, the shipowner is liable in case of the seafarers' fault and even under such a circumstance he is liable under "limited real liability" and only in case the seafarers' fault, and this poses the threat of failure in compensating the losses. In this respect, it was argued that it would be appropriate envisaging the shipowner's "absolute and unlimited liability" for environmental losses and wreck removal costs and the requirement for "having liability assurance" for such demands⁶³. The draft was debated hotly at that time and especially the provisions related to the shipowner's unlimited liability were objected. As a result of the discussions, this draft, too, as other drafts could not become a law, and a new draft could not be prepared and presented to the relevant authorities⁶⁴.

Due to inconclusive debates on ETTK, the Environmental Law no 2872 ("ÇK")⁶⁵ was adopted on 9 August 1983 as an alternative solution. In accordance with this law, the principles "the polluter pays", and "danger

⁶² For the statements of Prof. Dr. Turgut Kalpsüz, Prof. Dr. Haluk Tandoğan and Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay respectively see Tartışmalar, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 100 ff.; p. 195 ff.; p. 197 ff. For this view also see Doğanay, İ.: "Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlardan Dolayı Donatanın Mahdut ve Gayrimahdut Sorumluluğu", *Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi*, 1977, Iss. 14, p. 13; Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, 3rd Edition, İstanbul 1970, p. 231; Karan, H. - Var Türk, K.: "Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları", *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*, İstanbul 2019, p. 648.

⁶³ For the statements of Prof. Dr. Turgut Kalpsüz, Prof. Dr. Haluk Tandoğan and Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay respectively see Tartışmalar, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 100 ff.; p. 195 ff.; p. 197 ff.

⁶⁴ Karayalçın, "Montreux", 3.

⁶⁵ See Official Gazette 11/08/1983 dated and No. 18132.

liability” were adopted that would be valid in case of a pollution at sea⁶⁶. In 2005, the Law on Principles of Regulations about the Intervention in Emergency Situations in Pollution of the Maritime Environment by Oil and Other Hazardous Substances, and the Compensation of the Losses No. 5312⁶⁷ entered into force⁶⁸, considering the incidents occurring in the Turkish Straits, and regulations were attempted regarding both prevention and compensation⁶⁹.

The limited real liability regime was given up with the adoption of TTK. In this Code special provisions were referred to between the Articles 1328 and 1349 regarding the limitation of liability and compensation of oil pollution damages⁷⁰. However, the debate that had emerged around the applicability of the EBK and ETTK provisions following the *Inde-*

⁶⁶ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, p. 290. See Art. 3 and 28 of the Environment Law.

⁶⁷ See Official Gazette dated 11/03/2005 and No. 25752.

⁶⁸ For this matter, expressed in the general preamble of the law, see the draft law on the Principles of Emergency Intervention and Compensation for Damages to Pollution of the Marine Environment with Oil and other Harmful Materials and the Report of the Environmental Commission (1/876), No: 718, Period: 22, Legislative Year: 3.

⁶⁹ From an evaluation of the law from a legal perspective see Demir, İ.: “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, Vol. II, Iss. 1, p. 239 ff.

⁷⁰ The relevant provisions are contained in the fifth book of the TTK, Chapter Seven, entitled “Limitation of Liability and Compensation for Oil Pollution Damage”. The preamble for this part indicates the direct applicability of the international conventions related to this issue as national law: See Draft Turkish Code of Commerce and report of the Justice Commission (1/324), No: 96, Period: 23, Legislative Year: 2, p. 395. The relevant international conventions are explained further in the study; in particular, the effect of the *Independenta* maritime accident on the adoption of the 1976 *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* (1976 – “London Convention”) in Turkish law and therefore the inclusion of these provisions in the TTK is undeniable.

pendenta accident, is continued around the TTK and Turkish Code of Obligations⁷¹ No. 6098⁷².

The first issue to be addressed after the accident was about the limited liability regime. As a result, approximately three months after the accident the Council of Ministers of that time decided to become a States-Party to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (London Convention), which had not entered into force at that time, and the English and Turkish texts of the convention were published in the Official Gazette⁷³. However, due to the conditions Turkey was in, and the studies for the 1982 Constitution, the accession could not be completed at the same pace, and the delivery of the accession document could only be possible in 1998⁷⁴.

⁷¹ See Official Gazette dated 04/02/2011 dated and No. 27836.

⁷² For views on this issue see Karan - Var Türk, 643 ff.

⁷³ See Official Gazette 04/06/1980 dated and No. 17007. However, the deposit of the accession document to the IMO General Secretariat was realized much later on 06/03/1998. Therefore, the convention is considered to have entered into force as of 01/07/1998 from the point of view of Turkey: See <<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202020.pdf>> - ao. 06/01/2021. Turkey became a States Party to the London Convention as amended by the 1996 protocol, with reservations:: See Official Gazette 03/03/2010 dated and No. 27520.

⁷⁴ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 288, 290. But there is an opinion in the doctrine that the London Convention has not entered into force from the point of view of Turkey. According to this view, the decision of the Council of Ministers is not sufficient for the adoption of the London Convention, which is included in the group of international conventions that have amended Turkish laws as of 1998, and the Parliament must ratify the adoption of the convention in accordance with the law: See. Can, M.: "Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi", *XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (9 - 10 Haziran 2000)*, Ankara 2000, p. 213 ff.; Sözer, B.: "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında

The damages caused by the marine pollution as a result of the *Independenta* marine accident could not be compensated sufficiently and in a timely manner. This suggested whether the outcome would change if Turkey had been a States-Party to the international conventions in effect at the time. As a matter of fact, the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution, 1969 (Legal Liability Convention, 1969⁷⁵) and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Convention, 1971⁷⁶), which has a complementary characteristic to the Legal Liability Convention, envisaged an efficient compensation regime for oil pollution induced damages. Although these conventions were later deemed insufficient and amended comprehensively⁷⁷, it would have been

1976 Londra Konvansiyonu ile Eki 1996 Protokolü'nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Ticaret Kanunu'na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması", *XXIX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (25 Aralık 2015)*, Ankara 2016, p. 130 ff. However, by the provision in Article 1328 of TTK, the applicability of the London Convention in Turkish law was clearly recognized.

⁷⁵ The Civil Liability Convention, 1969 was adopted on 29/11/1969 and entered into force on 19/06/1975. Turkey is a States Party to the Civil Liability Convention, 1969 as amended by the 1992 protocol. For the English text of the Civil Liability Convention, 1969 see <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf> - ao. 02/01/2020.

⁷⁶ The Fund Convention, 1971 was adopted on 18/12/1971 and entered into force on 16/10/1978. Turkey is a States Party to the Fund Convention, 1971 as amended by the 1992 protocol. For the English text of the Fund Convention, 1971 see <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/71FC_e.pdf> - ao. 02/01/2021.

⁷⁷ See International Convention on Civil Liability for Oil Pollution of 1992 (Civil Liability Convention, 1992). The Civil Liability Convention, 1992 entered into force on the date 30/05/1996, and Turkey by the decision of Council of Ministers dated 15/06/2001 No. 2001/2668 took the decision to participate in the convention, and the Turkish and English texts have been published: See Official Gazette 24/07/2001 dated and No. 24472. See also the *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, 1992 (Fund Convention, 1992). The Fund Convention, 1992 entered into force on 30/05/1996 and Turkey has decided to join the Fund Convention, 1992 by Council

possible for Turkey to compensate her losses in a more satisfying way if she had been a States-Party in these conventions.

The regulations in the Legal Liability Convention, 1969 about the shipowners' of the vessels causing environmental pollution to have absolute liability, and the requirement of liability assurance for vessels carrying large amounts of oil cargo⁷⁸ might have significance regarding the *Independenta* marine accident. The Fund Convention, 1971, on the other hand aimed at establishing a fund with the participations of oil buyers for compensating the damages where shipowners could not be competent in covering the compensation by themselves⁷⁹. In other words, in the event of damages that exceed the shipowner's liability, the demands for compensation are met under this fund. As seen, the compensation of the damages due to oil pollution as a result of the *Independenta* accident could be possible in all circumstances with the aforementioned conventions. It would have been appropriate that Turkey had been a States-Party to these international conventions or had transferred the material provisions of the conventions into her domestic legislation.

Marine accidents play an important role in the societies to mobilize and in the adoption of new international regulations on preventing vessel

of Ministers Resolution 15/06/2001 dated and numbered 2001/2669, and the Turkish and English texts of the convention have been published: See Official Gazette 18/07/2001 dated and No. 24466.

⁷⁸ See Civil Liability Convention, 1969 Art. III and VII.

⁷⁹ See Funding Convention, 1971 Art. 4.

induced pollution⁸⁰. Although the *Independenta* marine accident did not result in a new international regulation, it caused Turkey to become aware of these international conventions. In addition, provisions suitable for the international system were referred to in the TTK. As a matter of fact, Turkey has become a States-Party in many of the conventions on this topic. To this aim, the Legal Liability Convention, 1992 and the Fund Convention 1992 were adopted and it was pointed out expressly, with Article 1336 of the TTK, that the conventions are directly applicable in the Turkish Law. In addition, Turkey became a States-Party in the Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1992 (Complementary Fund Protocol, 2003⁸¹) and more recently in the Protocol of 2010 to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (HNS Convention, 2010)⁸². In case the HNS Convention, 2010 enters into force, the compensation for death, bodily damages and property damages caused by oil-induced fire and

⁸⁰ Aydın Okur, 76. It is seen that actions for taking measures after the marine accidents are taken only in the developed countries and in many developing any action is not taken despite the occurrence of major marine accidents: See Aydın Okur, 76, fn. 24.

⁸¹ Supplementary Fund Protocol, 2003 entered into force on 03/003/2005, and Turkey has decided to participate in the Supplementary Fund Protocol, 2003 by the Council of Ministers decision dated 10/09/2012 and numbered 2012/3717, Turkish and English texts of the protocol have been published: see Official Gazette 10/10/2012 dated and No: 28437.

⁸² The HNS Protocol, 2010 has not yet entered into force and Turkey has decided to participate in the HNS Protocol, 2010 with the Council of Ministers' decision dated 03/07/2017 No: 2017/10522. Turkish and English texts of the protocol have been published: See Official Gazette 31/07/2017 dated and No. 30140.

deaths due to explosions, in addition to pollution damages as in the *Independenta* accident, would be possible under the Convention⁸³.

IV. SUITS FILED AFTER THE ACCIDENT

A) SUITS FILED FOR DEATH AND BODILY DAMAGES AND PROPERTY DAMAGES

Both criminal and lawsuits were filed for the death, bodily damages and property damages that had occurred following the *Independenta* marine accident. In the criminal suit filed after the accident it was accepted that the *Evrialy* vessel was 90% faulty and the *Independenta* 10%⁸⁴. The Court issued an arrest warrant for the Master of Greek vessel *Evrialy*, *Alekos Adamopoulos* and seven crew members for crimes such as “lack of attention, negligence, not following international navigation rules, putting İstanbul’s safety at risk, and causing the deaths of 43 people on board of the *Independenta* vessel”. After the judgement, that had lasted seven months, the Master *Aleksos Adamopoulos* was sentenced with 20 months imprisonment, but considering the period of detention and good conduct, his penalty was converted into 850\$ fine, and he was released⁸⁵. In addition, the shipowner of the *Independenta* vessel filed a lawsuit for damages against the shipowner of the *Evrialy* vessel. In the

⁸³ See An Overview of International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010, p. 2, <https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/HNS-Convention-Overview_e.pdf> - ao. 14/01/2021; Demir, “Türkiye’nin Yeri”, 134.

⁸⁴ Karayalçın, *Meseleler*, 153.

⁸⁵ İstikbal, 137; Yalçın, S.: “Romen Tankeri En Az İki Hafta Daha Yanacak”, Cumhuriyet Gazetesi, 5 December 1979, p. 5; Gündüz, S.: “Boğaz’da ‘Independenta’ Diye Bir Ada”, Cumhuriyet Gazetesi, 21 February 1987, p. 7.

lawsuit, the court issued the judgement that the shipowner of the *Evrialy* should pay 120 million TL to the shipowner of the *Independenta*. However, this amount could not be collected from the shipowner of *Evrialy*, since he is the owner of a small company in Greece with one single vessel⁸⁶.

As a result of the suits filed, the losses suffered by the shipowner of the *Independenta* vessel, due to total loss of the vessel, were compensated as the vessel had got a hull insurance. Again, as the *Independenta* vessel had got a club insurance, which is known as the Protection and Indemnity insurance in the British Law, it had become an option for the Turkish state and other third-parties suffered damage to receive compensations under the club insurance. However, the shipowner of the *Independenta*, Turkey and any other third-parties that suffered damages could not collect compensations since the shipowner of the *Evrialy* vessel, which is a small company with one single vessel had not got a club insurance⁸⁷.

B) SUITS FILED FOR MARINE POLLUTION

1- In General

Apart from the criminal and law suits, numerous suits for damages were filed against the shipowners of the vessels that caused the accident by people who suffered damages⁸⁸. The suit for damage, which amounted 22 billion 65 million 229 thousand TL, by the Treasury was the one with the highest amount. The main subject of the said suit was the “marine

⁸⁶ Gündüz, 7.

⁸⁷ Aybay, 2.

⁸⁸ Aybay, G.: “Petrol Nakli ve Boğazlar”, Cumhuriyet Gazetesi, 12 August 1993, p. 2.

pollution” caused by the accident. In the suit, the compensation of the damages inflicted upon the wildlife and aquaculture in the Marmara Sea were demanded essentially. In addition, compensations were demanded in this suit for the damages various institutions suffered due to the fire and explosions⁸⁹.

Insurance has played an important role for the efficient compensation of the damages due to marine accidents causing oil pollution. In addition to the provisions of the international conventions signed, regulations were made in the Turkish law for the obligation of the vessels passing through Turkish straits to possess a liability assurance. As a matter of fact, the Article 12 of the Instructions for the Implementation⁹⁰ of the Turkish Straits Maritime Traffic Order Regulation⁹¹ of 2019 published recently, states that vessels passing through the Turkish Straits shall have liability assurance⁹². Accordingly, it is stipulated that vessels above 300 Gross tonnes possess club insurance policy for the compensation of damages to the environment. When it is imagined that the accident had occurred today, there would be a possibility for the compensation of the damages

⁸⁹ Gündüz, 7.

⁹⁰ For the Instructions for the Implementation issued by the Ministry of Transport and Infrastructure, Directorate General of Coastal Safety on 23/08/2019 See <<https://www.kiyimniet.gov.tr/AnnouncementDetail/179/TURK-BOGAZLARI-DENIZ-TRAFIK-DUZENI-YONETMELIGI-UYGULAMA-TALIMATI>> - ao. 02/01/2021.

⁹¹ See Official Gazette 15/08/2019 dated and No. 30859.

⁹² Similarly, the Regulation on the Insurance and Survey of Ships related to Maritime Receivables of 2010 Art. 5 (See Official Gazette 14/10/2010 dated and No. 277759); Regulation on the Implementation of the Law on the Development of the Merchant Marine Fleet and the Promotion of Shipbuilding Facilities of 2015 Art. 5 (See Official Gazette 28/05/2015 dated and No. 29454).

of the sufferers under insurance since it would not have been possible for the *Evrialy* to pass Turkish Straits without a liability assurance.

2- Fisheries Suits

a) In General

The marine pollution caused by the *Independenta* marine accident had affected the fishing activities in the Istanbul Strait and the Marmara Sea negatively. The fishing activities, which comprised the mainstay of the fishers, were interrupted due to the oil spreading into the sea. Oil pollution had caused the fishers to lose their fishing areas, not be able to work for days, and the fish prices on the market to decline. In addition, fish nets and boats had become unusable because of the fire and oil pollution after the accident. The fishers filed suits in Turkish courts for the compensation of the profits they had lost and the damaged they had suffered due to the environmental effects of the accident⁹³.

It is seen that the decisions rendered at the end of the adjudications for the applications to the courts at different dates, compensations in favour of the fishers were concluded⁹⁴. Marine accidents occurring in the Istanbul Strait pose serious threats to the fishing activities⁹⁵. The court decisions in favour of the fishers are of great significance for setting a precedent for future incidents. However, although the judgement passed in favour of the fishers, it is very difficult to calculate the real loss of the

⁹³ Öztürk - Balcıoğlu, 189.

⁹⁴ For assessments on the decision of 25/03/1987, see Öztürk - Balcıoğlu, 189. The decision dated 05/06/1985 is examined further in the study.

⁹⁵ Öztürk - Balcıoğlu, 189.

fishing industry. Because, an average amount is not being considered by the courts regarding the calculation of the loss of earnings. Therefore, precautions for preventing the accidents are of greater importance than compensating the damages after the accident.

b) Court Decision dated 05/06/1985 by Kadıköy 2nd Civil
Court of First Instance

The decisions rendered after the *Independenta* marine accident regarding the fishing activities are significant for the evaluation of the liability regime. In this section of the study, one of the said court decisions, text of which is accessible, “Court decision (unpublished) No. E.980/952 and No.K.985/435 dated 05/06/1985 by the Kadıköy 2nd Civil Court of First Instance”, is evaluated in the context of liability regime concerning the damages caused by the environmental effects of the accident⁹⁶.

The crude oil spilt into the sea from the Romanian tanker after the accident, had spread with the waves and the currents and had affected almost all parts of the Marmara Sea and the Istanbul Strait. This caused 209 fishermen to file a suit for damage on 14/11/1980 against the shipowners of both the *Independenta* and the *Evrialy* for at least 60 days that could not fish after the accidents and for the damages in their boats and fishing equipment⁹⁷ due to the oil spread to the sea.

⁹⁶ The decision was appealed, and it was adopted ad verbum by the decision of the Law Department No 11 of the Supreme Court dated 22/07/1986 No. E.1986/15057, K. 1986/842386 (unpublished).

⁹⁷ Total losses were 15,206,270 TL. Fishermen's daily earnings were accepted 1000 TL for 60 days, and 60,000TL for the lost earnings since they could not fish, and the losses for boats and fishing equipment were calculated for each and the total

The shipowner of the *Evrialy*, among the defendants, could not be notified, later the plaintiffs withdrew their suit against the shipowner of *Evrialy*. The shipowner of the *Independenta* requested the dismissal of the action. The defendant stated that the Master of the *Evrialy* vessel was guilty in the accident as it had been accepted in the criminal suit⁹⁸. Although the Master of the *Independenta* could be charged with a minor fault, as per the Articles 947 and 948 of the ETTK, the defendant stated shipowner's liability limited to the value of the vessel and the freight. The defendant claimed that the *Independenta* vessel had lost all her value and thus the action should be dismissed even though the damage of the plaintiffs was real⁹⁹.

The Court first stated that it should be accepted that the value of the *Independenta* vessel and her freight was 49,484,717 TL in regard to the fact that the *Independenta* value had been calculated in a suit in another court and the freight value had been stated by the shipowners¹⁰⁰. There-

damage was found in this way: See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E.980/952, K. 985/435 (unpublished) p.5.

⁹⁸ With the final decision of Kadıköy 1st Heavy Penal Court, 18/06/1980, E. 1979/138, K. 1980/131, it was accepted that the *Evrialy* vessel was 90% guilty and the *Independenta* was 10% guilty. Since there was no objection to the rates in the civil court, it was not deemed necessary to re-determine the rates by the court again: See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E.980/952, K. 985/435 (unpublished), p. 6.

⁹⁹ See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E.980/952, K. 985/435 (unpublished) p.5.

¹⁰⁰ In a case heard in the İstanbul 3rd Commercial Court for damage to TCDD roads, the attorneys of the shipowner of the *Independenta* vessel reported this total value for the ship and freight themselves. At the end of the case, it was decided to recover 6,212,341.75 TL. Since the amount claimed by the plaintiffs is below the value of the ship and freight, it is necessary to judge this amount of demand in the same way, even if limited liability is accepted: See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E.980/952, K. 985/435 (unpublished) p.7.

fore, the trial had continued referring to the fact that a vessel with a scrap value had not lost its value totally and the demand for compensation was below that scrap value. However, although the court debated the limit of liability in its jurisdiction, it was convinced the provisions of unlimited liability, instead of limited liability, should be applicable in this incident¹⁰¹.

The Court had given precedence to the view that allowed referring to the provision about the employer's liability regulated in the Article 55 of the EBK, and thus the liability should be unlimited. The court, making references to the international decisions and the views of the authors in the doctrine about this issue, stated that the damages caused by hydrocarbon pollution were different from the damages envisaged by Article the 947 of the ETTK, and there was a "implicit gap" in the law for the liability arising from damages caused by hydrocarbon pollution of the sea and the nuclear damages¹⁰². The court decided that the Article 55 of the EBK should be referred to, because of this implicit gap. Finally, the court decided that the shipowners were unlimitedly liable for the damages emerged. In addition, the court stated that the indirect damages could be

¹⁰¹ See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E.980/952, K. 985/435 (unpublished) p. 6.

¹⁰² According to this view, during the preparation periods of Articles 947 and 948 of the ETTK, the problem of marine pollution and with hydrocarbons, i.e. with substances such as crude oil, fuel oil, diesel nuclear damage had not been the case. Hence Articles 947 and 948 of the ETTK were prepared without considering these issues. In such a case, there is an "implicit gap" that should be filled with purposeful interpretation, and historical development and social and economic changes should be taken into account in this interpretation: See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E. 980/952, K. 985/435 (unpublished) p. 7.

demanded and there was a causal link between the collision and the damages the fishermen suffered in the concrete case¹⁰³.

The court expressed that double liability would be applied in such cases, namely, that the plaintiffs could demand all their losses from one of the defendants, and the defendants had the right of recourse to each other. As a matter of fact, the suit against the shipowner of the *Evrialy* vessel was withdrawn. Ultimately, the court rendered that the plaintiffs recovered 15,206,270 TL from the shipowner of the *Independenta*¹⁰⁴.

V. THE EFFECT OF THE ACCIDENT ON THE NAVIGATION RULES

A) THE MONTREAUX CONVENTION REGARDING THE REGIME OF THE STRAITS WAS BROUGHT TO THE AGENDA

The damages caused by the pollution due to the *Independenta* marine accident and the fires, that could not be extinguished for a long time, had attracted Turkish public interest on the Turkish Straits¹⁰⁵.

The Montreaux Convention Regarding the Regime of the Straits (Montreaux Convention)¹⁰⁶, signed on 20 July 1936 is primarily an international security convention and to this aim it contains regulations regard-

¹⁰³ See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E. 980/952, K. 985/435 (unpublished) p. 9.

¹⁰⁴ See the Decision of Kadıköy 2nd court of first instance dated 05/06/1985 No. E. 980/952, K. 985/435 (unpublished) p. 13.

¹⁰⁵ Özersay, K.: *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara 1999, p. 21; İstikbal, 137.

¹⁰⁶ It was approved by Turkey on 31/07/1936 by Law No. 3056: See Official Gazette 05/08/1936 dated and No. 3374.

ing navigation¹⁰⁷. In the Montreaux Convention navigation regimes were envisaged for commercial vessels and military vessels.

Following the *Independenta* marine accident, the “pilotage” and “compulsory liability assurance” were evaluated regarding the passing regimes envisaged in the Montreaux Convention.

According to the Article 2 of the Montreaux Convention, which regulates the passing regime of the commercial vessels at peacetime and according to the Article 4, which regulates the passing regime of commercial vessels at wartime but Turkey is out of the war, “pilotage”¹⁰⁸ is voluntary for commercial vessels¹⁰⁹. According to the Article 6 of the Montreaux Convention, pilotage could be made compulsory when Turkey feels herself under imminent threat of war. Therefore, it can be argued that the commercial vessels passing through the Straits do not have to take pilots. After the *Independenta* marine accident, it had been argued that the relevant provisions had become old against the increased maritime traffic and the increased weights of the tankers¹¹⁰. The observation that in the majority of the marine accidents both colliding vessels were

¹⁰⁷ Karan, H.: “Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü”, *80. Yılında Montreux Türk Boğazları Konvansiyonu (9 - 10 Kasım 2016)*, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul 2017, p. 431 ff.

¹⁰⁸ *Piloting Service is defined as, “... services rendered by the pilots of special knowledge and expertise during navigation of ships and other marine vehicles in dangerous and high-risk carrying straits, passages, canals, gulfs, ports, and similar narrow waterways together with currents, wind, and other factors...”* : See Ece, N. J.: “Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı’nda Kazaya Karışan Gemiler ile Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi”, *JEMS*, 2016, C. IV, S. 1, p. 3 ff. (“Kılavuz”).

¹⁰⁹ Ece, N. J.: “İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazaları”, Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, p. 283 (“Deniz Kazaları”).

¹¹⁰ Sirmen, A.: “Independenta’nın Alevleri”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 17 November 1979, p. 3.

without pilot or just one of the vessels had a pilot reveals the fact that pilotage has a preventive effect on accidents. In this respect, bringing “compulsory pilotage” for all vessels had become a matter of debate after the *Independenta* marine accident¹¹¹. Although, the debate tried to avoid involving the update of the Montreaux Convention¹¹² the provisions about pilotage are included in the Turkish Straits Maritime Traffic Order Regulations of 2019. Although pilotage remained voluntary, the Article 28 of the regulation highly recommends vessels passing through Turkish straits take pilots with regard to sea and environment security. The provisions related to the principles and procedures about the pilotage services in Turkish Straits region are included in the Regulation About Pilotage and Towage Services¹¹³ of 2020.

The lack of liability assurance of the *Evrialy* vessel, which had been found 90% guilty in the accident, caused this matter to be debated in regard to the Montreaux Convention. In principle, the Montreaux Convention does not include any provision about compulsory liability assurance. However, Turkey, as a result of her absolute sovereignty on the Turkish Straits, has the right to make regulations concerning this issue¹¹⁴. Today, compulsory liability assurance is envisaged for passing

¹¹¹ Ece, “Kılavuz”, 4; Aybay, G. - Akten, N.: “Türkiye’de Deniz Kazaları”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13-15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 24.

¹¹² Because bringing the convention to the agenda for updating could raise a claim by other states that other articles should also be consistent with the conditions of the day: See Sirmen, 3.

¹¹³ See Official Gazette 08/01/2020 dated and No. 31002.

¹¹⁴ Karan, 437 ff.

through the Turkish Straits in both the international conventions signed and the domestic legislation¹¹⁵.

B) DRAFT LAWS

The *Independenta* marine accident caused navigation issues in the Çanakkale Strait and the Istanbul Strait to be considered at the governmental level. In this respect, as it is mentioned before, on 28 November 1980, “The Committee on the Legal, Administrative and Technical Regulation of the Navigation in the Straits” got to work. The “Legal Measures Sub-committee” of the Committee conducted an intense study with the representatives of the relevant official institutions, and drafts were created for the amendments and annexes to three different laws, and these drafts were passed by the government and sent to the National Security Council and then the Advisory Board¹¹⁶. To this aim, the Draft Law About Annexing Four Articles to the Law on the Protection of Life and Property at Sea¹¹⁷ No. 4922, and the Draft Law About Amending Certain Articles of and Annexing Four Articles to the Ports Law¹¹⁸ No. 619 were prepared.

The amendment envisaged in the Law on Protection of Life and Property at Sea no. 4922 was basically about making it an obligation for any vessel to pass through the areas within the Turkish Port borders to possess a

¹¹⁵ For example, see title below V/B.

¹¹⁶ See Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’ın Açılış Konuşması, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. XII; Karayalçın, “Montreux”, 3.

¹¹⁷ See Official Gazette 14/06/1946 dated and No. 6333.

¹¹⁸ See Official Gazette 20/04/1925 dated and No. 95.

liability assurance or to give warrant that would enable the vessel to be liable against third parties. It was made obligatory that the required declarations about the assurance and warrant be done to the Port Authority, and the relevant documents be presented to the Port Authority¹¹⁹. On the other hand, it was expressly regulated that the sufferers can directly appeal to the assurer or the warrantor¹²⁰.

The Draft about the Ports Law No. 618 tried to bring provisions for preventing marine accidents. The first regulation about this was about authorising the Port Authorities in certain topics. Accordingly, the Port Authorities authorised to determine and announce the time and order of entry to the ports and port borders, passage through the areas within the port borders and depart from the ports, in “*cases which is considered dangerous for safety of life and property, such as congested maritime traffic or fog, storm, marine accident etc...*”. Right after, the indirect sanction of this provision was regulated. If the vessels fail to give due notice about their entry to or depart from the ports or passage through the areas within the port borders; they do not follow their previous notice; do not follow the notices about the date, time and order by the Port Authorities to ensure protection of life and property, they would meet

¹¹⁹ In the preamble of the draft amending the Law on the Protection of Life and Property at Sea No. 4922, it was stated that vessels essentially have liability insurance, but there are no legal regulations ensuring that they are submitted to the port authorities or the competent authorities of Turkey, and this draft wants to eliminate this deficiency: See Akın, M. Z. - Yazıcı, M.: “Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 280.

¹²⁰ Gündüz, 2; Akın - Yazıcı, 279 ff.

sanctions. The sanction is considering the Master guilty for the damages these vessel cause¹²¹.

Due to debate on the drafts and especially the criticism to the obligation for possessing liability assurance, these drafts could not be become laws, and later a new regulation could not be prepared and presented to the authorities¹²². Much later, compulsory liability assurance was accepted in international conventions signed, e. g. the Article VII of the Legal Liability Convention, 1992, and in domestic legislation, e.g. Regulation About Assuring and Surveying Vessels In Regard to Maritime Claims¹²³, Regulation About Regular Services by Sea¹²⁴, and the Instructions for the Implementation of the Turkish Straits Maritime Traffic Order Regulation 2019. The sufferers' right for direct action by directly appealing to the assurer was rendered possible with the Article 1478 of the TTK.

C) ADOPTION OF THE ISTANBUL HARBOUR CHARTER 1982

The need for ensuring the navigation safety in the Straits region had emerged after the *Independenta* maritime accident. The "İstanbul Harbour Charter dated 1982¹²⁵" was both step taken in this respect and later had pioneered other regulations¹²⁶ related to the Straits region¹²⁷.

¹²¹ Aybay - Akten, 26.

¹²² Karayalçın, "Montreux", 3.

¹²³ See Official Gazette 14/11/2010 dated and No. 27759.

¹²⁴ See Official Gazette 25/11/2010 dated and No. 27766.

¹²⁵ See Official Gazette 21/04/1982 dated and No. 17671.

¹²⁶ As a result of the deficiencies to meet the needs of the Turkish Straits, new regulations were made in the following years: see Özersay, 123. Subsequent regulations on the Straits include the former Charter on the Maritime Traffic Order of the Straits and Marmara region of 1994 (see Official Gazette 21/06/1994 dated and No.

In the former İstanbul Harbour Charter 1982, the navigation directions were harmonized to a certain degree with the rules¹²⁸ applied in similar international waterways. As per the Article 10 of the former İstanbul Harbour Charter 1982, the traffic flow direction, which had been on the left coastal side of the vessel was changed to the right coastal side¹²⁹.

It is seen that different “navigation orders” have been adopted in years to ensure the navigation, life, property and environment safety in the İstanbul Strait and to regulate the maritime traffic¹³⁰. The “left navigation order” had been in effect between 1934 and 1982. Although it is considered that the left navigation order is compatible for the physical features of the İstanbul Strait, the frequent cross passages due to increased maritime traffic in two places¹³¹ were increasing the accident probability. Thus, after the *Independenta* marine accident, the “right navigation order” have been used since 1982¹³².

21815 RG), the former Charter on the Maritime Traffic Order of the Turkish Straits of 1998 (See Official Gazette 06/11/1998 dated and No. 23515) and the Turkish Strait Maritime Traffic Order Regulation of 2019.

¹²⁷ Özman, A.: *Deniz Hukuku*, C. I, Ankara 2006, p. 407 (*Deniz Hukuku*).

¹²⁸ See COLREG Art. 10.

¹²⁹ Özman, *Deniz Hukuku*, 407.

¹³⁰ Ece, “Deniz Kazaları”, 283.

¹³¹ Bu yerler; “Kızkulesi - Ortaköy Camii ve Tarabya - Umuryeri Sığılığı arası” olarak belirlenmiştir: See Ece, “Deniz Kazaları”, 283 ff.

¹³² Ece, “Deniz Kazaları”, 283 ff.; İstikbal, 137.. However, “the pilots, who argue that the geographical, meteorological and oceanographic structure of the İstanbul Strait obliges the left navigation order in some parts, have suggested that switching to the right navigation order will not be as safe as it used to be”: See Som, D.: “Kılavuz Kaptanlar Açıkladı: Eski Seyir Düzeni Daha Avantajlı”, Cumhuriyet Gazetesi, 29 Nisan 1982, p. 9.

Today, “Traffic Separation Orders” have been established in the right navigation order, and its application continues¹³³. In addition, with the adoption of the “navigation obligation in traffic separation” the vessels were obliged to navigate in their own lanes¹³⁴. This system is indented for reducing marine accidents and increasing the safety in the Istanbul Strait.

In order to prevent the marine accidents by high-speed navigation of the vessels in the İstanbul Harbour area, the Article 14 of the former İstanbul Harbour Charter, 1982 regulated the vessels cannot navigate over 10 nautical miles of speed with respect to the land during their passage from the Istanbul Strait unless there are some unaccountable and unavoidable circumstances¹³⁵. 10 nautical miles, which has ben determined as the speed limit continues to be accepted in the Article 14 of the Turkish Straits Maritime Traffic Order Regulation dated 2019.

CONCLUSION

The *Independenta* marine accident comprise one of the most unforgettable accidents in the history of Turkish maritime for 43 people losing their lives, the damage it created and the serious marine pollution caused by the oil spreading to sea. The accident is of great importance since it caused many maritime law specific concepts to be debated, the deficiencies to be determined and lessons to be learnt. The *Independenta* inci-

¹³³ Ece, “Deniz Kazaları”, 284.

¹³⁴ See 2019 Turkish Straits Maritime Traffic Order Regulation Art. 22.

¹³⁵ Özersay, 122.

dent expressly revealed Turkey's deficiencies in preventing and compensating marine accidents.

The primary legal effects of the *Independenta* marine accident are related to salvage and wreck removal establishments. The accident caused the importance of the salvage establishment to be acknowledged and was effective in the inclusion of Salvage Convention provisions in the TTK. In addition, the differences of wreck removal from salvage establishment and the fact that wreck removal in Turkish territorial waters should be made by Turkish citizens as per the Cabotage Law were clarified.

The failure in total and timely recovery of the pollution damages caused various draft laws about the topic to be prepared. Although the said drafts could not become laws in a short time, they constituted a significant background for future studies. The aftermath of the accident shows that Turkey had passed through dire straits in getting involved in the indemnity regime for the damages caused by oil pollution.

On the other hand, the sufficiency of the navigation rules was discussed and the former İstanbul Harbour Charter dated 1982 had constituted a basis for the current regulations about navigation order and other topics. In addition, the accident had an effect on the adoption of regulations for the possession of a compulsory liability assurance during the passage through Turkish straits.

Although the *Independenta* marine accident was among the first ten accidents that had caused serious marine pollution at that time, it could not get the required interest and attention in the world. The failure in pub-

lishing a comprehensive accident report has a significant effect in this. The lack of required interest in the accident by Turkey was due to the political and social unrest at that period.

REFERENCES

Abdullayev, C.: *Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği (Yetki - Sorumluluk - Zararın Tazmini)*, Ankara 2005.

Akın, M. Z. - Yazıcı, M.: “Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 251.

Atamer, K.: “Donatanın TTK m. 947 - 948’de Sınırlı Sorumluluğu ile BK m. 55’de Düzenlenen Adam Çalıştırmanın Sorumluluğunun Karşılaştırılması”, *Murat Sarıca Armağanı*, İstanbul 1988, p. 197.

Atamer, K.: *Deniz Ticareti Hukuku - I*, İstanbul 2017.

Aybay, G. - Akten, N.: “Türkiye’de Deniz Kazaları”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 1.

Aybay, G.: “Petrol Nakli ve Boğazlar”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 12 August 1993, p. 2.

Aydın Okur, D.: *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, İstanbul 2009.

Baylan, Ü.: “Independenta Tankeri ve Elena Cavuşevsku'nun Kaderi”, Deniz Haber, 6 October 2011, <<http://www.denizhaber.com/konuk-yazar/independenta-tankeri-ve-elena-cavusevskunun-kaderi-h27100.html>> - ao. 10/06/2020.

Bozoğlu, A.: “M/T Independenta”, Deniz Gazete, 15 Kasım 2015, p. 1, <<http://www.denizgazete.com/YAZAR/28/100968/ala-bozoalu.html>> - ao. 07/06/2020.

Can, M.: “Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi”, *XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (9-10 Haziran 2000)*, Ankara 2000, p. 191.

Çağa, T.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, İstanbul 1995.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı: Türkiye ve Dünyadaki Önemli Deniz Kazaları, 2011, <http://www.cygm.gov.tr/CYGM/Libraries/GuncekBelgeler/Turkiye_ve_Dunyadaki_Önemli_Petrol_Kazaları.sflb.ashx> - ao. 04/06/2020.

Davies, P.: “The Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, Turkey's Position and the Role of Insurers”, *Turkish Commercial Law Review Online*, 2015, Vol. I, p. 9.

De la Rue, C. - Anderson, C. B.: *Shipping and The Environment, Law and Practice*, 2nd Ed., London - New York 2009.

Demir, İ.: “Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, C. II, S. 1, p. 239.

Demir, İ.: “Milletlerarası Deniz Kirliliği Sorumluluk ve Tazminat Rejimi İçinde Türkiye’nin Yeri”, Ankara Barosu Dergisi, 2014, S. 4, p. 121.

Demir, İ.: *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara 2010.

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

Doğan, Y.: “Independenta Türkiye Klasiği”, Cumhuriyet Gazetesi, 11 Mayıs 2002, p. 11.

Doğanay, İ.: “Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlardan Dolayı Donatının Mahdut ve Gayrimahdut Sorumluluğu”, Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi, 1977, S. 14, p. 11.

Ece, N. J.: “İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazaları”, Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, p. 278.

Ece, N. J.: “Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı’nda Kazaya Karışan Gemiler ile Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi”, JEMS, 2016, Vol. IV, Iss. 1, p. 3.

Gündüz, S.: “Boğaz’da ‘Independenta’ Diye Bir Ada”, Cumhuriyet Gazetesi, 21 February 1987, p. 7.

İstikbal, C.: “Türk Boğazları”, Ece, N. J. (ed.): *Türk Boğazları*, İstanbul 2011, p. 110.

ITOPF: Oil Tanker Spill Statistics 2019, < https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/Company_Lit/Oil_Spill_Stats_brochure_2020_for_web.pdf> - ao. 11/01/2021.

Joyner, C. C. - Mitchell, J. M.: “Regulating Navigation through the Turkish Straits: A Challenge for Modern International Environmental Law”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2002, Vol. XVII, Iss. 4, p. 521.

Kalpsüz, T.: “Donatanın Akid Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 41.

Karan, H. - Var Türk, K.: “Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları”, *Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan*, İstanbul 2019, p. 617.

Karan, H.: “Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü”, *80. Yılında Montreux Türk Boğazları Konvansiyonu (9 - 10 Kasım 2016)*, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul 2017, p. 423.

Karayalçın, Y.: “Petrol tankerleri, Montreux Sözleşmesi tartışılırken”, Cumhuriyet Gazetesi, 22 September 1993, p. 3.

Karayalçın, Y.: *Özel Hukukta Meseleler ve Görüşler*, C. II, Ankara 1983.

Kender, R.: “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu (13 - 15 Ekim 1982)*, Ankara 1983, p. 205.

Kula Değirmenci, N.: “Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanan Hükümler Arasındaki ‘Bertaraf Edici’ ve ‘Seçimlik’ İlişkiler”, *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 2018, C. VII, S. 2, p. 257.

Küçükkaya, A.: “Felaketin Eşiğindeki Kent İstanbul 2”, *Cumhuriyet Gazetesi*, 31 July 2002, p. 9.

Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku I*, B. 3, İstanbul 1970.

Özersay, K.: *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara 1999.

Özman, A.: *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul 1984.

Özman, A.: *Deniz Hukuku*, C. I, Ankara 2006.

Öztürk, B. - Balcıoğlu, E. B.: “Notes on the Fisheries Compensation for the Independenta / Evriali Incident in the Istanbul Strait, Turkey”, *Journal of Black Sea/Mediterranean Environment*, 2017, Vol. XXIII, Iss. 2, p. 187.

Öztürk, B. - Poyraz, Ö. - Özgür, E.: “The Turkish Straits: Some Considerations, Threats and Future”, Oral, N. - Öztürk, B. (ed.): *The Turkish Straits Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects*, Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2006, p. 116.

Sirmen, A.: “Independenta’nın Alevleri”, Cumhuriyet Gazetesi, 17 November 1979, p. 3.

Som, D.: “Kılavuz Kaptanlar Açıkladı: Eski Seyir Düzeni Daha Avantajlı”, Cumhuriyet Gazetesi, 29 April 1982, p. 9.

Sözer, B.: “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 Londra Konvansiyonu ile Eki 1996 Protokolü’nün Türk Hukukunda Uygulanma Kabiliyeti ve Ticaret Kanunu’na Göre Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, *XXIX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (25 Aralık 2015)*, Ankara 2016, p. 123.

Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku I: Gemi - Donatan - Kaptan ve Gemi Adamları - Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1970.

Yalçın, S.: “Enkazı Bizim Kaldırmamız Gerekıyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 23 November 1980, p. 5.

Yalçın, S.: “Romen Tankeri En Az İki Hafta Daha Yanacak”, Cumhuriyet Gazetesi, 5 December 1979, p. 5.

Yalçın, S.: “Romen Tankeri Independenta’nın Enkazının Kaldırılması İşini Karara Bağlayacak Komisyon Yeniden Oluşturuluyor”, Cumhuriyet Gazetesi, 3 March 1981, p. 8.

Yazıcıoğlu, E.: “Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu”, Uçakhan Güleç, S. - Basa, N. (ed.): *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongresi (19 - 22 Kasım 2018)*, Ankara 2018, p. 140.

IMO LEG 87/11/1, August 8, 2003.

IMO MSC 71/INF.11, March 18, 1999.

<<https://www.cumhuriyetarsivi.com>>.

<<https://sozluk.gov.tr>>.

<<http://wwz.cedre.fr/en/Resources/Spills/Spills/Independenta>>

<<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/AnnouncementDetail/179/TURK-BOGAZLARI-DENIZ-TRAFIK-DUZENI-YONETMELIGI-UYGULAMA-TALIMATI>>.

<<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202020.pdf>>.

<https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf>.

<https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/71FC_e.pdf>.

<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/04/HNS-Convention-Overview_e.pdf>.