

1. ULUSLARARASI IMLTECH'25 DENİZ HUKUKU VE TEKNOLOJİLERİ 1st INTERNATIONAL SEMPOZYUMU MARITIME LAW AND TECHNOLOGIES SYMPOSIUM

20-22

KASIM/NOVEMBER
2025

DÜZCE UNIVERSITY
DÜZCE -TÜRKİYE



SEMPOZYUM
TAM METİN KİTABI

SYMPOSIUM FULL TEXT BOOK



e-ISBN: 978-625-6330-23-8





1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN:



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

1st International Maritime Law and Technologies Symposium

Full Text Book

November 20-22, 2025
Düzce, Türkiye

ISBN

978-625-6330-23-8

Preface

The International Maritime Law and Technologies Symposium (IMLTECH) was hosted by Düzce University in Düzce, Türkiye. This symposium serves as a multidisciplinary platform where the intricate relationship between maritime law and emerging technologies is explored by academics, legal experts, and industry professionals.

The rapid evolution of maritime activities, particularly with the introduction of autonomous vessels and the increasing importance of space law analogies, necessitates a robust legal and technological dialogue. This volume brings together a collection of peer-reviewed research papers that address various critical issues, including jurisdictional boundaries, the legal status of geographically disadvantaged states, and the financial aspects of shipbuilding contracts.

We would like to express our deepest gratitude to the Honor Committee, the Scientific Committee, and the Organizing Committee for their dedicated efforts in realizing this event. We also extend our thanks to the Ministry of Transport of the Republic of Türkiye for their support. Most importantly, we thank the authors and participants for their intellectual contributions, which are essential for the progressive development of international maritime law.

It is our hope that this "Full Text Book" will serve as a valuable resource for researchers and practitioners, fostering further innovation and legal clarity in the maritime domain.

IMLTECH'25 Organization Committee

Committees

HONOR COMMITTEE

Selçuk Aslan

Abdullah Yaman

Dr. Faruk Özlü

Suat Hayri Aka

Ahmet Hamdi Atalay

Dr. Mehmet Akif Nacar

Prof. Dr. Nedim Sözbir

Prof. Dr. Ahmet Hamdi Topal

Prof. Dr. Atilla Arkan

Prof. Dr. Bahri Şahin

Prof. Dr. Eyüp Debik

Prof. Dr. Hacı Ali Mantar

Prof. Dr. Hamza Al

Prof. Dr. İsmail Boz

Prof. Dr. Mehmet Bahçekapılı

Prof. Dr. Mehmet Duruel

Prof. Dr. Mustafa Alişarlı

Prof. Dr. Nafiz Arıca

Prof. Dr. Necdet Ünüvar

Prof. Dr. Nuh Zafer Cantürk

Governor of Düzce

President of the 11th Civil Chamber of the Supreme Court of Appeals

Mayor of Düzce

Former Undersecretary of the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications and Retired Ambassador

General Manager of TURKSAT

General Manager of HAVELSAN

Rector of Düzce University

Rector of Kastamonu University

Rector of İbn Haldun University

Rector of Gelişim University

Rector of Yıldız Technical University

Rector of Gebze Technical University

Rector of Sakarya University

Rector of Bandırma Onyedi Eylül University

Rector of Yalova University

Rector of İskenderun Technical University

Rector of Bolu Abant İzzet Baysal University

Rector of Piri Reis University

Rector of Ankara University

Rector of Kocaeli

ORGANIZATION COMMITTEE

Prof. Dr. Ali Öztürk

Prof. Dr. Ali Etem Gürel

Prof. Dr. Resul Kara

Prof. Dr. İsmail Demir

Prof. Dr. Yeliz Bozkurt Gümrükçüoğlu

Assoc. Prof. Kazım Sedat Sirmen

Assoc. Prof. Murat Bulut

Assoc. Prof. Sezercan Bektaş

Asst. Prof. Gökhan Yıldız

Asst. Prof. Filiz Dursun

Asst. Prof. Ceren Karagözoğlu

Asst. Prof. Dağlar Ekşi

Asst. Prof. Mehmet Duman

Asst. Prof. Gülnihal Ahter Yakacak

Asst. Prof. Ömer Faruk Kafalı

Dr. Nebile Pelin Manti

Dr. Kerem Öz

Dr. Mustafa Başkara

Düzce University

Düzce University

Düzce University

Ankara University

İbn Haldun University

Eskişehir Osmangazi University

Düzce University

Sakarya University

Düzce University

Düzce University

Sakarya University

Antalya Bilim University

Düzce University

İbn Haldun University

İbn Haldun University

İstanbul University

Antalya Bilim University

İstanbul Bar Association

Dr. Onur Sabri Durak
Dr. Yeşim Yıldız
Dr. Ali Özdemir
Res. Asst. Elif Eda Takgil
Res. Asst. Görkem Kayacık
Lwy. Egemen Demirer
Lwy. Muhlis Ünal

İstanbul Technical University
Sakarya Üniversitesi
Sakarya Üniversitesi
Düzce University
Sakarya University
İstanbul Bar Association
YSM Legal

SCIENTIFIC COMMITTEE

Prof. Dr. Ali Yeřilirmak
Prof. Dr. Burcu Özsoy
Prof. Dr. Celil Aydın
Prof. Dr. Enver Bozkurt
Prof. Dr. Gökhan Güneysu
Prof. Dr. Hacı Kara
Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz
Prof. Dr. İsmail Demir
Prof. Dr. Nil Kula
Prof. Dr. Osman Azmi Özsosyal
Prof. Dr. Şaban Kayıhan
Prof. Dr. Şafak Narbay
Prof. Dr. Yeliz Bozkurt Gümrükçüoğlu
Prof. Dr. Yücel Acer
Prof. Dr. Saliha Ağaç
Assoc. Prof. Ali İbrahim Akkutay
Assoc. Prof. Aslıhan Sevinç Kuyucu
Assoc. Prof. Gülfer Meriç
Assoc. Prof. Hakkı Hakan Erkiner
Assoc. Prof. İbrahim Ağsakal
Assoc. Prof. İlyas Gölcüklü
Assoc. Prof. Kazım Sedat Sirmen
Assoc. Prof. Murat Yorulmaz
Assoc. Prof. Oğuz Caner
Assoc. Prof. Umur Bucak
Assoc. Prof. Sabri Alkan
Assoc. Prof. Sezercan Bektaş
Asst. Prof. Bulut Ozan Ceylan
Asst. Prof. Ceren Karagözoğlu
Asst. Prof. Dağlar Ekşi
Asst. Prof. Gülnihal Ahter Yakacak
Asst. Prof. Elif Altınok Çalışkan
Asst. Prof. Ender Yalçın
Asst. Prof. İsmet Tıkız
Asst. Prof. Ömer Faruk Kafalı
Dr. Ceren Cerit Dindar

İbn Haldun University
TÜBİTAK Kutup Araştırmaları Enstitüsü
Bandırma Onyedi Eylül University
Hasan Kalyoncu University
Anadolu University
İstanbul Medeniyet University
Yıldız Technical University
Ankara University
Dokuz Eylül University
İstanbul Technical University
İstanbul Medeniyet University
Sakarya University
İbn Haldun University
Ankara Yıldırım Beyazıt University
Ankara Hacı Bayram Veli University
Ankara Hacı Bayram Veli University
İstanbul University
Özyeğin University
Marmara University
Kocaeli University
İstanbul Altınbaş University
Eskişehir Osmangazi University
Kocaeli University
Uludağ University
Kocaeli University
Bandırma Onyedi Eylül University
Sakarya University
Bandırma Onyedi Eylül University
Sakarya University
Antalya Bilim University
İbn Haldun University
Özyeğin University
Bandırma Onyedi Eylül University
Kocaeli University
İbn Haldun University
Ankara Yıldırım Beyazıt University

Dr. Kerem Öz
Dr. Mustafa Başkara
Dr. Yeşim Yıldız
Res. Asst. Görkem Kayacık
Lwy. Mehmet Hakan Tüfekçi

Antalya Bilim University
DEHUKAM
Sakarya University
Sakarya University
TMMOB Gemi Mühendisleri Odası

Editors

Prof. Dr. Nedim Sözbir, Rector of Düzce University
Suat Hayri AKA, Retired Ambassador
Prof. Dr. Ali Etem Gürel

ISBN

978-625-6330-23-8

Düzce, Türkiye

Contents

<i>Preface</i>	<i>ii</i>
<i>Committees.....</i>	<i>iii</i>
<i>Editors.....</i>	<i>vi</i>
<i>Deniz Ticaret Hukukunda Navlun Alacağına Uygulanacak Zamanaşımı</i>	<i>1</i>
<i>Otonom Gemilerin Başlangıçta Denize ve Yola Elverişliliği Sorunu.....</i>	<i>8</i>
<i>Uluslararası Deniz Hukuku Andlaşmaları Çerçevesinde Bitişik Bölge Rejimi</i>	<i>16</i>
<i>Esas Hat Kavramı ve Esas Hattın Belirlenmesi</i>	<i>21</i>
<i>Coğrafi Olarak Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Deniz Hukuku Kapsamındaki Statüsü: Kırgızistan Örneği ve Çin ile Anklav İlişkisi</i>	<i>28</i>
<i>Space Miners as the New Seafarers: Proposing a 'Space Labour Convention' by Analogy to the Maritime Labour Convention</i>	<i>36</i>
<i>Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Sınırları.....</i>	<i>44</i>
<i>Gemi İnşa Sözleşmesinde Bedel Ödeme Borcu ve Gemi Finansmanı İle İlişkisi</i>	<i>48</i>
<i>Andlaşmaların Yorumlanmasına İlişkin VAHS Hükümleri Işığında Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi</i>	<i>58</i>



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Ticaret Hukukunda Navlun Alacağına Uygulanacak Zamanaşımı ***Onur Can Güzelgün***

Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Kamu Hukuku Yüksek Lisans Bölümü, Sakarya/Türkiye.

Sorumlu Yazar: can.guzelgun@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Navlun, Türk Ticaret Kanunu'nda açık biçimde tanımlanmamış olmakla birlikte, öğretide genel olarak "taşıma sözleşmesi uyarınca bir yükün gemiyle taşınması karşılığında ödenen ücret" şeklinde tanımlanmaktadır. Bu kapsamda navlun alacağı, taşıyanın sözleşmeden doğan ücret üzerindeki talep hakkını ifade eder ve deniz taşımacılığında ekonomik denge ile sözleşmesel güvenin korunması bakımından merkezi bir öneme sahiptir. Navlun alacaklarında zamanaşımı, talep hakkının belirli bir süreyle sınırlandırılması yoluyla deniz ticaretinde öngörülebilirlik, istikrar ve hukuki güvenlik sağlamaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1246. maddesi, navlun sözleşmelerinden doğan alacaklar bakımından bir yıllık zamanaşımı süresi öngörmektedir. Bununla birlikte, sürenin başlangıcının belirlenmesi ve Türk Borçlar Kanunu'nun 146. maddesindeki genel zamanaşımı süresinin bazı hâllerde uygulanabilirliği konularında öğretide farklı görüşler bulunmaktadır. Milletlerarası alanda Lahey, Lahey-Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları, deniz taşımacılığında navlun alacağına ilişkin zamanaşımı rejimine dair farklı sistemler benimsemiş olup, Türk hukukundaki normatif yaklaşımın gelişiminde dolaylı etkiler yaratmıştır. Bu çalışma, navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresini Türk hukuku çerçevesinde sistematik ve karşılaştırmalı bir yaklaşımla incelemektedir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, Navlun Alacağı, Türk Ticaret Kanunu, Uluslararası Sözleşmeler, Zamanaşımı

Statute of Limitations Applicable to Freight Claims in Maritime Trade Law ***Onur Can Güzelgün***

Sakarya University, Institute of Social Sciences, Department of Public Law, Master's Program in Public Law, Sakarya/Turkey.

Corresponding Author: can.guzelgun@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Freight are not explicitly defined in the Turkish Commercial Code; however, they are generally defined in doctrine as "the fee paid for the carriage of cargo by ship under a contract of carriage." In this context, freight charges represent the carrier's right to claim the fee arising from the contract and are of central importance in maritime transport for maintaining economic balance and contractual certainty. The statute of limitations on freight claims ensures predictability, stability, and legal certainty in maritime trade by limiting the right to claim to a specific period. Article 1246 of the Turkish Commercial Code provides for a one-year limitation period for claims arising from freight contracts. However, there are differing views in doctrine regarding the determination of the start of the period and the applicability of the general limitation period under Article 146 of the Turkish Code of Obligations in certain cases. In the international arena, the Hague, Hague-Visby, Hamburg, and Rotterdam Rules have adopted different systems regarding the statute of limitations regime for freight claims in maritime transport, indirectly influencing the development of the normative approach in Turkish law. This study examines the statute of limitations period applicable to freight claims within the framework of Turkish law using a systematic and comparative approach.

Keywords: Maritime Trade, Freight Receivables, Turkish Commercial Code, International Agreements, Statute of Limitations

I. GİRİŞ

Deniz ticareti, taraflar arasında ekonomik değerlerin ortaya çıkmasının dışında, hız ve güven dengesi içerisinde pek çok hukuki ilişkiyi de barındıran bir faaliyet alanıdır. Bu faaliyet alanında yük taşımacılığı safhasında önemli bir unsur olan navlun sözleşmesi taşıyanın deniz yoluyla eşya taşıma edimini, taşıtanın ise bunun karşılığında navlun ödeme borcunu üstlendiği temel sözleşme tipini oluşturmaktadır. Doktrinde çeşitli tanımlar yapılmakla beraber navlun kelimesi ile ifade edilen deniz yolu ile eşya taşımalarında ödenen ücrettir[1] . Navlun alacağı, taşıyanın sözleşmeden doğan asli edim karşılığı olup, hem sözleşmesel denge hem de ekonomik süreklilik bağlamında merkezi bir öneme sahiptir. Navlun bedeli, navlun sözleşmesi ile serbest olarak belirlenir [2].

Navlun alacağının hukuki niteliği ve kapsamı kadar, bu alacağın hangi süre içerisinde ileri sürülebileceği de deniz ticaret hukuku açısından önemli bir belirleyici unsurdur. Zira deniz taşımacılığında taşıma belgelerinin zamanla kaybolabilmesi, tarafların farklı ülke ve hukuk sistemlerine tabi olması ve ticari ilişkilerin süratle sonuçlandırılma ihtiyacı, zamanaşımı kurumunu navlun alacakları bakımından özellikle önemli hale getirmektedir. Bu cihetle zamanaşımı kurumu, bir yandan hukuki güvenliği sağlarken diğer yandan tarafların belirsiz ve süresiz taleplerle karşı karşıya kalmasını önleyen işlevsel bir sınırlandırma aracıdır.

Türk hukukunda navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresi, Türk Ticaret Kanunu'nun 1246. maddesinde düzenlenen genel hükümle paralel olarak uygulanmakta ve navlun alacağı bir yıllık zamanaşımı süresine tabi kılınmaktadır. Lakin bu açık düzenlemeye rağmen münhasıran süre başlangıcının tespiti, muacceliyetin belirlenmesi hususunun teslim, zıya ve hasar gibi olgular karşısında görünümü ile özellikle doğrudan navlun alacağı için söz konusu olmasa da Türk Borçlar Kanunu'nun genel zamanaşımı hükümlerinin uygulanabilirliği konusunda doktrinsel tartışmalar bulunmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, navlun alacağına uygulanacak zamanaşımı rejimini Türk hukuku çerçevesinde sistematik biçimde incelemek; Türk Ticaret Kanunu m. 1246 hükmü ve kapsamı, süre başlangıcına ilişkin ölçütleri ve Türk Borçlar Kanunu m. 146 ile olan ilişkinin ortaya konulmasıdır. Keza deniz taşımacılığına ilişkin uluslararası sözleşmelerde benimsenen sistematüğün ve süre rejimlerinin incelenmesi sureti ile Türk hukukundaki düzenlemelerin karşılaştırması ve hukuki perspektiften değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu suretle navlun alacaklarında zamanaşımı uygulamasına ilişkin belirsizliklerin giderilmesine ve uygulamada karşılaşılan tereddütlere açıklık getirilmesi hedeflenmektedir.

II. MATERYAL VE METOT

Bu çalışmada navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı rejimi, normatif hukuk yöntemi esas alınarak incelenmiştir. Çalışmanın materyalini Türk Ticaret Kanunu, Türk Borçlar Kanunu, deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin uluslararası sözleşmeler (Hague, Hague-Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları) ile karşılaştırmalı hukuk kapsamında Alman, Hollanda, Japon ve İngiltere-Galler hukuklarına ilişkin mevzuat ve doktrinel kaynaklar oluşturmaktadır. İncelemede, özel hüküm-genel hüküm ilişkisi çerçevesinde sistematik yorum ve karşılaştırmalı hukuk yöntemi kullanılmıştır.

III. NAVLUN ALACAĞI KAVRAMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Navlun, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin ekonomik temelini oluşturan asli karşı edim olup, taşıyanın taşıma borcunu ifa etmesi karşılığında talep etmeye hak kazandığı ücret olarak ifade edilebilir. Türk Ticaret Kanunu'nda navlun kavramına ilişkin açık bir tanım yer almamakla birlikte, öğretide navlun genel olarak taşıma sözleşmesi uyarınca bir yükün gemiyle taşınması karşılığında ödenen bedel şeklinde tanımlanmaktadır. Bu yönüyle navlun alacağı, taşıyan ile taşıtan arasındaki sözleşmesel ilişkinin merkezinde yer almakta ve deniz ticaretinin ekonomik sürekliliğini sağlayan temel unsurlardan birini teşkil etmektedir.

Navlun alacağının hukuki niteliği, taşıma sözleşmesinden doğan parasal bir alacak olmasıdır. Taşıyanın taşıma edimini gereği gibi yerine getirmesiyle birlikte navlun alacağı muaccel hale gelir ve talep edilebilir bir nitelik kazanır. Bu alacak, sözleşmenin ve taşıma ilişkisinin varlık sebebini oluşturan asli borçtur. Bu özellik, navlun alacağının zamanaşımı rejimi bakımından da özel olarak değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Navlun alacağı yapısı gereği taşıyanın gelir kaynağını oluşturmakta ve taşımanın mali yapısını belirlemektedir. Navlun bedelinin belirlenmesi noktasında sözleşme serbestisinden hareketle tarafların bedeli belirleme noktasında serbest olduğu aşıkâr olmakla beraber, sözleşme kapsamında navlun alacağının belirlenmediği durumlarda yükleme zamanı ve yerinde mutâat olan miktar navlun olarak ödenecektir [3]. Navlun bedelinin zamanında ve eksiksiz şekilde ödenmesi, taşıma ilişkilerinin güven içinde sürdürülmesi açısından büyük önem taşır. Bu nedenle navlun alacağının süresiz olarak ileri sürülebilmesi, taraflar arasında belirsizlik yaratabilecek ve ticari hayatın hız ve öngörülebilirlik ilkeleriyle bağdaşmayacaktır. İşte bu noktada zamanaşımı kurumu, navlun alacağının hukuki kaderini belirleyen temel araçlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Navlun alacağına uygulanacak zamanaşımı süresi, yalnızca alacaklının talep hakkını sınırlandırmakla kalmayıp, aynı zamanda deniz ticaretinde hesaplaşmaların makul bir süre içerisinde tamamlanmasını ve taraflar arasındaki hukuki ilişkilerin kapanması açısından da ivedilik sağlamaktadır. Bu bağlamda, navlun alacağının hukuki niteliği ve işlevi, Türk Ticaret Kanunu'nda öngörülen özel zamanaşımı rejiminin dayanağını oluşturmaktadır.

IV. TÜRK HUKUKUNDA NAVLUN ALACAĞINA UYGULANACAK ZAMANAŞIMI

Navlun alacağına uygulanacak zamanaşımı süresi, Türk hukukunda Türk Ticaret Kanunu'nun 1246. maddesinde düzenlenen özel hükümden hareketle yorumlanmaktadır. İlgili madde *"(1) 1188 inci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, gemi kira sözleşmeleri ile zaman charteri sözleşmeleri ve navlun sözleşmelerinden veya konişmentodan veya onun düzenlenmesinden doğan bütün alacaklar bir yılda zamanaşımına uğrar.*

(2) Bu süre, alacağın muaccel olmasıyla işlemeye başlar." hükmünü havidir [4]. Bu düzenleme ile kanun koyucu, ilgili alacaklar bakımından kısa ve öngörülebilir bir süre rejimi benimsemiştir.

TTK madde 1246'da ihdas olunan ilgili düzenleme açık bir biçimde navlun alacağı kavramını içermese de, navlun sözleşmesinden veya konişmentodan doğan alacaklar ifadesi, taşıma karşı edimi olan navlun alacağını da kapsama alacak şekilde yorumlanmaktadır. Zira kanun maddesinde kanun koyucunun esasen taşıma ilişkisinin hukuki ve ekonomik bütünlüğü üzerinden hareket ederek zamanaşımını ayrı ayrı ihdas etmek yerine, genel bir zamanaşımı süresi ifade etmek istediği anlaşılmaktadır. Nitekim navlun alacağı kavramı her ne kadar çoğunlukla navlun sözleşmesinin asli edimi niteliği olsa da uygulamada her zaman klasik anlamda bir navlun sözleşmesinden doğmamaktadır. Özellikle konişmentonun düzenlenmesi, devri veya fiili taşıma ilişkilerinde, taraflar arasında açık bir navlun sözleşmesi bulunmasa dahi navlun alacağı ileri sürülebilmektedir. Bu nedenle navlun alacağının TTK m.1246 kapsamına dahil edilmesi, basit bir lafzi kıyasın değil; taşıma ilişkisinin fonksiyonel yapısının ve deniz ticaretindeki ekonomik gerçekliğin bir sonucudur. Bu bağlamda düzenlemenin pratik sonucu ve doktrinsel görüşler çerçevesinde m.1246'nın uygulama alanı, yalnızca sözleşme türüyle sınırlı olmayıp, deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin hukuki ilişkiden doğan ve niteliği gereği navlunla bağlantılı olan alacakları kapsayacak şekilde geniş yorumlanmaktadır. Bu yorum, hem öğretilde hem de uygulamada kabul gören yaklaşımı yansıtmakta ve TTK m.1246'nın amacına uygun, bütüncül bir zamanaşımı sisteminin kurulmasını sağlamaktadır.

Zamanaşımı süresinin başlangıcı bakımından TTK m.1246/2 hükmü, sürenin alacağın muaccel olmasıyla işlemeye başlayacağını açıkça belirtmektedir. Navlun alacağının muacceliyetinin tespiti ise uygulamada ve öğretilde en çok tartışılan hususlardan biridir. Genel olarak navlun alacağı, taşıyanın taşıma edimini tamamlaması ve navlun bedelinin talep edilebilir hale gelmesiyle muaccel olur. Bu bağlamda, yükün fiilen teslim edilmesi veya teslim edilmesi gereken tarihin gelmesi, muacceliyetin belirlenmesinde temel ölçüt olarak kabul edilmektedir. Ancak taşıma sürecinde her zaman fiili teslimin gerçekleşmemesi mümkündür. Özellikle yükün zıyaı, hiç teslim edilmemesi veya kısmi zıya ve hasar hallerinde, zamanaşımı süresinin hangi tarihten itibaren işlemeye başlayacağı tartışmalıdır. Öğretilde baskın görüş, teslimin hiç gerçekleşmediği durumlarda sürenin, yükün teslim edilmesi gereken tarihten itibaren başlatılması gerektiği yönündedir. Kısmi zıya veya hasar hallerinde ise, somut olayın özellikleri dikkate alınarak muacceliyetin tespiti gerektiği kabul edilmektedir. Bu yaklaşım, zamanaşımının amacına uygun düşmekte ve taraflar arasında hakkaniyete uygun bir denge kurulmasını sağlamaktadır.

TTK m.1246 hükmünün kapsamı ve hükmün niteliği gereği navluna bağlı olan alacakların da bu madde kapsamında değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir. Bu çerçevede, ölü navlun ya da mesafe navlunu

gibi navlunla doğrudan bağlantılı alacaklar da bir yıllık zamanaşımı süresine tabi tutulmaktadır [5]. İşbu düzenlemeden hareketle kanun koyucunun taşıma sözleşmesinden doğan ekonomik bütünlüğü koruyarak, taşıma ilişkisinden kaynaklanan alacakların tamamını kısa süre rejimi altında toplamayı amaçladığı söylenebilecektir.

Dolayısıyla hukukumuzda TTK madde 1246'da düzenlenen işbu hüküm deniz ticaretinin ilkeleriyle uyumlu olup, navlun ilişkilerinin makul bir süre içinde tasfiye edilmesini hedeflemektedir. Bununla birlikte, navlun sözleşmesiyle bağlantılı olan lakin doğrudan navlun bedeli olarak nitelendirilmeyen bazı talepler bakımından, Türk Borçlar Kanunu'nun genel zamanaşımı hükümlerinin uygulanıp uygulanamayacağı hususu ayrıca ele alınması gereken bir mesele olarak karşımıza çıkmaktadır.

V. NAVLUN ALACAKLARINDA UYGULANCAK ZAMANAŞIMININ TBK M.146 HÜKMÜ İLE İLİŞKİSİ

TTK madde 1246 hükmü ve yorumu gereği navlun alacağına uygulanacak zamanaşımında 1 yıllık süre benimsendiği aşikar olmakla ve ilgili maddenin deniz ticaretindeki alacaklar bağlamında bir özel hüküm olduğunu kabul etmekle beraber, TBK madde 146'da ihdas olunan genel zamanaşımı süresinin uygulanabilirliği de bu çalışma kapsamının diğer önemli hareket noktalarından birini oluşturmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1246. maddesi uyarınca navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresinin bir yıl olarak belirlendiği açıktır. Anılan düzenleme, deniz ticaretine özgü alacaklar bakımından özel bir zamanaşımı rejimi öngörmekte olup, bu yönüyle Türk Borçlar Kanunu'nda yer alan genel zamanaşımı hükümlerine nazaran *lex specialis* niteliği taşımaktadır. Bununla birlikte, navlun sözleşmesiyle bağlantılı bazı talepler bakımından Türk Borçlar Kanunu'nun 146. maddesinde düzenlenen genel zamanaşımı süresinin uygulanabilirliği, öğretide ve uygulamada tartışma konusu olmaya devam etmektedir.

TBK m.146 hükmü, *"Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, her alacak on yıllık zamanaşımına tabidir."* şeklindeki düzenlemesiyle, alacaklar açısından genel nitelikli bir zamanaşımı süresi ihdas etmektedir [6]. Niteliği gereği genel hüküm olan bu düzenlemenin, navlun alacağı bakımından asli bir zamanaşımı rejimi oluşturmadığı; ancak TTK madde 1246 kapsamı dışında kalan ve navlun sözleşmesinden doğmakla beraber navlun olarak adlandırılmayan bazı talepler yönünden tamamlayıcı bir işlev üstlenebileceği hususu ise doktrin tarafından tartışılmakta ve kimi yazarlarca işbu genel zamanaşımı süresinin uygulanabileceği kabul edilmektedir. Örneğin bu paralellikte kimi yazarlar gecikme zararına sebebiyet veren hallerin doğrudan doğruya navlun sözleşmesinden kaynaklanmadığı durumlarda, gecikme zararına neden olan olayın özel olarak tabi olduğu bir zamanaşımı süresi var ise o sürenin uygulanacağını; özel hükmün bulunmadığı hallerde ise TBK madde 146'daki genel zamanaşımı hükmünün uygulanabileceğini belirtmektedir [5].

TBK madde 146'nın navlun alacağına uygulanması hususunun tespitinde temel faktör ileri sürülen talebin deniz taşıma ilişkisinin ücret karşılığına hizmet eden navlun rejimi kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği noktasında toplanmaktadır. Eğer ileri sürülen talep, taşıyanın taşıma edimini ifa etmesi karşılığında doğan navlun alacağına veya niteliği gereği navluna sıkı sıkıya bağlı bir alacağa ilişkin ise, bu durumda TTK m.1246'da öngörülen bir yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerekir. Buna karşılık, navlun sözleşmesiyle bağlantılı olmakla birlikte, sözleşmenin asli edimini oluşturmayan veya zamanla bu edimle olan bağıı kaybeden talepler bakımından TBK m.146'nın devreye girmesi mümkündür. Bu doğrultuda somut olayda ileri sürülen talebin kaynağı, amacı ve navlun sözleşmesiyle olan fonksiyonel ilişkisi birlikte değerlendirilmelidir. Talep, doğrudan navlun bedelinin tahsiline, navluna bağlı alacaklara veya bittabi TTK madde 1246'da ihdas olunan alacaklara yönelikse, özel düzenleme olan TTK m.1246 uygulanmalıdır. Buna karşılık, ileri sürülen talep taşıma sözleşmesiyle bağlantılı olmakla birlikte bağımsız bir zarar kalemine, sözleşme dışı bir borca veya navlun ilişkisinden kopmuş tali bir talebe dayanıyorsa, bu hallerde TBK madde 146'da düzenlenen genel zamanaşımı hükmünün uygulanması gündeme gelebilir. TBK madde 146'daki genel zamanaşımı süresinin uygulanabilirliği açısından özellikle gecikme zararları, sözleşme dışı tazminat talepleri veya navlun alacağıyla doğrudan bağlantısı bulunmayan yan talepler bakımından, her somut olayda talebin hukuki niteliği ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Bu bağlamda belirleyici olan, talebin navlun sözleşmesinin ekonomik ve hukuki çekirdeğini oluşturup oluşturmadığıdır. Eğer talep,

navlun alacağının doğal bir uzantısı olarak değerlendirilemiyorsa, TBK m.146'da öngörülen genel zamanaşımı süresinin tamamlayıcı nitelikte uygulanması mümkündür.

Sonuç itibarıyla özetlemek gerekir ki, TBK m.146 hükmü navlun alacakları bakımından genel ve asli bir zamanaşımı rejimi teşkil etmemekte; yalnızca TTK m.1246'nın kapsamı dışında kalan, navlun sözleşmesiyle bağlantılı olmakla birlikte navlun alacağı niteliği taşımayan bağımsız talepler yönünden istisnai ve tamamlayıcı bir uygulama alanı bulmaktadır.

VI. ULUSLARARASI DÜZENLEMELER İŞİĞİNDE NAVLUN ALACAKLARINA UYGULANACAK ZAMANAŞIMI

Uluslararası düzenlemeler incelendiğinde deniz yoluyla yapılan taşınmalarda navlun alacağına uygulanacak zamanaşımı hususunda, çoğu kez kısa sürelerin benimsendiği görülmektedir. Bunun temel gerekçesi, deniz taşımalarında uyumsuzluğun genellikle teslim sürecine yakın dönemde görünür hale gelmesi, buna karşılık delillerin (teslim belgeleri, kayıtlar, yük tespitleri, liman/terminal işlemleri) zamanla zayıflaması ve taşıma zincirinin çok aktörlü yapısı sebebiyle belirsizliğin uzamasının ticari hayatta ciddi maliyetler doğurmasıdır. Bu çerçevede uluslararası konvansiyonlar, taşıma uyumsuzluklarının makul bir sürede kapanmasını sağlayan süre rejimleri öngörerek, deniz ticaretinde hukuki öngörülebilirliği güçlendirmeyi hedefler.

Navlun alacağına uygulanacak zamanaşımı hususunda uluslararası alandaki düzenlemeler incelendiğinde, ilgili konvansiyonların navlun alacağına ilişkin doğrudan bir düzenleme ihdas etmekten ziyade, ağırlıklı olarak taşıyanın taşıma ilişkisinden doğan sorumluluğu (özellikle eşyanın zıyı/hasarı, gecikme ve teslim) çerçevesinde yorumlanacak hükümlere sahip olduğu görülebilecektir. Buna rağmen, konvansiyonların benimsedikleri kısa süre yaklaşımı, deniz ticaretinde süre rejimlerinin genel mantığını göstermesi bakımından navlun alacağına ilişkin iç hukuk tartışmalarında açıklayıcı bir karşılaştırma zemini sunmaktadır.

Hague (Lahey) Kuralları olarak anılan 1924 tarihli "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu" uluslararası hukuk bağlamında deniz yoluyla eşya taşımacılığında önemli ilk belgelerdendir. Hague Kuralları'nda zamanaşımı süresi, taşıyanın eşyanın zıyı veya hasarından doğan sorumluluğuna ilişkin talepler bakımından düzenlenmiştir. Hague Kuralları'nın III. maddesinin 6. fıkrası uyarınca, her halükarda, malların tesliminden veya malların teslim edilmesi gereken tarihten itibaren bir yıl içinde dava açılmadığı takdirde, taşıyıcı ve gemi kayıp veya hasardan kaynaklanan tüm sorumluluklardan muaf tutulacağı hükme bağlanmış olup, bu düzenleme, deniz taşımalarında uyumsuzlukların kısa sürede gündeme getirilmesini zorunlu kılarak, taşıma ilişkilerinin hızlı biçimde tasfiye edilmesini hedefleyen klasik kısa süre modelini ortaya koymaktadır [7].

Zaman içinde meydana gelen gelişmeler neticesinde Hague Kuralları uygulamada ortaya çıkan ihtiyaçlar ekseninde 1968 tarihli Visby Protokolü ile değiştirilmiş ve Hague-Visby Kuralları adı altında yeniden düzenlenmiştir. Zamanaşımı açısından Hague-Visby Kuralları da Hague Kuralları'ndaki sistemi benimsemiş ve bir yıllık zamanaşımı süresini aynen korumuştur [8]. Böylece deniz ticaretinde hukuki kesinlik ve hızlı tasfiye ilkeleri süre rejimi bakımından devam ettirilmiştir.

Deniz yoluyla eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğunu yeniden tanımlamayı ve özellikle yük ilgililerinin korunmasını güçlendirmeyi amaçlayan ve önceki uluslararası konvansiyonların uygulamadaki aksaklıkları çözümleyememesi sebebi ile olarak ortaya çıkan 1978 tarihli Hamburg Kuralları, taşıyan lehine daha sınırlı bir sorumluluk rejimi öngören Hague ve Hague-Visby sistemlerinden belirli ölçüde ayrılmaktadır [9]. Zamanaşımı süresi bakımından Hamburg Kuralları, önceki rejimlere kıyasla daha geniş bir süre benimsemiştir. İlgili konvansiyonun 20. maddesi uyarınca konvansiyon kapsamındaki taşıma ilişkilerinden doğan talepler bakımından iki yıllık bir zamanaşımı süresi kabul edilmiştir [10]. Söz konusu sürenin, eşyanın teslim edildiği tarihten veya teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlaması öngörülmüş; bu suretle, özellikle teslimden sonra ortaya çıkan veya zarar miktarı sonradan netleşen durumlar bakımından hak sahiplerine taleplerini ileri sürebilmeleri için daha geniş bir zaman aralığı tanınmıştır. Bununla birlikte, Hamburg Kuralları'nda kabul edilen bu iki yıllık süre, genel borçlar hukukunda öngörülen zamanaşımı süreleriyle karşılaştırıldığında halen kısa süre niteliğini korumakta ve deniz ticaretinde uyumsuzlukların makul bir süre içinde tasfiye edilmesi hedefini sürdürmektedir.

Hamburg Kuralları'nı takiben, deniz taşımacılığında yaşanan yapısal dönüşümler, özellikle çok modlu taşımacılığın yaygınlaşması ve taşıma zincirlerinin giderek karmaşık hale gelmesi, daha kapsamlı bir düzenleme ihtiyacını gündeme getirmiştir. Bu ihtiyaç doğrultusunda kabul edilen 2008 tarihli Rotterdam Kuralları, taşıma sözleşmesini yalnızca deniz taşımasıyla sınırlı görmeyen ve denizle bağlantılı diğer taşıma safhalarını da kapsayan geniş bir sözleşme rejimi öngörmektedir. Zamanaşımı süresi bakımından Rotterdam Kuralları, Hamburg Kuralları ile büyük ölçüde paralel bir yaklaşım benimsemiştir. Nitekim Sözleşme'nin 62. maddesi uyarınca, konvansiyon kapsamındaki sözleşmesel yükümlülüklerin ihlalden doğan talepler bakımından iki yıllık bir zamanaşımı süresi kabul edilmiştir [11]. Bu suretle, hem deniz ticaretinde hukuki ilişkilerin makul bir süre içinde sona erdirilmesi hem de modern ve çok aktörlü taşıma ilişkilerinde tarafların iddialarını hazırlayabilmesi arasında bir denge kurulması amaçlanmıştır.

Uluslararası deniz taşıması sözleşmelerinde benimsenen işbu kısa süre rejimleri, birçok ulusal hukuk düzenine de yansımıştır. Bu yansıma, her zaman konvansiyon hükümlerinin birebir iç hukuka aktarılması şeklinde olmasa da, taşıma ilişkilerine özgü kısa zamanaşımı sürelerinin kabul edilmesi biçiminde ortaya çıkmaktadır. Örneğin Alman hukukunda, Alman taşıma ilişkisine tabi talepler bakımından kural olarak bir yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Benzer biçimde Hollanda ve Japonya gibi ülkelerin iç hukukunda da taleplerin bir yıl içinde ileri sürülmemesi halinde zamanaşımına uğrayacağı açıkça düzenlenmiştir. Buna karşılık, bazı common law hukuk sistemlerinde navlun alacağı çoğunlukla sözleşmesel bir borç olarak değerlendirilmekte; özel bir taşıma zamanaşımı öngörülmediği durumlarda genel sözleşme zamanaşımı süreleri uygulanmaktadır. Örneğin İngiltere ve Galler'de basit sözleşme alacakları bakımından genel süre altı yıl olarak kabul edilmiştir.

Uluslararası deniz taşıması rejimleri ile seçilmiş ulusal hukuk örnekleri birlikte değerlendirildiğinde, deniz ticaretinde zamanaşımı bakımından kısa süre esasının baskın olduğu görülmektedir. Hague ve Hague-Visby Kuralları ile birçok ulusal hukuk düzeninde bir yıllık, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda ise iki yıllık sürelerin benimsenmesi, bu eğilimin açık göstergesidir. Türk hukukunda navlun alacakları bakımından TTK m.1246 ile kabul edilen bir yıllık özel zamanaşımı süresi de, bu uluslararası ve karşılaştırmalı eğilimle uyumlu bir düzenleme olarak değerlendirilebilir.

VII. SONUÇLAR

Bu çalışmada yapılan inceleme sonucunda, navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresinin belirlenmesinin, yalnızca kanunlarda öngörülen sürelerin karşılaştırılmasıyla çözümlenebilecek teknik bir mesele olmadığı; deniz ticaretine özgü hukuki ilişkilerin niteliği dikkate alınarak özel hüküm-genel hüküm ilişkisinin sistematik biçimde değerlendirilmesini gerektirdiği tespit edilmiştir. Deniz taşımacılığının çok aktörlü yapısı, ticari ilişkilerin süratle tasfiye edilmesi ihtiyacı ve delillerin zamanla zayıflaması olguları, zamanaşımı rejiminin bu alanda ayrı bir öneme sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Türk hukukunda navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresi bakımından, Türk Ticaret Kanunu'nun 1246. maddesi ile öngörülen bir yıllık sürenin, deniz ticaretinin hız, güvenlik ve öngörülebilirlik esaslarına dayanan yapısıyla uyumlu bir özel düzenleme niteliği taşıdığı sonucuna varılmıştır. Anılan hüküm, deniz taşımasına ilişkin alacakların uzun süre belirsizlik altında kalmasını önlemeyi ve taraflar arasındaki hukuki ilişkilerin makul bir süre içerisinde kapanmasını sağlamayı amaçlayan bir sistematik üzerine kuruludur.

Bu çerçevede, navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresinin belirlenmesinde TTK m.1246'nın kural olarak öncelikle dikkate alınması gereken özel hüküm olduğu tespit edilmiştir. İnceleme kapsamında ulaşılan bu sonuç, navlun sözleşmesinin deniz ticareti içindeki ekonomik ve hukuki işlevi ile kısa süreli zamanaşımı rejiminin gerekçeleri arasında yapısal bir uyum bulunduğunu ortaya koymaktadır. Böylece, navlun alacaklarının zamanaşımına tabi tutulmasında özel düzenleme esas alınarak, deniz ticaretinin kendine özgü ihtiyaçlarına cevap veren bir hukuki çerçeve oluşturulduğu sonucuna ulaşılmıştır.

VIII. TARTIŞMA

Türk hukukunda benimsenen kısa süreli zamanaşımı rejiminin uluslararası eğilim ile uyumu, özel hükmün önceliği ilkesinin dayanağını güçlendirmekte; ancak uygulamada her talebin otomatik olarak aynı süreye tabi tutulması riskini de gündeme getirmektedir. Uluslararası deniz taşımasına ilişkin sözleşmeler

ile karşılaştırmalı hukuk örnekleri incelendiğinde, deniz taşımalarından doğan alacaklar bakımından kısa süreli zamanaşımı rejimlerinin istisnai değil, aksine genel kabul görmüş bir yaklaşım olduğu görülmektedir. Hague ve Hague-Visby Kuralları'nda bir yıllık, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda ise iki yıllık sürelerin benimsenmiş olması, süre uzunlukları bakımından farklılık arz etse de, deniz ticaretinde uyuşmazlıkların makul bir süre içinde ileri sürülmesi gerektiği yönündeki ortak anlayışı yansıtmaktadır. Benzer şekilde, Alman, Hollanda ve Japon hukuklarında taşıma ilişkilerinden doğan talepler bakımından kısa zamanaşımı sürelerinin kabul edilmesi, bu yaklaşımın ulusal hukuk düzenlerine de sirayet ettiğini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, navlun ilişkisi içinde ileri sürülen her talebin, salt bu ilişki kapsamında doğmuş olması nedeniyle otomatik olarak bu özel süreye tabi tutulması, zamanaşımı hukukunun genel ilkeleriyle bağdaşmayacaktır. Zamanaşımı süresinin tayininde belirleyici olan, talebin navlun sözleşmesinin asli edimiyle olan fonksiyonel bağlantısı ve hukuki niteliğidir.

IX. ÇIKARIM

Navlun sözleşmesinin ekonomik çekirdeğini oluşturan ücret/bedel ilişkisinden doğan talepler bakımından TTK m.1246'da öngörülen bir yıllık sürenin uygulanması isabetli olacaktır. Buna karşılık, navlun rejiminin bu çekirdeği dışında kalan ve bağımsız nitelik taşıyan talepler yönünden, özel düzenlemenin kapsam sınırlarının aşılması söz konusu olabileceğinden, genel zamanaşımı hükmü olan TBK m.146'nın tamamlayıcı biçimde devreye girmesi mümkündür. Bu yaklaşım, özel hükmün önceliği ilkesini zedelemeksizin, genel hükmün sistematik rolünü muhafaza etmektedir.

Sonuç itibarıyla, navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresinin tespitinde, tek tip ve otomatik bir çözüm yerine, talebin hukuki niteliğini esas alan, özel hüküm–genel hüküm dengesini gözetten bir değerlendirme yapılması gerekmektedir. Böyle bir yaklaşım, hem Türk deniz ticareti hukukunun iç sistematikleğiyle hem de uluslararası düzenlemeler ve karşılaştırmalı hukukta benimsenen esaslarla uyumlu, öngörülebilir ve uygulamaya elverişli bir çözüm sunmaktadır.

TEŞEKKÜR

Bu değerli sempozyumun düzenlenmesinde emeği geçen tüm kişilere, düzenleme, onur ve bilim kurullarına, sempozyuma katkı sağlayan kurum ve kuruluşlara ve nihayetinde düzenleme kurulunda yer alan saygıdeğer hocam Doç. Dr. Sezercan Bektaş'a teşekkürü borç bilirim.

KAYNAKÇA

- [1] Cumalıoğlu, Emre, *Kırkambar Sözleşmesi*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s. 22.
- [2] Şeker, Hakan, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020, Birinci Baskı, Ocak 2020, s. 26.
- [3] Öcal, Muharrem, *Fiilî Taşıyanın Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2024, Birinci Baskı, Kasım 2024, s. 30–32.
- [4] Türk Ticaret Kanunu, Kanun No: 6102, Resmî Gazete, 14.02.2011, Sayı: 27846, m. 1246.
- [5] Aytekin, Metin Uğur, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019, Birinci Baskı, Şubat 2019, s. 146–147.
- [6] Türk Borçlar Kanunu, Kanun No: 6098, Resmî Gazete, 04.02.2011, Sayı: 27836, m. 146.
- [7] Hague Rules 1924, *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*, Erişim adresi: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> (Erişim tarihi: 03.01.2026)
- [8] Hague - Visby Rules, Erişim adresi: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm> (Erişim tarihi: 03.01.2026)
- [9] Taşkın, Büşra Nur, *Taşıyanın Muhtemel Sorumluluk Halleri*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2023, Birinci Baskı, Temmuz 2023, s. 45–58.
- [10] United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)*, Erişim adresi: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/mediadocuments/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf (Erişim tarihi: 13.01.2026)
- [11] Rotterdam Rules, *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Erişim adresi: https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/Rotterdam_Kurallar_B1_ENG.pdf (Erişim tarihi: 14.01.2026)



1st International Maritime Law and
Technologies Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Otonom Gemilerin Başlangıçta Denize ve Yola Elverişliliği Sorunu

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY

Piri Reis Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye.

ftopsoy@pirireis.edu.tr

ÖZET

Otonom gemi ifadesi geniş bir anlama sahiptir. Kavram, kontrol merkezi adı verilen kıyıda bir merkez vasıtasıyla kontrol edilen gemilerden; hiçbir insan gücü veya müdahalesi olmaksızın tamamıyla otonom olarak çalışan gemileri kapsar. Yine su altı ve su üstü otonom gemiler de kavrama dahildir. Bu sebeple konuyla ilgili çalışmalarda otonom gemi kavramı tanımlanırken, geminin seyrüseferinde insan faktörünün etkisi dikkate alınarak bir sınıflandırma yapılması yolu tercih edilmektedir. Doktrin ve uygulamadaki mevcut bu muğlaklığa rağmen otonom gemileri, genel olarak, gemide herhangi bir insan gücüne ihtiyaç duymaksızın denizde seyrüsefer edebilen deniz aracı olarak tanımlamak mümkündür.

Günümüzde askeri amaçlı kullanımı daha yaygın olmakla birlikte, 2016 yılından itibaren otonom gemilerden ticari amaçlar için de yararlanılmaya başlanmıştır. Hâlen otonom gemilerin deniz ticaretinde kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik pek çok projenin yürütüldüğü bilinmektedir. Yakın gelecekte de ekonomik avantajları sebebiyle otonom gemilerin deniz ticaretinde önemli bir orana sahip olacağı tahmin edilmektedir.

Deniz ticaretindeki bu gelişmeler ise beraberinde yeni bir takım hukuki tartışmaları getirecektir. Muhtemel bu yeni sorunlardan birisi de taşıyanın, geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluğu olacaktır. Çalışmada özellikle üzerinde insan bulunmayan (IMO Sınıflandırma sistemine göre MASS 3 ve MASS 4 seviyesindeki) su üstü otonom gemilerin denize ve yola elverişliliği sorunu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Denize elverişlilik, Kontrol merkezi, Otonom gemi, MASS, Taşıyanın sorumluluğu.*

I. GİRİŞ

Otonom gemi ifadesi geniş bir anlama sahiptir. Kavram, kontrol merkezi adı verilen kıyıda bir merkez vasıtasıyla kontrol edilen gemilerden; hiçbir insan gücü veya müdahalesi olmaksızın tamamıyla otonom olarak çalışan gemileri kapsar [1]. Yine su altı (*underwater*) ve su üstü (*surface*) otonom gemiler de kavrama dahildir [2]. Bu sebeple ilgili çalışmalarda otonom gemi kavramı tanımlanırken, geminin seyrüseferinde insan faktörünün etkisi dikkate alınarak bir sınıflandırma yapılması yolu seçilmektedir [3]. Doktrin ve uygulamadaki mevcut bu muğlaklığa rağmen otonom gemileri, genel olarak, gemide herhangi bir insan gücüne ihtiyaç duymaksızın denizde seyrüsefer edebilen deniz araçları olarak tanımlamak mümkündür.

Günümüzde askeri amaçlı kullanımı daha yaygın olmakla birlikte, 2016 yılından itibaren otonom gemilerden ticari amaçlar için de yararlanılmaya başlanmıştır [2]. Ticari amaçlı ilk insan taşıması 2016 yılında "*Utrecht*"; eşya taşıma faaliyeti ise 2017 yılında "*Neptune*" adlı otonom gemileriyle gerçekleştirmiştir [4]. Hâlen otonom gemilerin deniz ticaretinde kullanımına yönelik pek çok projenin yürütüldüğü bilinmektedir [3]. Ekonomik avantajları sayesinde otonom gemilerin, çok da uzak olmayan bir gelecekte, deniz ticaretinde yaygın şekilde kullanılacağı tahmin edilmektedir. Hatta önemli sivil toplum örgütlerinden Norveç Donatanlar (Armatörler) Birliği (*Norwegian Shipowners' Association*) ve yine Japon Nippon Vakfı'nın (*The Nippon Foundation*), otonom gemilerin deniz ticaretindeki payının 2050 yılına kadar % 50 olmasını bekledikleri; planlamaların da buna göre yapıldığı bildirilmektedir [5].

Navlun sözleşmelerinin otonom yük gemileriyle ifa edilmesi, kuşkusuz, beraberinde pek çok hukuki tartışmayı da getirecektir ([6], [7]). Muhtemel bu yeni sorunlardan birisi de geminin başlangıçta denize,

yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluk olacaktır [8]. Çalışmada özellikle üzerinde insan bulunmayan (IMO Sınıflandırma sistemine göre MASS 3 ve MASS 4 seviyesindeki) su üstü otonom gemilerin denize ve yola elverişliliği sorunu incelenmiştir.

II. OTONOM GEMİ KAVRAMI

Genel anlamda otonom gemiler, gemide herhangi bir insan gücüne ihtiyaç duymaksızın denizde seyrüsefer edebilen deniz araçlarıdır. Bu özelliğe sahip gemilerden bir kısmı denizde seyrüseferini gemide hiç veya sınırlı sayıda insanın varlığıyla uzaktan kumanda yoluyla gerçekleştirmekte; bir kısmı ise gemide hiç insan gücüne ihtiyaç duymaksızın otonom sistemler vasıtasıyla yapmaktadır. Bu sebeple otonom gemiler, geminin kontrolüne göre çeşitli seviyelere ayrılarak tanımlanmaya çalışılmaktadır.

A. Terminoloji

Herhangi bir insan müdahalesine ihtiyaç duymadan denizde seyrüsefer etme yeteneğine sahip gemiler üzerinde terim birliği bulunmamaktadır. Genel olarak doktrinde bu nitelikteki gemileri göstermek üzere; “mürettebatsız gemi (*uncrewed ship*)”, “gemi adamı bulunmayan gemi (*uncrewed ship*)”, “akıllı gemi (*smart ship*)”, “insansız gemi (*unmanned ship*)” terimleri kullanılmaktadır ([9], [10], [11], [12]). Doktrindeki bu farklılığın temelinde, henüz konuyla ilgili uluslararası veya ulusal hukuki bir düzenlemenin yapılmamış olmasının etkili olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Çalışmada ise Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization – IMO*) ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comite Maritime International – CMI*) tarafından da benimsenen “otonom gemi (*autonomous ship*)” terimi tercih edilmiştir.

B. Tanım ve Sınıflandırılması

Doktrin ve uygulamada ortak bir gemi tanımı bulunmamakta; mevcut tanımlar ise birbirine oldukça benzemektedir ([13], [14],[15], [16]). Otonom gemi terimi, kıydan bir merkez vasıtasıyla kontrol edilen gemilerden, hiçbir insan müdahalesine ihtiyaç duymaksızın tam otonom gemilere kadar geniş bir yelpazeyi kapsar. Bu sebeple konuyla ilgili çalışmalarda otonom gemi kavramı tanımlanırken, geminin seyrüseferinde insan faktörünün etkisi dikkate alınarak bir sınıflandırma yapılması yolu seçilmektedir [17]. Uluslararası çalışmalarda yapılan bu sınıflandırmalardan birisi de IMO tarafından yapılan Deniz Otonom Su Üstü Gemileri Kodu (*Maritime Autonomous Surface Ship Code – IMO MASS Kodu*)’dur [18].

IMO MASS Kodu, IMO tarafından otonom su üstü gemilerinin işletilmesine yönelik hazırlanan bir düzenlemedir. Kodda gemiler otonom seviyelerine göre bir ayrıma tabi tutulmuştur. Kodun, 2028 yılından itibaren zorunlu olarak özellikle yük gemileri hakkında uygulanması planlanmaktadır [18]. MASS seviyesine göre otonom gemiler:

- (i) Geminin otomasyon sistemlerini çalıştırmak ve kontrol etmek için gemi adamlarının gemide bulunduğu (MASS 1),
- (ii) Geminin sevk ve idaresinin başka bir merkezden kontrol edildiği ancak gemi adamının gemi sistemlerini ve işlevlerini kontrol altına almak ve işletmek üzere bulunduğu (MASS 2),
- (iii) Üzerinde insan bulunmayan, geminin uzaktan başka bir merkezden kontrol edildiği (MASS 3),
- (iv) Tam otonom, yani geminin sevk ve idaresinin kendi başına karar alan ve uygulayan yapay zekâ ile yürütülen gemiler (MASS 4)

Olmak üzere dört seviyeye ayrılmıştır ([3], [10], [11], [16], [19], [20], [21], [25]).

Llyod’s Regiter’de yapılan derecelendirmede ise insan faktörünün karar vermedeki fonksiyonuna göre gemiler AL0’dan AL6’ya kadar yedi seviyeye ayrılmıştır [3]. Bu seviyelerden AL4, AL5 ve AL6’nın otonom gemi olduğu söylenebilir.

C. Hukuki Niteliği

Otonom gemilerin hukuki niteliği, özellikle, uygulanacak hukuk kurallarının belirlenmesi bakımından önemlidir. Bu kapsamda cevap bulunması gereken konuların başında otonom gemilerin, hukuki anlamda gemi olup olmadığı gelmektedir [22]. Zira Türk Ticaret Kanunu (TTK)’nın deniz ticaretiyle ilgili hükümleri, kural olarak, ticaret gemileri hakkında uygulanır (TTK m. 935/I). TTK anlamında ticaret gemisi olmanın ön koşulu ise TTK’nın 931/I maddesi uyarınca gemi niteliğine sahip olmayı gerektirir. Bu anlamda otonom gemilerin TTK uyarınca gemi olarak kabul edilmemesi hâlinde, bu gemiler deniz ticaretinde kullanılsa dahi, TTK’nın ilgili hükümleri uygulanmayacaktır. Daha açık ifadeyle, taşıyanın sorumluluğu bakımından otonom geminin başlangıçta denize veya yola elverişli olmasının özel bir önemi olmayacaktır. Otonom gemilerin hukuki statüsü, ayrıca, uluslararası standartları özellikle sicile tescil, bayrak çekme hakkının kullanılması, sertifikalanması ve liman devleti kontrolü sisteminin uygulanması bakımından da özel öneme sahiptir [23].

Gemi kavramı deniz ticaretinin esaslı unsuru olmasına rağmen, kavramın uluslararası ve ulusal hukukta ortak bir tanımı yoktur [24]. Bu sebeple her hukuk dalı ihtiyaç duyduğu unsurları kapsayan bir gemi tanımı yapmayı tercih etmiştir ([26], [27], [34]). Örneğin TTK’nın 931/I maddesinde gemi, “*tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç(ın), kendiliğinden*

hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından “gemi” sayıl(acağı)” hükme bağlanmıştır. Buna karşın 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun (4922 sayılı Kanun) 1(B) maddesinde “denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç(in), adı, tonlatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi” olduğu hükme bağlanmıştır. Yine 1977 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü’nün Kural 3(a) maddesinde tekne (gemi) terimi, “su üstünde kalkarak seyreden ve deniz uçakları dâhil, su üzerinde taşıma aracı olarak kullanılmakta olan veya kullanılmaya elverişli bulunan her türlü deniz aracını” anlamında kullanılmıştır. Deniz İş Kanununun 1/III maddesinde ise “Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar(in) da (gemi) sayıl(acağı)” hükme bağlanmıştır.

Uluslararası hukukta da gemi terimi üzerinde yeknesaklık bulunmamaktadır. Örneğin 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Law of the Sea - BMDHS*)’nin 91/I maddesinde her devletin gemilerin tescil şartlarını belirleyeceği, 92/I maddesinde gemilerin tek bir devletin bayrağı altında seyredeceği, 94. maddesinde ise bayrak devletlerinin yükümlülükleri ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna karşın sözleşmede açık bir gemi tanımı yapılmamıştır. Buna karşın Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL*)’nin 2(4) maddesinde gemi teriminin, hidrofil botlar, hava yastıklı gemileri, suya dalabilen, yüzen ve hareketli ve sabit platformlar dahil olmak üzere deniz çevresinde kullanılan her tip tekneyi kapsadığı belirtilmiştir.

Teknolojik sebeplerle günümüzde otonom gemilerin genel olarak küçük boyutlarda olduğu [6] dikkate alındığında, “pek küçük olmama” koşulunun sağlanıp sağlanmadığı önemli bir sorun olarak ortaya çıkacaktır¹. Yine MASS 3 ve MASS 4 seviyesi otonom gemilerde gemi adamının bulunmaması, otonom gemilerin hukuki anlamda gemi olma ([28]) özellikle donatan ve taşıyanın gemi adamlarının kusurundan ileri gelen zararlardan sorumluluğu tartışma konusu olacaktır.

Konu hakkında ayrıntıya girilmesi çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, bir deniz aracının gemi olmasında, aracın suda hareket etmesini sağlayan şeyin (geminin hareketinin rüzgâr, fueloil veya nükleer enerjiyle sağlanmasının) önemi yoktur. Hatta doktrinde makinesi olmayan ve yedekte çekilen bir aracın da TTK anlamında gemi olarak kabul edilebileceği belirtilmektedir [(34), (35)]. Çalışmada ise otonom gemilerin TTK anlamında gemi olarak kabul edildiği varsayımından hareket edilmiştir.

III. DENİZE VE YOLA ELVERİŞİLİK

Denize, yola ve yüke elverişli gemi terimleri deniz ticareti hukukuna özgü kavramlardır. TTK’nun 932. maddesinde tanımlanan kavramlar, çok genel anlamda, geminin yapacağı yolcuğu herhangi bir can, mal veya çevre zararına yol açmayacak şekilde tamamlayabilecek niteliğe sahip olmasını ifade eder.

A. Başlangıçtaki Elverişsizlik

Deniz ticaretinde geminin denize veya yola elverişli olmaması, elverişsizliğin meydana geldiği ana göre; “başlangıçtaki elverişsizlik” ve “sonraki elverişsizlik” olarak ikiye ayrılır. Bunlardan başlangıçtaki elverişsizlik, geminin yolculuğa başlamadan önce denize, yola veya yüke elverişli olmamasını ifade eder. Daha açık anlatımla, başlangıçtaki elverişsizlik yolculuğun başlamasından önceki evreye ait olup; yolculuğun başladığı an itibarıyla aranır [29]. Yükleme tamamlandıktan sonra meydana gelen herhangi bir elverişsizlik, başlangıçta elverişsizlik olarak kabul edilemez [29].

Yolculuk başladıktan sonra meydana gelen elverişsizlikler ise sonraki elverişsizlik olarak adlandırılır ([29], [30], [31]). Sonraki elverişsizlik için geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasını gerektiren eksiklik, yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkmış olmalıdır. Başlangıçtaki bir elverişsizliğin yolculuk boyunca devam etmesi, onu sonraki elverişsizliğe dönüştürmez [32].

Denize, yola ve yüke elverişlilik kavramı TTK’nın 932. maddesinde tanımlanmıştır². Buna göre denize elverişlilik, geminin “gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı” koyabilmesidir. Yola elverişlilik ise “denize elverişli olan geminin, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere” sahip olmasıdır [33].

Tanımlardan anlaşılacağı üzere her iki elverişlilik de görecelidir [30]. Geminin türüne, büyüklüğüne, çıkacağı yolculuğa ve zamana göre değişir. İstanbul-Köstence arasında yapılacak olan bir yolculuk için denize elverişli olan bir gemi, İstanbul-Hamburg arası elverişli olmayabilecektir. Geminin yola elverişli

¹ Pek küçük sayılan otonom gemiler TTK uyarınca göre gemi vasfına sahip değil iken; 4922 sayılı Kanun veya MARPOL’a göre gemi olarak kabul edilecektir

² Çalışmanın konusu “denize ve yola elverişlilik” ile sınırlanmış olup; “yüke elverişlilik” kavramı kapsam dışı nda tutulmuştur.

olması ise geminin öncelikle denize elverişli olmasını gerektirir. Denize elverişli olmayan bir geminin, yola elverişli olması hukuken mümkün değildir.

Uygulamada geminin denize elverişli olması, sınıflandırma kuruluşlar tarafından verilen ölçme belgesi ve denize elverişlilik belgeleriyle sağlanır. Yola elverişlilik ise liman devleti tarafından verilen “liman çıkış belgesi” ile ispatlanır. Ancak her iki belge de geminin başlangıçta denize ve yola elverişli olduğuna kesin delil teşkil etmez. Yalnızca geminin başlangıçta denize ve yola elverişli olduğuna dair taşıyan lehine aksi ispat edilebilir karine (adi karine) niteliğindedir. Daha açık ifadeyle, geminin söz konusu belgelere sahip olması hâlinde, başlangıçta geminin denize veya yola elverişli olmadığını ispat yükü, bunu iddia edene (çoğunlukla taşıtan veya gönderilen) aittir.

B. Önemi

TTK’nın pek çok maddesinde geminin başlangıçta denize veya yola elverişsiz olmasına hukuki sonuç bağlanmıştır. Kuşkusuz bu hükümlerin en önemlisi, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünü düzenleyen TTK’nın 1141/I maddesidir. Buna göre taşıyan, her türlü³ navlun sözleşmesinde, “*geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür*”. Doktrinde taşıyanın “başlangıçta gemiyi sefere elverişli bulundurma borcu” veya “başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluk” olarak da ifade edilen [33] bu yükümlülük kapsamında taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı bu sebeple meydana gelen zararlardan sorumludur (TTK m. 1141/II)⁴.

Aslında navlun sözleşmelerin icrasında taşıyanlar, yolculuk başladığı andan tamamlanıncaya kadar gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hâlde bulundurmakla yükümlüdür. Bununla birlikte taşıyanların meydana gelen zarardan sorumluluğu, geminin başlangıçta denize elverişsiz olması ile sonradan elverişsiz hâle gelmesine göre değişir. Zira taşıyanlar sonraki elverişsizlikten, yüke özen yükümlülüğü çerçevesinde sorumludur [34].

Başlangıçtaki elverişsizliğe bağlanan diğer bir önemli sonuç, sigortacının sigorta tazminatı ödeme yükümlülüğünden kurtulmasıdır. Buna göre sigorta sözleşmesine konu geminin denize elverişli olmaması durumunda sigortacı, enkaz kaldırma dahil olmak üzere hiçbir istem için sigorta tazminatı ödemez [35]. Bu durumda sigortacı, aynı zamanda, ipotekli alacaklıya karşı da sorumluktan kurtulur (TTK m. 1027/II-b).

TTK’nın 1027/I maddesi uyarınca sigortacı, sigorta ettirenin veya sigortalının fiili yüzünden tazminat ödeme borcundan kurtulsa bile, kural olarak, ipotekli alacaklıya karşı sorumlu olmaya devam eder. Bununla birlikte, geminin denize veya yola elverişsiz hâlde yola çıkması nedeniyle sigorta ettirene karşı tazminat ödeme borcundan kurtulan sigortacı, aynı zamanda, ipotekli alacaklıya karşı da tazminat ödeme borcundan kurtulur. Diğer bir anlatımla, TTK’nın 1027/II-b maddesi uyarınca sigortacının, ipotekli alacaklıya karşı da tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulabilmesi, geminin “başlangıçta elverişsiz” olması şartına bağlıdır. Sonraki elverişsizlikler sigortacının ipotekli alacaklıya karşı tazminat ödeme yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Hatta sonraki elverişsizlik sigorta ettiren veya adamlarının kastından ileri gelmiş olsa dahi sigortacının ipotekli alacaklıya karşı sorumluluğu devam eder.

Gemilerin denize, yola ve yüke elverişli olup olmaması, aynı zamanda, yolculuk charteri sözleşmesinde sorumsuzluk kayıtlarının konulması (TTK m. 1245) ile kaptanın yolculuk başlamadan önceki görev ve sorumlulukları (TTK m. 1090) bakımından da önemlidir. Ayrıca denize, yola ve yüke elverişlilik, denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması, gemilere yüklenecek azami yük miktarı ve sınırı, gemilerin haiz olması gereken teknik şartlar ile gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı gibi diğer deniz hukuku kurallarının uygulanması bakımından da özel öneme sahiptir.

IV. OTONOM GEMİLERİN DENİZE VE YOLA ELVERİŞLİLİĞİ

Herhangi bir değişikliğe gidilmemesi hâlinde otonom gemilerin denize ve yola elverişliliği, konvansiyonel gemiler gibi, TTK’nın 932/I ve II maddelerine göre değerlendirilecektir. Bununla birlikte kendine özgü özellikleri gereği otonom gemilerin denize ve yola elverişliliği; genel donatım, gemi adamlarının yeterliliği ve siber riskler başlığı altında özel incelenmelidir [36].

³ TTK’ nın 1138. maddesinde navlun sözleşmeleri; yolculuk charteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi olmak üzere iki şekilde tanımlanmıştır. Bunlardan yolculuk charteri sözleşmesinde taşıyan, geminin tamamı veya belli bir kısmının tahsis ederek eşya taşımayı üstlenir. Kırkambar sözleşmesi ise parça mal taşıma sözleşmesidir.

⁴ TTK’ nın 1141. maddesinin kaynağı 1924 tarihli Konişmentoya Yönelik Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*)’ nin III/1 maddesidir. Sonraki uluslararası sözleşmelerden 1978 Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - Hamburg Kuralları*)’ nde ise konuyla ilgili açık bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte 2008 tarihli Kısmen veya Tamamen Denizyoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - Rotterdam Kuralları*)’ nin 14. maddesinde de benzer bir yükümlülük düzenlenmiştir.

A. Denize Elverişlilik

1. Genel Donatım

Göreceli olmakla birlikte bir geminin denize elverişli olması onun makine, kazan gibi genel donatım bakımından tehlikelere karşı koyabilmesini gerektirir. Konvansiyonel geminin denize elverişli olup olmadığı, geminin yürütme gücü dikkate alınarak, denizcilik bilgi birikimine göre tespiti nispeten kolaydır. Ancak üzerinde gemi adamı bulunmayan yarı veya tam otonom (MASS 3 ve MASS 4 tipi) gemilerde yazılım, haberleşme ağı, kontrol sistemleri gibi konvansiyonel gemilerde bulunmayan sistemlerin, geminin genel donatıma dahil olup olmadığı önemli bir sorun teşkil edecektir.

TTK'nın 932/I'de kullanılan "genel donatım", geminin makine, kazan gibi geminin maddi unsurlarıyla ilgilidir. Yarı veya tam otonom gemileri sevk veya idare ya da kontrol edilmesinde ihtiyaç duyulan elektronik sistemler, arayüz, bilgisayar programı ve uydu sistemleri ise kıyıda olup; gemiyle fiziksel bağlantı içinde değildir. Dolayısıyla bu sistemlerin otonom geminin maddi unsuruna dahil olup olmadığı ayrı bir tartışma konusu olacaktır.

Günümüz teknolojisi konvansiyonel gemilerde de gemi içi ve dışı iletişimi sağlayan ve yine kaptanın karar vermesine yardımcı olan radar, AIS gibi elektronik sistemlerin kullanılmasına imkân sağlamaktadır. Ancak tüm bu cihaz ve sistemler, geminin genel donatımına dâhil teçhizatlarıdır. Bu açıdan yarı veya tam otonom gemilerin sevk ve idaresi ya da kontrolünü sağlayan bu tür sistemlerin, otonom geminin genel donatıma dâhil olması gerektiği iddia edilebilir.

Nispeten bu tür bir iddia yerinde olmakla birlikte, konvansiyonel gemilerde kullanılan yapay zekâ destekli tüm bu sistemlerin tamamı geminin bütünleyici parçası veya eklentisi durumundadır. Bu açıdan, fiziksel olarak otonom gemide bulunan tüm bu sistemler geminin genel donatımına dâhil olmalıdır. Daha açık anlatımla, taşıyanlar, uydu haberleşme ve yapay destekli karar verici sistemler başta olmak üzere, otonom gemide bulunan tüm elektronik sistemlerin başlangıçta elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumlu olmalıdır.

2. Kontrol Merkezi

Uzaktan bir merkez tarafından kumanda edilen MASS 3 seviye otonom gemilerde, harici bir kontrol merkezinin bulunması zorunludur. Hatta dışarıdan herhangi bir insan müdahalesine ihtiyaç duymayan tam otonom sistemlerde (MASS 4 seviye) de geminin faaliyetlerini gözlemleyecek bir merkeze ihtiyaç duyulacaktır [10]. Bu tür merkezlerdeki geminin sevk veya idaresi ya da kontrolünde kullanılan sistemlerin, otonom geminin denize elverişliliği bağlamında genel donatıma dahil edilip edilmeyeceği ayrı bir tartışma konusu olacaktır.

Kontrol merkezleri kıyıda faaliyet göstereceğinden, merkezde geminin sevk veya idare ya da kontrol için kullanılan elektronik sistemler ile otonom gemi arasında fiziksel bir bağlantı bulunmayacaktır. Hatta ileride birden fazla gemiye hizmet verecek şekilde bağımsız kişi veya kuruluşlar tarafından işletilen kontrol merkezlerinin kurulacağı [15] veya yarı ya da tam otonom gemilerin seyrüsefer bölgelerine göre birden fazla bağımsız kontrol merkezlerinden hizmet alabileceğine yönelik öngörüler bulunmaktadır [8]. Bu ihtimallerin gerçekleşmesi hâlinde ise kontrol merkezlerinin denize ve yola elverişlilikte dikkate alınıp alınmayacağı daha da karmaşık hâle gelecektir.

Farklı değerlendirmelerin yapılması mümkün olmakla birlikte, taşıyanları, kıyıda ve gemi ile fiziksel bir bağlantısı bulunmayan kontrol merkezi ve uydu haberleşme sistemlerinin elverişsiz olmamasından sorumlu tutmak; taraflar arasında menfaat dengesi gözetilerek oluşturulan deniz ticareti kurallarıyla çok uyumlu olmayacaktır. Bu açıdan taşıyanları, üzerinde hukuken herhangi bir tasarruf yetkisinin bulunmadığı kontrol merkezi ve uydu sisteminden sorumlu tutmak hak ve nasfete aykırı olacaktır. Diğer yandan bu tür bir sorumluluk rejimi, taşıyanları otonom gemiler vasıtasıyla eşya taşıma konusunda isteksiz davranmalarına veya daha yüksek navlun istemelerine yol açacaktır. Yüksek navlun ve sigorta primleri ise otonom gemi teknolojisi olumsuz etkileyecek ve arzu edilen ekonomik avantaj hedefine [37] ulaşılmasını zorlaştıracaktır.

Benzer bir sorunun, otonom gemilerin yola elverişliliği bakımından da mevcut olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Zira geminin yola elverişli olup olmadığı; geminin yükleme durumu, gemi adamlarının niteliği ve niceliği, yakıtı, kumanyası dikkate alınır (TTK m. 932/II). 4922 sayılı Kanunun 2/I maddesi uyarınca, Türk limanlarından ayrılan her ticaret gemisinin almak zorunda olduğu liman çıkış belgesinin gemi adamı, donatımı, yolcu sayısı ve yükün cinsi ve yükleme durumu dikkate alınarak verileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla 4922 sayılı Kanundaki bu şartın kıyıda faaliyet gösteren kontrol merkezlerini kapsayıp kapsamadığı ise ayrı bir tartışma konusu olacaktır⁵.

⁵ Bu konu aşağıda "Yola Elverişlilik" başlığı altında tartışılmıştır.

B. Yola Elverişlilik

Yola elverişlilikte dikkate alınan, yükün cinsi ve yükleme durumu ölçütü bakımından otonom gemiler ile konvansiyonel gemiler arasında bir farklılık olmamalıdır. Yükün istifi, bağlanması ve denge hesabı ile ihtiyaç duyulan yakıtın çıkılacak yolculuk için uygun olup olmadığının değerlendirilmesi, mevcut denizcilik bilgi birikimine göre yapılacaktır. Yarı ve tam otonom gemilerde gemi adamı bulunmadığından gemi adamlarının yeterliliği, sayısı ve kumanyası dikkate alınamayacaktır.

Yukarıda vurgulandığı üzere, yarı veya tam otonom seviyelerdeki gemilerde kıyıda gemiyi sevk veya idare eden ya da sistemlerin doğru çalışıp çalışmadığını takip eden ve herhangi bir aksaklık halinde müdahale edecek merkezlere ihtiyaç vardır. Bu ihtiyaç, IMO MASS 4 otonom seviyesi gibi yapay zekâ ile işletilen otonom gemilerde çok az iken; gemide insan bulunmayan ancak kıyıda kontrol merkez tarafından sevk ve idare edilen (MASS 3) otonom gemilerde çok daha fazladır. Bu açıdan tümleşik sistem olarak kontrol merkezi ile orada görev alanların gemi adamı olarak kabul edilip edilmeyeceği ayrı bir tartışma konusu olacaktır.

1. Gemi Adamlarının Yeterliliği

TTK'nın 934. maddesinde gemi adamı terimi "*kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan kişiler*" olarak tanımlanmıştır. Benzer şekilde Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği (Gemi Adamları Yönetmeliği)'nin 3/I-p maddesinde gemi adamı teriminin "*Geminin kaptanını, zabıtlarını, yardımcı sınıf gemiadamlarını, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini*" ifade ettiği belirtilmiştir.

Kamarot ve aşçı gibi yardımcı hizmet personelinden kaptana kadar her bir gemi adamının yeterliliği, eğitimi, sınavı, sağlık koşulları, belgelendirilmesi 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (1978 *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping* - STCW) ile buna uygun olarak hazırlanan Gemi Adamları Yönetmeliğiyle belirlenmiştir. Buna göre gemi adamı olarak görev alacak kişiler, statüsüne uygun şekilde gerekli eğitimleri almış ve idare tarafından düzenlenen sınavda başarı olarak gemi adamı cüzdanına⁶ sahip olmak zorundadır (Gemi Adamları Yönetmeliği m. 52). Gemi adamı cüzdanına sahip olmayan kişilerin gemi adamı olarak istihdam edilmesi hukuken mümkün değildir [17].

Gemi adamlarından kaptan, Gemi Adamları Yönetmeliği ve ilgili diğer mevzuatlardaki şartları sağlayan ve gemileri sevk ve idaresi altında bulunduran gemi adamıdır⁷. Benzer şekilde STCW'nin Kural I/I'e kaptan, bir gemiyi kumandası altında bulunduran kişi olarak tanımlanmıştır. Ulusal ve uluslararası mevzuattaki bu tanımlarda geminin sevk ve idaresinden gemiden yapılmasına dair açık bir atıf yapılmadığından, kaptan sıfatı için sevk ve idarenin geminin üzerinden yapılmasının zorunlu olmadığı iddia edilebilir.

Maddelerin lafzının bu şekilde yorumlanması mümkün olmakla birlikte, söz konusu düzenlemeler gemi adamlarının gemide bulunduğu döneme aittir. Daha açık ifadeyle, yürürlükteki mevzuatta gemi adamı olma, kural olarak, gemide çalışma ve bulunma koşuluna bağlanmıştır⁸. Yeterliliği ve gemideki görevi dikkate alınarak da çeşitli statülere ayrılmıştır. Bu açıdan, mevcut kurallar uyarınca, geminin dışında bir yerde bulunan kişinin, geminin sevk ve idaresine hangi düzeyde katkıda bulunursa bulunsun, gemi adamı olarak kabul edilmemelidir ([28], [38], [39]).

2. Kontrol Merkezinde Görev Alanlar

Kontrol merkezinin niteliğine göre bu tür yerlerde görev alan kişilerin gemi adamı sayılıp sayılmayacağı, daha açık anlatımla, geminin denize ve yola elverişli olmasında dikkate alınıp alınmayacağı ayrı bir tartışma konusu olacaktır.

Konu hakkında farklı değerlendirilmenin yapılması mümkün olmakla ([8], [14], [21]) birlikte, TTK'nın 934 maddesi uyarınca, geminin sevk ve kontrolüne hangi seviyede katkı sağlamış olursa olsun kontrol merkezi ve orada görev alanları gemi adamı olarak kabul etmek hukuken mümkün değildir ([17], [40]). Zira otonom gemilerin doğrudan sevk veya idaresi ya da sistemin doğru işleyip işlemediğinin takibi amacıyla kontrol merkezinde görev alan kişiler daima geminin dışında (çoğunlukla kıyıda) bulunmaktadır. Yine bu kişilerin, gemi adamının alması gereken eğitim, sınav, yeterlilik ve gemi adamı cüzdanına sahip olması da zorunlu değildir. Daha açık anlatımla, kaptan veya gemi zabiti yeterlilik belgesine sahip olmayan kontrol merkezinde bulunan bir kişinin, gemiyi doğrudan sevk ve idare etmesinin önünde hukuki bir engel yoktur. Dolayısıyla STCW'de belirtilen ölçüt ve gereklilikler de uygulanmayacaktır [41].

⁶ "Gemiadamı cüzdanı: Gemiadamı olabilmek için gerekli koşulları taşıyan kişilere verilen ve gemiadamı yeterlik ve uzmanlık belgeleri ile belge kanıtlarının da içeren cüzdanıdır" Gemi Adamları Yönetmeliği m. 3/I-r.

⁷ Gemi Adamları Yönetmeliğinde kaptan, sevk ve idare edebileceği geminin büyüklüğü ve sefer bölgesine göre "Sınırlı Kaptan", "Kaptan" ve "Uzak yol Kaptanı" olmak üzere üç farklı kaptan tanımını yapmıştır. Bununla birlikte her üç kaptan tanımındaki ortak nokta kaptanın, gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran gemi adamı olmasıdır.

⁸ Deniz İş Kanunu'nun 2/B maddesindeki tanımda ise gemi adamı "bir hizmet aktine dayanarak gemide çalış(ma)" koşuluna bağlanmıştır.

Mevzu hukuk uyarınca, yapay zekâ ile donatılmış kontrol merkezi ile orada geminin sevk ve idaresinden sorumlu kişilerin gemi adamı olarak kabul edilmesi mümkün olmadığından; bu kişilerin niteliği ve niceliği de yola elverişlilik bakımından dikkate alınmamalıdır. Bununla birlikte doktrinde “uzaktan kumandalı gemilerde, “sanal köprü” (virtual bridge) olarak da nitelenen KKM, geleneksel gemilerdeki kaptan köprüsü işlevini yerine getirmekte olup; KKM’de hizmet gören operatörler de geminin sevk ve yönetimini üstlenmekte ve esas itibarıyla kaptan köprüsünde görev alan gemi adamları ile bir farkları bulunmama(dığı)” yönünde görüş de mevcuttur [14].

C. Siber Güvenlik

Bilişim sistemlerindeki gelişmeler, beraberinde, bu sistemlerin kötü amaçlar için kullanılması sorununu da getirmiştir. Bu olumsuz sonuçtan deniz ticareti de etkilenmiş ve siber güvenlik günümüzde deniz ticareti faaliyetlerinde önemli bir sorun hâline gelmiştir [42].

Genel anlamda siber güvenlik, “bilişim sistemlerinde insanlar veya kurumlar arası kurulan iletişim vasıtasıyla elektronik ortamda kaydettiğimiz tüm maddi-manevi varlıklarımızın bütünlüğünün ve gizliliğinin korunması” şeklinde tanımlanabilir [43]. Şirketlerin ticari faaliyetlerinin engellenmesi veya sırlarının çalınması yanında, yüklere ait bilgilerin değiştirilerek ilgisiz kişilere teslim edilmesi, gemilerin GPS ve AIS sistemleri üzerinden rotasından çıkarılarak ele geçirilmeye çalışılmasına kadar pek çok siber saldırının gerçekleştiği bilinmektedir ([21], [42]). Bunların bir kısmı karşı yazılımlar vasıtasıyla etkisiz hâle getirilirken; maalesef bir kısmı başarılı olmuştur [44]. Bu sebeple IMO, 4 Nisan 2025 tarihinde, Deniz Siber Risk Yönetimi Hakkında Anahatları (*Guidelines on Maritime Cyber Risk Management*) yayımlamıştır [45].

Siber risklerin, kontrol merkezi ve veri sağlayıcılar ile sürekli iletişim içinde olan otonom gemiler açısından ayrı bir öneme sahip olacağı tartışmasızdır [29]. Yine otonom gemilerin sevk ve idare edildiği veya kontrolünün sağlandığı kontrol merkezlerinin siber risklere karşı korunması oldukça önemlidir.

Otonom gemilerin denize ve yola elverişli olması, aynı zamanda, gemide bulunan sistemlerin ihtiyaç duyduğu veri akışının sağlıklı şekilde sağlanmış olmasına bağlıdır. Bu şart da ancak gemideki sistemleri ele geçirmeye veya bozmaya yönelik siber risklere karşı tedbir alınmasıyla sağlanabilecektir. Bu açıdan gemilerin siber risklere karşı gerekli önlemleri alıp almadığı, otonom geminin denize ve yola elverişliliğinde dikkate alınmalıdır. Bununla birlikte teknolojik gelişmeler dikkate alındığında, uygulamada, taşıyan veya donatanın siber risklere karşı en yeni ve güncel koruma tedbirini alıp almadığının tespitinin oldukça zor olduğuna ayrıca işaret edilmelidir [8].

SONUÇ

Mevcut ulusal ve uluslararası düzenlemeler konvansiyonel gemiler dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu sebeple, otonom gemilerin navlun sözleşmelerin ifasında kullanılmasının yaygınlaşmasıyla birlikte, otonom geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişliliği konusunda önemli sorunlar yaşanacaktır. Hukuki tartışmaların temelinde ise, özellikle, kontrol merkezinde görev alanların hukuki statüsü olduğu görülmektedir.

Kontrol merkezinde görev alanların gemi adamı olarak kabul edilip edilmemesi, aynı zamanda, donatanın gemi adamlarının kusurlardan doğan sorumluluğu (TTK m. 1062) ile taşıyanın ziya, hasar ve geç teslimden doğan sorumluluğu ve sorumluluktan kurtulması (TTK m. 1179) bakımından da oldukça önemlidir. Bu bakımdan, otonom gemilerin Türkiye’de yaygın olarak kullanılmaya başlanmasıyla birlikte, dışarıdan geminin sevk ve idarede görev alan kişilerin gemi adamı olarak kabul edilmeyeceği hususunda özel bir düzenleme yapılması zorunluluğu doğacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] “Autonomous ships”, [Online]. Available: <https://marine-offshore.bureauveritas.com/marine/autonomous-ships>
- [2] K. Uyan, F. Yılmaz ve U. Sönmez, “A research on the opportunities of autonomous unmanned marine”, *Journal of Transportation and Logistic*, 9(2), 234-244, 2024,
- [3] İ. Feyzioğlu ve M. Yorulmaz, “Otonom gemilerin STCW sözleşmesindeki mevcut düzenlemelere etkisi”, *Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, 6(2), 393-424, 2023. [Online]. Available: <https://doi.org/10.51513/jitsa.1297852>
- [4] “Denizcilikte yeni dönem: otonom deniz araçlarının geleceği”, [Online]. Available: <https://www.turkloydu.org/yayinlar/makaleler/denizcilikte-yeni-donem-otonom-deniz-aracLARININ-gelecegi/#:~:text=IMO%20Otonom%20Su%2D%C3%BCst%C3%BC%20Gemi.olan%20ama%C3%A7%20esas%C4%B1%20bir%20koddur>
- [5] “Study report on relevant developments, regulations, economic, social and environmental benefits and practical application of autonomous shipping technologies”, [Online]. Available: https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/Feb28-29_Study-report-on-international-developments-in-autonomous-shipping-Ver2.pdf
- [6] R. Veal, M. Tsimplis, and A. Serdy, “The legal status and operation of unmanned maritime vehicles”, *Ocean Development and International Law*, 50(1), 23-48. 2019.
- [7] J. N. Ece “Uluslararası ticaretin geleceği insansız gemiler: Gzft analizi ve hukuki boyutları”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 10(2), 279-302, 2018.
- [8] S. Helvacı ve H. Muran, “Mürettebatsız gemilerin elverişliliği”, *Deniz Hukuku Dergisi*, 1(1), 31-104, 2022.

- [9] H. K. Ecemiş Yılmaz, "Otonom/insansız gemilerin hukuki statüsü ve Türkiye uygulamaları", *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 31(1), 429-460, 2023.
- [10] S. Ciğer, "Yeni tip gemilerin işleyiş esasları bakımından otonomi kavramı ve IMO'nun otonom gemi kategorileri üzerine düşünceler", *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 82(4), 1135-1183, 2024.
- [11] İ. Karadana, "Deniz taşımacılığında otonom gemilerin kullanılması sebebiyle ortaya çıkabilecek sorunların TTK bağlamında değerlendirilmesi", *Uluslararası Deniz Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı*, ed. İ. Gölcüklü, İlyas, İstanbul 2022, 239-258.
- [12] H. Kara, "Gemilerde yapay zekâ kullanımı ve buna dair hukuki sorunlar", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10(1), 17-51, 2020.
- [13] M. M. Akhan, Otonom gemilerde gemi adamları ve özellikle kaptan, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Türk-Alman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul 2024.
- [14] M. Yılmaz, Otonom gemilerin hukuki boyutu, Ankara 2022.
- [15] L. Rui, "On the legal status of unmanned ships" *China Oceans Law Review*, 2019(4), 165-190, 2019.
- [16] H. K. Lee, "Definition of autonomous vessels and tort liability arising from the collision in Korea", *Asian Business Lawyer*, 27, 73-94, 2021.
- [17] B. Sözer, "Mürettebatsız gemiler", *Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi*, 1(1), 149-165, 2022.
- [18] "Autonomous shipping", [Online]. Available: <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/autonomous-shipping.aspx>
- [19] V. Sanjeev S.: "Overview of Autonomous Ships Classification", *Journal of the Institution of Engineers (India) Series*, 103(4), 889 – 893, 2022, [Online]. Available: https://www.researchgate.net/publication/361116387_Overview_of_Autonomous_Ships_Classification
- [20] K. Karabulut ve M. Yorulmaz, "Deniz taşımacılığında akıllı gemiler: gemi kaptanlarının bakış açısı", *Ekonomi İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, 3(1), 40-54, 2020.
- [21] A. Weigel, "Developing issues with maritime autonomous surface ships", *RAIL: The Journal of Robotics, Artificial Intelligence & Law*, 5(5), 357-362, 2022.
- [22] M. Mudric and F. Fausto, "Autonomous surface vessels and COLREGs: considering the amendments", *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 176, 323-362, 2022.
- [23] L. K. Mavilla, "The conflict between maritime law & unmanned shipping: manning the unmanned ghost ships?", *Supremo Amicus*, 142-152, 2019.
- [24] C. H. Allen, "Determining the legal status of unmanned maritime vehicles: formalism vs functionalism", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 49(4), 477-514, 2018.
- [25] F. C. Junghwan, and Q. Jiancuo, "Regulating cyber security of maritime autonomous surface ship: new challenges and improvements", *Journal of East Asia and International Law*, 16(2), 233-250, 2023.
- [26] C. Süzel, "Türk mevzuatında gemi tanımı", *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, C. II, 1615- 1644, İstanbul 2010.
- [27] D. Damar, "Gemi niteliğinde olmayan deniz araçları ve çatma", *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, C. I, 749-785, İstanbul 2010.
- [28] K. Var, "Gemi adamı ile donatılmamış (insansız) gemilerin deniz hukuku boyutuyla değerlendirilmesi", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER)*, 37(1), 153-196, 2021.
- [29] H. Ivamy, *Carriage of goods by sea*, B. 13, London 1989.
- [30] B. Sözer, *Taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcu*, Ankara 1975.
- [31] P. Akan, "Taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü", *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, 1-12, İstanbul 2000.
- [32] T. Çağa ve R. Kender, *Deniz ticareti hukuku, navlun sözleşmesi*, C. II, B. 7, İstanbul 2004.
- [33] H. Muran, *Taşıyanın geminin elverişsizliğinden doğan hukuki sorumluluğu*, İstanbul 2024.
- [34] F. Topsoy, *Deniz ticareti hukuku*, C. I, İstanbul 2020.
- [35] Türk P&I, *deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortası özel şartları*, Klok 6.19.
- [36] M. Nalbant, "Uluslararası taşımacılık sözleşmeleri açısından insansız gemilerde denize elverişliliğe genel bir bakış", *Adalet Dergisi*, 66, 417-443, 2021.
- [37] Ö. Akbaba, Ömer, M. Can ve B. Köroğlu Ölmez, "Otonom gemilerde taşıyanın sorumluluğu", *Necmettin Erbakan Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(3), 887- 911, 2024.
- [38] S. Ciğer, "Mürettebatsız gemiler ve kaptan – TTK hükümleri bağlamında bir inceleme", içinde *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Olası Sorunlar*, 463-502, eds. S. Ilgın ve B. Sözer, İstanbul 2021.
- [39] F. F. Gözüyeşil, "İnsansız deniz araçları bağlamında kaptanlık ve kılavuz kaptanlığın hukuki geleceği", içinde *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Olası Sorunlar*, 503-525, eds. S. Ilgın ve B. Sözer, İstanbul 2021.
- [40] B. Sözer, *Unmanned ships and the law*, Oxford 2024.
- [41] H. E. Gürler, "Denizde otonom gemilerin kullanımı ve sigorta sorunları" [Online]. Available: https://tasam.org/Files/Icerik/File/Otonom_gemiler_pdf_1c671891-5363-4aa3-8d3f-9b4a5477da34.pdf (Erişim tarihi: 25.07.2025).
- [42] D. Algantürk Light, "Siber tehlikelerin denizcilik sektörüne etkisi", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 25(2), Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal Armağanı, 1131-1137, Aralık 2019.
- [43] C. Hatipoğlu ve R. Tunacan "Türkiye'de siber saldırı ve tespit yöntemleri: bir literatür taraması", *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 8(1), 430-445, 2021.
- [44] F. Aşkın, "Denizcilik alanında siber güvenlik", *Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz*, eds. Deniz Güler, Ahmet Yıldız ve İzgü Savaş, 419-425, TASAM Yayınları, 2020.
- [45] MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3, [Online]. Available: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSF-FAL.1-Circ.3-Rev.3.pdf>



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Deniz Hukuku Andlaşmaları Çerçevesinde Bitişik Bölge Rejimi

Ayşe Sueda DEMİR^a

^aSakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Bölümü, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: Ayşe Sueda DEMİR sueda.demir@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Bu çalışma, uluslararası deniz hukuku andlaşmaları bağlamında bitişik bölge (contiguous zone) rejimini incelemektedir. Bitişik bölge, kıyı devletine, karasularının ötesinde, sınırlı nitelikte denetim yetkisi tanıyan, devletin belirli egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanıdır. Kavram, ilk kez 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile uluslararası hukukta açıkça düzenlenmiş; güncel hukuki çerçevesini ise 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 33. maddesi ile kazanmıştır. Çalışmada, söz konusu andlaşmaların bitişik bölgeye ilişkin hükümleri karşılaştırmalı olarak ele alınmakta; kıyı devletinin özellikle gümrük, maliye, göç ve sağlık mevzuatına dair denetim yetkisinin kapsamı ve sınırları değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, bitişik bölgeye tanınan denetim yetkisi, karasularının ötesinde en fazla 24 deniz mili ile sınırlandırılmıştır. Bu incelemede ayrıca, bitişik bölgenin karasuları ve münhasır ekonomik bölge (MEB) ile olan hukuki ilişkisi de açıklanmaktadır. Bitişik bölge rejimi, uluslararası deniz hukukunda kıyı devletinin güvenlik ve kamu düzeniyle ilgili çıkarlarını koruma amacı taşımakta; bu alanın hukuki sınırlarının açık biçimde belirlenmesi, deniz yetki alanları arasındaki dengenin sağlanması açısından büyük önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Bitişik Bölge, Kıyı Devleti Yetkileri, Uluslararası Deniz Hukuku*

I. GİRİŞ

Uluslararası deniz hukukuna hâkim olan açık denizlerin serbestisi ve devletlerin egemenlik hakları arasındaki denge, deniz alanlarının çeşitli bölgelere ayrılmasıyla sağlanır. Denizlerin hukuki düzenlenmesindeki temel ikilem, kıyı devletinin güvenlik ve mali çıkarları ile diğer devletlerin serbest denizcilik hakkı arasındadır. Bu dengeyi sağlamak üzere ortaya çıkan "bitişik bölge", karasularının ötesinde, egemenlik içermeyen, ancak kıyı devletine belirli "denetim" yetkileri tanıyan özgün bir rejimdir. Bitişik bölge, geleneksel anlamıyla kıyı devletinin karasularının ötesinde korunmasını istediği belirli menfaatlerle ilgili sınırlı "uygulama yetkileri" kullandığı bir deniz alanıdır. Ancak modern deniz hukuku andlaşmaları, bu bölgenin hem mesafesini hem de yetki kapsamını genişleterek bölgeyi bir "denetim" alanından, yer yer "düzenleme" yetkisinin de kullanılabildiği bir statüye taşımıştır. Uluslararası deniz hukuku, devlet egemenliği ile açık denizlerin serbestisi ilkeleri arasındaki hassas denge üzerine kuruludur. Denizlerin tarihsel olarak hem ticaret hem güvenlik hem de egemenlik açısından taşıdığı önem, bu alanın erken dönemlerden itibaren hukuki düzenlemelere konu olmasına neden olmuştur. Kıyı devletlerinin deniz alanları üzerindeki yetkileri, zaman içerisinde mutlak egemenlik anlayışından sınırlı ve fonksiyonel yetkilere dayanan daha karmaşık bir yapıya evrilmiştir. Bu çerçevede bitişik bölge, karasuları ile açık denizler arasında yer alan, hukuki niteliği itibarıyla ara bir rejim oluşturan deniz alanıdır. Bitişik bölge, kıyı devletine egemenlik tanımamakla birlikte, devletin karasularında ve kara ülkesinde uygulanan bazı hukuk kurallarının ihlalini önlemek amacıyla sınırlı yetkiler kullanmasına imkân tanımaktadır.

Çalışmamızda bitişik bölge rejiminin, 1958 ve 1982 andlaşmalarındaki kuruluşu, 2001 UNESCO Sözleşmesi ile kazandığı kültürel miras boyutu ve bu yetkilerin hukuki niteliği uluslararası deniz hukuku andlaşmaları çerçevesinde ele alınacak; tarihsel gelişimi, normatif dayanakları ve güncel uygulamaları değerlendirilecektir. Özellikle BMDHS ve UNESCO Sözleşmesi'nin bitişik bölge anlayışına etkisi, kıyı devletinin yetkilerinin hukuki niteliği bağlamında analiz edilecektir.

II. MATERYAL METOT

Bu çalışma, literatür taraması yöntemiyle gerçekleştirilmiştir. Çalışmada kullanılan başlıca kaynaklar arasında BM'nin deniz hukuku andlaşmaları, akademik makaleler ve uluslararası hukuk literatürü yer almaktadır. Hovering Acts (1709), Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (1958), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982), UNESCO Sözleşmesi (2001) gibi temel metinler, doğrudan inceleme konusu yapılmıştır. Araştırma sürecinde, bitişik bölge rejiminin mevcut ve gelecekteki durumunu anlamaya yönelik karşılaştırmalı analizler yapılmıştır. Literatürdeki farklı yaklaşımlar, uluslararası hukukun güncel gelişmeler karşısındaki durumu bağlamında ele alınmıştır. Çalışma boyunca, alıntılar doğru bir şekilde kaynakça ile desteklenmiş ve bilimsel etik kurallarına uygun şekilde düzenlenmiştir.

A. Bitişik Bölge Kavramının Tarihsel Gelişimi

Bitişik bölge kavramının ortaya çıkışı, XVIII. ve XIX. yüzyıllarda deniz yoluyla yapılan kaçakçılığın önlenmesine yönelik devlet uygulamalarına dayanmaktadır. Bu dönemde özellikle İngiltere'de kabul edilen Hovering Acts, kıyıdan belirli bir mesafede bulunan gemilerin denetlenmesine olanak sağlamış ve karasularının ötesinde yetki kullanımı fikrinin temelini oluşturmıştır. Bu dönemde karasuları sınırlarının (genellikle 3 mil) yetersiz kalması, devletlerin açık deniz alanlarında gümrük ve güvenlik kontrolleri yapma ihtiyacını doğurmuştur. Başlangıçta bu tür uygulamalar, uluslararası hukukta açıkça tanınmış bir rejime dayanmamış; daha çok devletlerin güvenlik ve mali çıkarlarını koruma amacıyla geliştirdikleri tek taraflı tedbirler niteliği taşımıştır. Karasularının genişliği konusunda uluslararası uzlaşının bulunmaması, bu dönemde bitişik bölge benzeri uygulamaların hukuki temelini tartışmalı hâle getirmiştir.

Bitişik bölge kavramı, 1924'te Uluslararası Hukuk Derneği'nin taslak metinlerinde "zone contiguë" terimiyle ilk kez yer almıştır (Akkutay, 2024). 1930 La Haye Konferansı'nda karasularının genişliği üzerinde uzlaşılabilmesi nedeniyle bitişik bölge konusunda da kesin bir sonuca varılamamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası, artan gümrük kaçakçılığı ve balıkçılık ihlalleri, rejimin çok taraflı bir andlaşmayla şekillenmesini zorunlu kılmıştır. XIX. yüzyılın sonları ile XX. yüzyılın başlarında doktrinde bitişik bölgeye ilişkin çeşitli görüşler ortaya çıkmıştır. Bazı yazarlar bu yetkileri meşru müdafaa hakkına dayandırırken, bazıları iç hukuka dayalı idari yetkiler olarak değerlendirmiştir. Zamanla devlet uygulamalarının yaygınlaşması, bitişik bölgenin uluslararası örf ve adet hukuku kapsamında değerlendirilmesine zemin hazırlamıştır.

B. Uluslararası Deniz Hukuku Andlaşmaları Çerçevesinde Bitişik Bölge

- I. **1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS):** Bitişik bölge, uluslararası hukukta ilk kez 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile açıkça düzenlenmiştir. Sözleşmenin 24. maddesi, bitişik bölgeyi "açık denizlerin karasularına bitişik bir kuşağı" olarak tanımlamıştır. Kıyı devletine gümrük, maliye, göç ve sağlık (sanitary) konularında sınırlı denetim yetkisi verilmiştir. Bitişik bölgenin genişliği, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren en fazla 12 mil olarak sınırlandırılmıştır. Bu durum, o dönemde karasularının 12 milden dar olduğu sistemlerde bitişik bölgeye ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir. Sözleşme, bölgeyi açık denizin parçası sayarak egemenlik iddiasını reddetmiş; yetkileri "fonksiyonel" ve "maksatla sınırlı" kılmıştır. Sözleşmenin sistematiği, bitişik bölgenin açık denizlerin bir parçası olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu durum, kıyı devletinin bu bölgede egemenlik iddia edemeyeceği; yalnızca sınırlı ve fonksiyonel yetkiler kullanabileceği anlamına gelmektedir. Böylece bitişik bölge, uluslararası deniz hukukunda kendine özgü bir hukuki statü kazanmıştır.
- II. **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Çerçevesinde Bitişik Bölge:** 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, bitişik bölgeyi 33. maddesinde düzenleyerek rejimi güncellemiştir. Bu düzenlemenin en önemli yeniliği, bitişik bölgenin esas hatlardan itibaren en fazla 24 deniz miline kadar uzatılabilmesidir. Böylece bitişik bölge, karasularının azami 12 mil olarak kabul edilmesiyle uyumlu bir yapı kazanmıştır. MEB kavramının gelişimine bağlı olarak, bitişik bölge artık "açık denizin parçası" olarak tanımlanmamaktadır. Açık deniz ibaresi kaldırılmış; bölge, MEB içinde kalan ancak MEB rejimine tabi olmayan özel bir alan olarak konumlandırılmıştır. BMDHS'nin 33. maddesinde "açık deniz" ibaresine yer verilmemesi, doktrinde çeşitli tartışmalara yol açmıştır. Ancak hâkim görüş, bu durumun münhasır ekonomik bölge kavramının kabulüyle bağlantılı teknik bir tercih olduğu yönündedir. Sözleşmenin bütüncül yorumu, bitişik bölgede kıyı devletine tanınan yetkilerin hâlen sınırlı nitelikte olduğunu ortaya koymaktadır. Kıyı devleti, hem karasularına giren gemiler için "önleme" hem de karasularından çıkan gemiler için "cezalandırma" yetkisine sahiptir. Önlemeye ek olarak "ihlali takip etme" yetkisi açıkça düzenlenmiştir. Böylece

bitişik bölge, hem mesafe hem de içerik açısından güçlendirilmiş; deniz yetki alanları arasındaki “tampon” işlevi pekiştirilmiştir.

C. Bitişik Bölgede Kıyı Devletinin Yetkilerinin Hukuki Niteliği ve Bitişik Bölge ile Diğer Deniz Yetki Alanları Arasındaki İlişki

Bitişik bölgede kullanılan yetkiler, kıyı devletinin egemenliğinden değil, doğrudan uluslararası hukuktan kaynaklanmaktadır. Diğer bir deyişle, yetkiler, devletin hakimiyetinden değil, doğrudan uluslararası hukuktan (BMDHS m. 33) doğar; yasama yetkisi değil, “ihlali önleme ve cezalandırma” yetkisidir. Bu yetkiler, kanun koyucu nitelik taşımamakta; kara ülkesi ve karasularında yürürlükte olan hukuk kurallarının ihlalinin önlemeye ve cezalandırmaya yöneliktir. Bu nedenle bitişik bölge, hukukun üretildiği değil, hukukun uygulanmasına imkân tanınan bir deniz alanı olarak değerlendirilmelidir. Kıyı devletinin yetkilerinin bu çerçevenin ötesine taşınması, açık denizlerin serbestisi ilkesine aykırılık oluşturacaktır. Yetki, kara ülkesi veya karasularında yürürlükte olan kuralların ihlal edilmesi ihtimaline karşı kullanılır; açık denizlerin serbestisi ilkesi nedeniyle geniş yorumlanamaz. Dolayısıyla bitişik bölge, “hukuk üretilen” değil, “hukuk uygulanan” bir alandır.

- I. **Karasuları ve Münhasır Ekonomik Bölge:** Bitişik bölge, karasuları ile münhasır ekonomik bölge arasında yer alan ara bir rejimdir. Karasularında kıyı devleti tam egemenliğe sahipken, MEB’de egemen haklar söz konusudur. Bitişik bölgede ise bu iki rejimden farklı olarak yalnızca sınırlı denetim yetkileri tanınmaktadır. Bu farklılıkların net biçimde ortaya konulması, deniz yetki alanları arasındaki hukuki dengenin korunması açısından büyük önem taşımaktadır.

[1] Karasularında tam egemenlik, MEB’de egemen haklar (kaynaklar), bitişik bölgede ise yalnızca sınırlı denetim yetkisi vardır. Bu hiyerarşik ayırım, deniz yetki alanları arasındaki “kademeli yetki” sistemini güvence altına alır; yetki çatışmalarını önler. Örneğin, MEB’de balıkçılık yapan bir yabancı tekne için yalnızca MEB rejimi uygulanırken, aynı tekneye karasularına girmeden önce gümrük kaçağı mal yüklemesi durumunda bitişik bölge rejimi devreye girer.

- II. **Arkeolojik Bitişik Bölge ve Sualtı Kültürel Miras:** BMDHS’nin 303. maddesi ve 2001 tarihli UNESCO Sözleşmesi, bitişik bölge rejimine yeni bir boyut kazandırmıştır. Bu düzenlemelerle, kıyı devletine su altı kültürel mirasının korunması amacıyla deniz yatağı ve toprak altına ilişkin yetkiler tanınmıştır. Bu gelişme, “arkeolojik bitişik bölge” kavramının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Arkeolojik bitişik bölge kavramı, klasik bitişik bölge anlayışını aşmakla birlikte, uluslararası hukukta hâlen tartışmalı bir nitelik taşımaktadır. Bu kavramın örf ve adet hukuku hâline gelip gelmediği hususu doktrinde tartışılmaya devam etmektedir. Bitişik bölge rejimindeki en kritik dönüşüm, kültürel mirasın korunmasıyla gerçekleşmiştir. BMDHS’nin 303. maddesinin 2. fıkrası bitişik bölgedeki arkeolojik ve tarihi eserlerin izinsiz çıkarılmasını, kıyı devletinin karasularındaki mevzuatının ihlali olarak kabul eder. Bu, yetkinin deniz yatağı ve toprak altını da kapsayacak şekilde genişlemesine yol açmıştır. 2001 UNESCO Sözleşmesi’nin 8. maddesi, kıyı devletlerine bitişik bölgede su altı kültürel mirasına yönelik faaliyetleri “düzenleme ve yetkilendirme” gücü vermiştir. Bu gelişme, geleneksel dört yetkinin ötesine geçerek kıyı devletine yasama yetkisine benzer bir “düzenleme” hakkı tanımıştır.

D. Devlet Uygulamaları

Günümüzde pek çok devlet (Hollanda, Belçika, Avustralya gibi), bitişik bölgelerinde su altı kültürel mirasına yönelik izin prosedürleri ve yasaklar getiren iç hukuk düzenlemeleri kabul etmiştir. Bitişik bölge ile MEB arasındaki ilişki bakımından; bitişik bölge ilanı yapılmadıkça, kıyı devletinin kıta sahanlığı veya MEB üzerindeki kültürel miras yetkileri daha sınırlı kalmaktadır. Ayrıca birçok devlet, BMDHS’nin 33. maddesine uygun olarak 24 millik bitişik bölge ilan etmektedir. Bu uygulamalar, bitişik bölgenin uluslararası deniz hukukunda yerleşik bir kurum hâline geldiğini göstermektedir. Bununla birlikte bazı devletlerin, bu rejimi geniş yorumlama eğiliminde olduğu da gözlemlenmektedir. Birleşmiş Milletler’e sunulan resmi bildirimlere göre 85’i aşkın devlet 24 millik bitişik bölge ilan etmiştir. Bunlardan 23’ü, iç hukukunda arkeolojik koruma hükümleri de içermektedir. Uygulamada, yetkilerin “amaçla sınırlı” kullanımına riayet edilmesi, üçüncü devlet gemilerinin serbest geçişini engellememesi ve yetki çatışmalarında Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization, IMO) ile UNESCO’nun ortak rehberlerine başvurulması yaygın eğilimdir.

III. SONUÇLAR

Bitişik bölge rejimi, uluslararası deniz hukukunun “kademeli yetki” anlayışının temel taşlarından biridir. Tarihsel olarak sınırlı denetim yetkilerine dayanan bu kurum, günümüzde kültürel mirasın korunması gibi yeni ihtiyaçlara cevap verecek şekilde evrimleşmiştir. Ancak bu evrim, kıyı devletine egemenlik benzeri bir genişleme alanı yaratmamalıdır. Aksi takdirde, hem açık denizlerin serbestisi ilkesi zedelenir hem de deniz yetki alanları arasındaki ince denge bozulur. Bitişik bölge, tarihsel süreçte sadece bir denetim alanı iken; BMDHS ve UNESCO Sözleşmeleri ile kıyı devletinin egemen haklarının ekonomik ve kültürel boyut kazandığı bir bölgeye evrilmiştir. Geleneksel gümrük, maliye, göç ve sağlık yetkilerine eklenen “arkeolojik koruma” boyutu, bölgenin hukuki niteliğini güçlendirmiştir. Deniz yetki alanları arasındaki dengenin korunması için bu sınırlı yetkilerin andlaşmalarla belirlenen 24 millik sınır içerisinde ve amaçla sınırlı olarak kullanılması hayati önem taşımaktadır.

BMDHS m. 33’ün lafzı, ruhu ve doktrindeki baskın görüş, yetkilerin:

- i. 24 deniz milini geçmeyecek şekilde mesafeye,
- ii. gümrük, maliye, göç, sağlık ve arkeolojik koruma ile sınırlı şekilde maksatla,
- iii. “önleme ve cezalandırma” bağlamında fonksiyonel olarak kullanılması gerektiğini göstermektedir.

Bu üç kriterden herhangi birinin aşılması, bitişik bölgeyi “egemenlik alanı” gibi kullanmaya kalkışmak anlamına gelir ki, bu durum hem 1958 hem de 1982 andlaşmalarına aykırıdır. Nitekim UNESCO 2001 Sözleşmesi’nin 8. maddesindeki “düzenleme” yetkisi bile, maksatını aşan bir yorumla yasama yetkisine dönüştürülmemelidir; aksi halde, “arkeolojik bitişik bölge” adı altında fiilen 24 millik bir “kültürel MEB” yaratılmış olur.

Gelecekte, üçüncü devletler ile kıyı devleti arasında bitişik bölgede yetki çatışması yaşanmaması için:

- Yetki türleri ve usullerinin IMO-UNESCO ortak rehberlerine uyumlaştırılması,
- Arkeolojik kazı izinlerinde şeffaflık ve bilimsel denetim zorunluluğu getirilmesi,
- Disiplinler arası veri paylaşımı (uydu takibi, su altı robotları) ile ihlallerin tespitinde çok taraflı iş birliğinin artırılması önerilmektedir.

Sonuç olarak, bitişik bölge ne “kara kadar egemen” ne de “açık deniz kadar serbest” bir alandır; o, uluslararası andlaşmaların ince bir dengesiyle korunan, sınırlı, fonksiyonel ve istisnai yetkilere dayalı özgün bir deniz rejimidir. Uluslararası andlaşmalar ve devlet uygulamaları, bitişik bölgenin fonksiyonel, sınırlı ve istisnai yetkilere dayanan özgün bir deniz alanı olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu rejimin andlaşmalarda öngörülen sınırlar içinde kalması, hem kıyı devletinin meşru menfaatlerinin korunmasını hem de denizlerin evrensel kullanımının sürdürülmesini mümkün kılacaktır.

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın tamamlanmasındaki değerli katkıları ve bilimsel desteği için Doç. Dr. Sezercan Bektaş hocama şükranlarımı sunarım. Ayrıca, makalenin yazımında başvuru uluslararası ve ulusal literatürdeki tüm eser sahiplerine, sağladıkları kuramsal zemin nedeniyle teşekkür ederim."

KAYNAKLAR

- [1] Akkutay, B. L. (2024). "Bitişik Bölgede Uygulanan Hukuki Rejim ve Kıyı Devletinin Yetkilerinin Hukuki Niteliği", Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 28(1), s. 273-322.
- [2] Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea), Montego Bay, 10 Aralık 1982, UNTS, C. 1833, No. 31363.
- [3] Caminos, Hugo, "Contiguous Zone", Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press, çevrimiçi sürüm.
- [4] Chrozat, Charles, "Devletler Hukukunda Bitişik Mıntıka Mefhumi", Muammer Raşit Seviğ'e Armağan, İstanbul, 1956, s. 533-562.
- [5] Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, Geneva, 29 Nisan 1958, 516 UNTS 205.
- [6] Churchill, R. & Lowe, V. The Law of the Sea, 3rd ed., Manchester University Press, 1999.
- [7] Gönübol, Mehmet, Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü, Ajans Türk Matbaası, Ankara, 1959.
- [8] International Law Commission, Draft Articles on the Law of the Sea with Commentaries, United Nations, 1956.
- [9] International Law Commission, Yearbook of the International Law Commission, 1951-1956, Vol. I-II, United Nations, New York.
- [10] Kayhan, S. "Contiguous Zone and Underwater Cultural Heritage in the Mediterranean," Ocean Development & International Law, 51(3), 2020, 237-255.

- [11] Lowe, A. V., "The Development of the Concept of the Contiguous Zone", *British Yearbook of International Law*, C. 52, 1982, s. 109–169.
- [12] Meray, Seha L., *Devletler Hukukuna Giriş*, Cilt I, 3. Baskı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1968.
- [13] Nandan, Satya N. – Rosenne, Shabtai, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Cilt II, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993.
- [14] Nordquist, M. H. (Ed.). *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol. II, Martinus Nijhoff, 1993.
- [15] O'Connell, D. P., *The International Law of the Sea*, Cilt II, I. A. Shearer (Ed.), Clarendon Press, Oxford, 1984.
- [16] Pazarıcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 12. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2021.
- [17] Roach, J. Ashley, *Excessive Maritime Claims*, 4. Baskı, Brill Nijhoff, Leiden–Boston, 2021.
- [18] Rothwell, Donald R. – Stephens, Tim, *The International Law of the Sea*, 2. Baskı, Hart Publishing, Oxford–Portland, 2016.
- [19] Tanaka, Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, 3. Baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 2019.
- [20] UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, Paris, 2 Kasım 2001, 2562 UNTS 3.
- [21] UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage, 2001.
- [22] United Nations – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, <https://www.un.org/depts/los> (Erişim Tarihi: 13.01.2026).
- [23] United Nations Treaty Collection, <https://treaties.un.org> (Erişim Tarihi: 10.01.2026).



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Esas Hat Kavramı ve Esas Hattın Belirlenmesi

Bekir Selman YILMAZ.

^aSakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Anabilim Dalı Yüksek Lisans Sakarya/Türkiye

***Sorumlu Yazar: bekirselmanyilmaz@hotmail.com**

ÖZET

Deniz yetki alanlarının belirlenip devletlerin egemenlik yetki alanlarının tespit edilebilmesinde en önemli faktörlerden biri uygulanacak olan esas hat yöntemidir. Esas hatta ilişkin tanımlar zamanla değişim ve gelişim göstererek BMDHS’nde belirtilen şeklini almıştır. Güncel hali ile normal esas hat ve düz esas hat olmak üzere iki çeşit esas hat yöntemi ile deniz yetki alanlarının belirlendiğini ve uygulanacak hukuk kurallarının da bu şekilde tespit edilebildiği ortadır. 10 Aralık 1982 tarihli “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi” (BMDS) deniz alanlarının sınırlandırılması ile alakalı usul ve esasları, uluslararası gereklilik ve ihtiyaçları göz önünde bulundurarak dönemin şartlarına göre düzenlemiştir. Sözleşme, denizin ve çevresinin korunması, barış içinde kullanımı, deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı, iş birliğinin temini gibi temel ilkeler ışığında uluslararası hukuk düzleminde yer almıştır. Hali hazırda sözleşme belki lafzından dolayı belki zamanın şartlarından dolayı belirli bir kavramın (karasularının genişliğinin) tespitine yönelik yazılmış olsa da dolaylı olarak diğer deniz yetki alanlarının belirlenme usul ve esaslarında da aynı şekilde esas hat yöntemlerinin kullanılabilmesine olanak sağlayan uluslararası geçerliliğe sahip bir anlaşma niteliğindedir. Hatta deniz hukukunun magna cartası olduğu ifade edilen sözleşme hükümleri geçerliliğini korumaktadır. Türkiye her ne kadar sözleşmeye taraf olmasa da Sözleşme hükümlerinin artık uluslararası kabul görmüş bir teamül olarak uygulanmasından kaynaklı, ister istemez sözleşme hükümleriyle paralel hareket etmektedir. Diğer açıdan ise Türkiye açısından deniz yetki alanlarına ilişkin kanun çalışmalarının hızlandırılıp bu konudaki ulusal mevzuat eksikliğinin giderilmesi son derece elzemdir.

Anahtar Kelimeler: *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Esas Hat Kavramı, Normal Esas Hat, Düz Esas Hat.*

I. GİRİŞ

Deniz yetki alanlarının tespiti ve tabi olduğu hukuk kurallarının belirlenmesi uluslararası deniz hukuku açısından son derece önemli olduğu gibi deniz hukukunun temel konularından birini oluşturmaktadır. Bu bağlamda “esas hat” (baseline) kavramı, kıyı devletlerinin kara ile deniz suları arasında geçerli olacak hukuki sınırın belirlenmesinde ve bu sınır ile bağıntılı olan deniz alanlarının; tespitinde, devletlerin egemenlik ve yetki alanlarının belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Esas hattın belirlenmesi ile sadece devletlerin karasuları, “Münhasır Ekonomik Bölge” (MEB), kıta sahanlıkları değil beraberinde belirlenen deniz alanlarına ve bu alanlarda çıkan uyuşmazlıklara uygulanacak hukukun belirlenmesinde kritik öneme sahiptir.

10 Aralık 1982 tarihli “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi” (BMDS) [1] deniz alanlarının sınırlandırılması ile alakalı usul ve esasları, uluslararası gereklilik ve ihtiyaçları göz önünde bulundurarak dönemin şartlarına göre düzenlemiştir. Sözleşme, denizin ve çevresinin korunması, barış içinde kullanımı, deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı, iş birliğinin temini gibi temel ilkeler ışığında uluslararası hukuk düzleminde yer almıştır.

Sözleşmede daha önceden ihtilaflı olan ve kıyı devletinin egemenlik alanlarının belirlenmesinde kritik öneme sahip olan “esas hat” kavramı açıklanarak kapsamlı bir düzenleme ile ihdas edilmiştir.

II. MATERYAL METOT

Bu çalışma nitel karakterde hazırlanmış gerek doktrinel gerek karşılaştırmalı hukuk yöntemi ile ele alınmıştır. İncelemelerde Deniz Hukuku Sözleşmesi temel kaynak olarak kullanılmış olup Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 31-33. Maddelerince sistematik yorum kullanılmıştır. Konuya ilişkin kapsamlı yorumların yapıldığı ve Uluslararası Antlaşmalarda hayat bulan Uluslararası Adalet Divanını kararları ve Esas Hat kavramına ilişkin uyuşmazlıkların tarihsel gelişimi birlikte göz önüne alınarak değerlendirme yapılmıştır.

A. Esas Hattın Ortaya Çıkışı

Deniz alanlarının belirlenmesi gerektiğine yönelik ilk tartışmaların Hugo Grotius'un denizler özgürdür (mare liberum) mülkiyete konu olamazlar ancak sınırlandırılmış/sınırlandırılabilen (bir odanın içerisindeki hava gibi) deniz alanlarının mülkiyete konu olabileceğini savunduğu görüşü[2] ile tarihi olaylardan örnekler vererek denizlerinde mülkiyete konu olabileceğini savunan John Selden (Mare Clausum[3] – 1618 yılında yazılmış olup 1635 yılında yayınlanan eser.) arasında çıkan ihtilaf gösterilebilir. Bu ihtilaf sayesinde deniz alanlarının belirlenmesi gerektiği hususu gündeme gelmiştir. Deniz alanlarının sınırlandırılması sorunu yeni hukuki rejimlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur tıpkı 1930'larda atmosfer dışına çıkan füzelerin farklı bir hukuki rejime tabi olması gerektiğinin ön görülmesi gibi. Deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin tarih boyunca çeşitli yöntemler uygulanmış ancak yakın tarihte en bilinen ihtilaf ise Norveç ve İngiltere arasında yaşanmıştır.

Balıkçılık davası olarak da bilinen "Anglo-Norwegian Fisheries Case (Balıkçılık Davası)" tarihsel gelişimi şu şekildedir; 17. Yüzyılın başlarında Danimarka ve Norveç kralı tarafından verilen karar üzerine Britanyalı balıkçılar 1906 yılına kadar Norveç kıyılarından uzak durmuşlardır. İlk olarak 1906 yılında birkaç İngiliz balıkçı teknesi yasağı delinmiş, sayıları giderek artan İngiliz tekneleri toplumda endişe uyandırmış ve ilk olay 1911 tarihinde bir İngiliz teknesinin alınan önlemleri ihlal etmesi nedeniyle el konulması olmuş. Akabinde devletler arasında başlayan müzakere 1. Dünya savaşı nedeniyle sekteye uğramış ve 1922'den itibaren yaşanan ihlaller artmaya başlamış. Son olarak 1932 de İngiliz balıkçı tekneleri faaliyetlerini genişleterek Norveç'in Kuzey bölgelerinde balıkçılık yapmaya başlamaları ile el konulan tekne sayıları artmıştır. İngiliz balıkçıların Norveç kıyılarında balıkçılık yapmalarını engellemek üzere 1935 yılında Norveç tarafından bir kararname daha yayınlanarak balıkçılık bölgesini ve Norveç'e ait alanları belirlemiştir. Söz konusu kararnameye Birleşik Krallık itiraz ederek ihtilaf Uluslararası Adalet Divanına taşınmıştır. Uluslararası Adalet Divanının kararı neticesinde uluslararası arenada esas hatların nasıl belirlenebileceğine ilişkin önemli bir içtihat ortaya çıkmış ve BMDHS bir kısmı bu karar sayesinde ortaya çıkmıştır. Bu davanın bir diğer önemi ise daha sonra değinilecek olan "esas hat" ve "düz esas hat" yöntemlerinin uygulanma usulünde bir ilk olarak "düz esas hat" kavramı açıklanarak, usul ve esasları hakkında uluslararası hukuka uygun düşecek nitelikte açıklamalarla ifade edilmiştir.

B. Esas Hattın İlişkin Uygulamalar

17. Yüzyılın başlarında denizlerin mülkiyetine ilişkin Grotius ve Selden arasındaki tartışma 18. yüzyılda evrilerek deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sorununu ortaya çıkarmıştır. İlk olarak devletler tarafından benimsenen ve uygulanan üç mil kuralı geçerlilik kazanmıştır.

Üç mil kuralı 18. yüzyılda yaşayan Hollandalı hukukçu Cornelius van Bynkershoek tarafından "kıyı devletinin karasuları, kara üzerinden ateşlenen top menzili kadar olmalıdır" önermesine dayanmaktadır. Bu kural Fransa ve İtalya'nın uygun bularak uygulamaya başlamaları, İngiltere ve Fransa arasındaki savaşta tarafsız bölgenin uygulanabilmesi ve Birleşik Krallığın böylesine kısıtlı bir egemenlik bölgesinin belirlenmesi ile kendi kullanım alanını arttırması sebepleriyle kısa sürede yaygınlaşmış ve 1950'lere kadar bir teamül haline gelmiştir.[4] Kıyı devletleri tarafından bu kuralın yeterli olmadığını düşünülmüş ve yetki alanlarına genişlettiklerine dahil bildirimler yayınlanmış. En önemlilerinden bir tanesi ise 1945 Truman Bildirisi ile Amerika Birleşik Devletleri (ABD) kendi kıta sahanlığı içerisindeki (200 mil) doğal kaynaklar üzerinde hak iddialarını yineledi. ABD başkanı Truman'ın bildirisi aynı zamanda "kıta sahanlığı" kavramını deniz hukukuna kazandırmıştır.[5] 1945 öncesi Sovyet Rusya'nın ilanı ile beraber Birleşik Krallık da karasuları sınırını 12 mile çıkarmış ve birçok devlet tarafından bu uygulama takip edilmiştir.

Kıyı devletlerinin tamamen egemenlik hakkına sahip oldukları iç sular (internal waters), neredeyse tamamen egemenlik hakkına sahip oldukları karasuları,[6] bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge gibi deniz yetki alanlarının belirlenmesinde temel alınan esas ölçüt devletlerin kara parçalarının bittiği konum değil belirlenen esas hat çizgisidir. Esas hat tartışmaları 1930 tarihli Lahey Kodifikasyon Konferansında gündeme getirilmiş ancak sadece 1950’lerde Uluslararası Hukuk Komisyonu’nda somut bir gerçeklik olarak taşınmasına olanak sağlanmıştır.[7] Komisyon çalışmaları neticesinde 1958 tarihli Cenevre Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 3., 11. ve 13. maddelerinde esas hatta ilişkin açıklamalar yer almıştır. Bu sözleşme kuralları aynı zamanda teamül hukuku kuralları olarak kabul görmüştür.[8] 1958 tarihinde Cenevre’de gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Birinci Deniz Hukuku Konferansı’nda (BMBDHK) “Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, Açık Deniz Sözleşmesi, Kıta Sahaneliği Sözleşmesi, Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına İlişkin Sözleşme ile Uyuşmazlıkların Zorunlu Çözümüne İlişkin İhtiyari Protokol” kabul edilmiştir.[9] Türkiye ise söz konusu sözleşmelerin hiçbirine taraf olmamıştır.

1958 yılında Cenevre Konferansı ile bu konu ele alınmış ancak devletlerin farklı uygulamalarının önüne geçilememiş aksine “her devletin tek tarafı olarak kendi karasularını belirleyebileceği” ifade edilmiştir. Bu belirsizlik ise 1982 tarihli BMDHS ile uluslararası hukuk düzleminde kısmen net bir çözüme ulaşmıştır. Sözleşmenin 3. maddesinde devletlerin karasularının esas hatlardan itibaren en çok 12 deniz mili olabileceği belirlenmiştir.

Sözleşme ile beraber esas hattın belirlenmesinin önemi tekrar ortaya çıkmış ve sözleşmede ayrıca esas hattın belirlenme şekil ve usulleri gösterilmiştir. Türkiye her ne kadar sözleşmeye taraf olmasa da uluslararası teamüllerin bağlayıcılığı nedeniyle bir anlamda sözleşmedeki kurallara uymak durumundadır. Ancak Türkiye sözleşmenin 3., 33. Ve 121. maddelerine karşı ısrarlı itirazcı konumdadır.

Aynı zamanda esas hat komşu devletler arasında deniz sınırlarının çizilmesinde rol oynamaktadır. BMDHS esas hatta ilişkin belirlenmelerini sadece karasularının belirlenmesi yönünde ele aldığı için yetersiz kaldığı konusunda eleştirilmektedir.[10] Aynı şekilde eski tarihli olan ve BMDHS’nin birçok maddesinin kaynağı olan Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 3. maddesinde yer alan esas hat kavramı da günümüz şartlarında yetersiz kalmaktadır. Esas hatta ilişkin kurallın kesin ve nesnel bir şekilde belirlenmediği sürece her zaman sorunlara, ihtilaflara ve kötüye kullanıma açık olduğu bir gerçektir.[11]

C. Esas Hat Kavramı

Esas hat, kıyı devletlerinin kendi iç sularının, kara sularının, bitişik bölgenin ve daha sonra gelecek olan MEB gibi deniz yetki alanlarının nereden başlayacağını belirlenmesini sağlayan kıyı çizgisidir. Esas hattın belirlenmesine ilişkin iki temel yöntem bulunmaktadır. “Normal Esas Hat” ve “Düz Esas Hat” yöntemi. Normal esas hat yöntemi Norveç ve İngiltere arasındaki balıkçılık davasına kadar genel olarak kabul edilen yöntemdir. Günümüzde de asıl olan normal esas hat uygulaması istisnai olan ise düz esas hattın uygulanmasıdır.

C.1. Normal Esas Hat

Normal esas hattın belirlenmesine ilişkin teamül 19. yüzyıl öncesinden beri İngiltere ve Hollanda gibi denizcilikle ilişkili devletler tarafından kabul edilmiş “alçak gel-git çizgisi (low-water line)” fiili uygulamadır. Uygulamanın içtihatlarla geçen ilk örneklerinden biri “Queen v. Keyn” davasıdır.[12] Ardından Lahey Konferansında tartışılan uygulama 1952-53 tarihli Uluslararası Hukuk Komisyonu’nun taslak metinlerinde açık bir biçimde ele alınmıştır.[13] Akabinde 1958 tarihli Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 3. maddesinde “karasularının genişliğinin ölçülmesinde esas alınacak esas hat, kıyı boyunca, kıyı devleti tarafından resmen tanınan büyük ölçekli haritalarda işaretlenmiş olan alçak deniz seviyesidir (low-water line / en düşük cezir hattı)” şeklinde tanımlanmıştır.[14] Aynı tanımlama esas hat yerine normal esas hat ifadesi ile 1982 tarihli BMDS’nin 5. maddesinde yer almaktadır.[15]

Bu konuda önemli olan husus 1982 tarihli BMDHS’inde bulunan 6. madde ve 13. maddeyi birlikte değerlendirmek gerekmektedir. 6. Madde ile karasularının ölçülmeye başlanacağı esas hattın “mercan kümelerinin ada niteliğindeki kısımların ve ada saçağı niteliğindeki kısımların” deniz tarafındaki en düşük cezir hattından itibaren belirlenmesi gerektiği ifade edilerek ayrı bir düzenleme getirilmiştir. Aynı şekilde 13. madde ile yine istisnai bir durumu ele alarak cezir zamanında (çekilme anında) ortaya çıkan doğal kara yüksekliklerinin karasuları genişliğini aşmaması şartına bağlı olarak en düşük cezir hattı için referans

olarak kabul edilebileceği düzenlenmiştir.[16] Normal esas hat yöntemi günümüzde bu şekliyle güncelliğini korumaktadır.

C.2. Düz Esas Hat

Normal esas hattın yetersiz kaldığı kıyı hattının net belli olmadığı istisnai durumlarda (girintili çıkıntılı kıyılara sahip bölgelerde) kıyı devletlerinin yetki alanlarının daha hakkaniyetli belirlenebilmesi için uygulanan yöntem ise “düz esas hat (straight base line)” yöntemidir. Düz esas hat kavramı ilk defa Norveç ve İngiltere arasında görülen balıkçılık davasında ele alınmıştır. Daha öncesinde kıyı hattının belli olmadığı İskandinav ülkelerinin bu konuda devlet uygulamaları bulunmaktadır.

Düz esas hat kavramı tam olarak ifade edilmese de Norveç’in 22 Şubat 1812 tarihli Kraliyet Kararnamesi’nde esas hattın belirlenme yöntemine ilişkin *“Amacımız şudur ki, denizdeki toprak egemenliğimizin sınırlarının belirlenmesi gerektiği tüm durumlarda, bu sınır anakaradan değil, ada veya anakara kıyısına en uzak adacık esas alınarak, bu noktadan itibaren bir deniz ligi (yaklaşık üç deniz mili) uzaklıkta belirlenecektir; bu hususta ilgili tüm makamlara resmi bildirim yapılacaktır.”*[17] bir takım belirlemeler yapıldığı görülmektedir. Norveç bu uygulamayı 16 Ekim 1869 tarihli Kararname ile devam ettirmiştir. Bu uygulama neticesinde Norveç kıyılarında balıkçılık faaliyeti yapan İngiliz balıkçıların Norveç kıyılarına yaklaşmasının önüne geçilmiştir. 1900’lü yılların başlarında Norveç’in sınırlamaları İngiliz balıkçılar tarafından delinmeye başlandığında iki devlet arasında sorunlar çıkmış bunun neticesinde devletler arasında müzakereler başlamış ancak etkin bir çözüm yolu bulunamamıştır. Son olarak Norveç 12 Temmuz 1935’te Kraliyet Kararnamesi ile birlikte Norveç’in kuzeyindeki balıkçılık bölgesini belirlediğini/sınırlandığını ilan etti. Ardından yaşanmaya devam eden ihlaller ve İngiliz balıkçı teknelerine el konulması olayları ile Birleşik Krallık ihtilafı Uluslararası Adalet Divanına taşındı.

Adalet divanında Norveç’in esas hat yöntemine ilişkin uygulamaları ayrıntılı şekilde ele alınmıştır. Birleşik Krallık tarafından uluslararası teamül olduğu ve yeknesak şekilde uygulanması gerektiği iddia edilen “bir koyun iki yakası arasındaki mesafe 10 deniz milini aşıyorsa bu koyun tamamını iç sular olarak değerlendirmek mümkün değildir.” kuralı öne sürerek Norveç’in uygulamasının haksız olduğunu savunmuştur. 10 mil kuralının o dönemde tartışıldığı resmî belgeler için bkz. [18]

Mahkeme ise belirtilen 10 deniz mili kuralının her ne kadar bazı Devletler tarafından hem ulusal mevzuatlarında hem de antlaşma ve sözleşmelerinde benimsenmiş olmasına ve bazı tahkim kararlarında bu Devletler arasında uygulanmış olmasına rağmen bu uygulamanın yeknesak bir uygulama olmadığını Devletlerin farklı uygulamalar kabul ederek farklı sınırlar belirlediğini işaret ederek söz konusu kuralı bir uluslararası teamül olarak kabul edilemeyeceğini ifade etmiştir. Mahkeme buna ek olarak Norveç’in söz konusu kurala daima itiraz ederek bu uygulamaya karşı çıktığını göz önünde bulundurarak kuralın Norveç’e karşı uygulanabilir olmadığını kabul etmiştir.

Mahkeme Birleşik Krallığın indreleia (deniz yolu) hakkında itirazlarını da benzer şekilde kabul etmemiş ve *“Norveç Hükûmeti’nin 1935 tarihli Kararname ile Norveç balıkçılık bölgesinin sınırlarını belirlerken esas hatları tespit etmesinin uluslararası hukuku ihlal etmediğine...”* karar vermiştir.[19] Bahsedilen konularda Norveç haklı bulunmuş olsa da Mahkeme, kıyı devletlerinin deniz alanlarının sınırlandırmasına ilişkin işlemlerin kıyı devletinin yetkisine tabi olduğunu ancak deniz alanlarının sınırlandırılmasının uluslararası bir boyut taşıdığını ifade ederek söz konusu sınırlandırmaların diğer Devletler açısından geçerliliğinin uluslararası hukuka tabi olduğunu ifade etmiştir.

Davada özel öneme sahip olan temel hususlardan bir tanesi ise deniz alanları ile deniz alanlarını çevreleyen veya bölen kara parçaları arasındaki ilişkidir. Bu parçalardan referans alınarak çizilecek olan esas hat çizgisi ile belirlenen deniz alanlarının kara ülkesi ile yeterince bağlı olup olmadığının önemi vurgulanmıştır.[20] Norveç’in coğrafi olarak sıra dışı yapısı, tarihsel olarak uygulamaları ve ekonomik nedenler göz önünde bulundurularak Norveç tarafından düz esas hat yönteminin uygulanması uluslararası hukuka aykırı bulunmamıştır.

Düz esas hat kavramı bu dava ile birlikte Uluslararası Hukuk Komisyonu çalışmalarında ayrıntılı bir şekilde ele alınıyor ve 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 4. Maddesinde [21] açıkça kodifiye edilmiş oluyor. Sözleşmede düz esas hat yönteminin belirli koşullarda uygulanabileceği ifade edilmiştir. Bütün bunlar ise 1982 tarihli BMDHS’ne zemin hazırlamıştır. Deniz yetki alanlarının

belirlenmesine ilişkin esas hat yöntemleri güncel hali ile BMDHS ile hüküm altına alındığı şekilde uygulanmakta ve uluslararası teamül olarak kabul görmektedir.

BMDHS'nin 7. maddesinde düz esas hat yöntemi detaylı bir biçimde ele alınmıştır. Madde metninde düz esas hat yönteminin uygulanması için aranan kriterler, *"sahilin derin bir şekilde girintili çıkıntılı olması, sahil boyunca hemen yakında adalar dizisinin bulunması, bir delta'nın varlığı, başkaca doğal özellikler nedeniyle sahilin son derece değişken olması"* hallerinde, *"düz esas hatların oluşturduğu çizginin sahilin genel yönünden hissedilebilir bir biçimde sapmaması ve kara sahasına yeter derecede yakın olması"* şartları ile uygulanabilir olduğu hüküm altına alınmıştır. Ayrıca çekilme zamanında ortaya çıkan kara parçalarının düz esas hat çiziminde referans nokta olarak alınamayacağı istisnası ile birlikte ifade edilmiştir. Madde metninde yer alan bir diğer husus balıkçılık davasında mahkeme tarafından yapılan değerlendirmenin kodifiye edilmiş hali olan, Sözleşmenin 5. Maddesinin 1. Fıkrası uyarınca uygulanacak olan esas hatlar yönteminde *"bölgeye özgü ve gerçekliği ve önemi uzun bir teamül ile açıkça kanıtlanmış ekonomik çıkarlar göz önünde"* tutulabilir diyerek istisnai bir durum ayrıca hüküm altına alınmıştır.

Son olarak düz esas hatlara ilişkin yöntemin diğer bir devletin bazı deniz yetki alanlarını kesecek şekilde uygulanamayacağı hüküm altına alınmıştır. Her halükârda Sözleşme'nin esas hatların belirlenmesine ilişkin düzenlemeleri karasuları sınırlarını belirlemeye yönelik olduğu için yetersiz görülmektedir. En nihayetinde esas hatlar sadece karasuları sınırlarını değil karasularından sonra gelen deniz yetki alanlarının belirlenmesinde de referans noktası niteliğindedir. Son fıkra ile getirilen bu düzenleme muhtemel bir ihtilafın önüne geçmek için yapılmış olsa da belirtilen ihtilaf halinde yani komşu kıyı devletlerin birbirlerinin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden kesmesi halinde hangi usulün kullanılacağı belirtilmemiştir. Kanaatimizce bu düzenleme hem sadece karasularına ilişkin hüküm olması nedeni ile hem de belirtilen ihtilafın varlığı halinde izlenilecek yöntemin belirlenmemesi nedeniyle eksik kalmıştır.[22]

D. Türkiye Açısından Esas Hat Kavramı

Kıyı devletleri deniz alanlarından mümkün olduğunca fazla yararlanmayı hedeflemektedirler. Bu hedef ise söz konusu alanların sınırlandırılması ve tespiti problemini beraberinde getirmektedir. Devletler gerek iç hukuk düzenlemeleri ile gerek uluslararası anlaşmalarla deniz yetki alanlarına ilişkin düzenlemelere ihtiyaç duymaktadır. Türkiye ise ne 1958 yılında Cenevre'de toplanan BMDHK neticesinde belirlenen sözleşmeler ve protokole ne de 1982 tarihli BMDHS'ne taraf olmamıştır. BMDHS'ne şu an aktif olarak 170 taraf ülke bulunmaktadır.[23] Türkiye Sözleşme'nin 3., 33. ve 121. Maddelerini açıkça ve sürekli ret ederek "ısrarlı itirazcı (Persistent Objector) konumunda bulunmaktadır bu durum bilindiği üzere ısrarlı itirazcı devletin teamül hukukundan kaynaklanan kurallardan bir anlamda muaf tutulmasına olanak sağlamaktadır.[24] Ancak jus cogens (emredici normlar) için yani antlaşmalar hukuku açısından geçerli olmadığı için Türkiye'nin sözleşmeye taraf olmadığı düşünülebilir. Türkiye'nin sözleşmelere taraf olmamasının temel sebebi Ege Denizi'nde yaşanan yetki alanlarına ilişkin sorunların çözülmemiş ve Sözleşme'de bu sorunların zorunlu yöntemlerle çözülmesine ilişkin yöntemlerin belirlenmiş olmasıdır. Bu nedenle Türkiye deniz yetki alanlarına ilişkin herhangi bir problemde uluslararası antlaşmalara atıf yapamamaktadır.[25]

Türkiye tarafından sözleşmenin kabul edilmemiş olması ulusal hukuk ile çelişmediği takdirde Sözleşme'nin bazı hükümlerinin iç hukukta uygulama alanı bulamayacağı anlamına gelmemektedir. *"Çünkü BMDHS içeriği ve Sözleşme'nin kabul edildiği Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı çalışmalarını tamamen ihmal ederek meseleleri ele almaya çalışmak, ülkemizin içinde bulunduğu güncel ve önemli sorunların gereği gibi değerlendirilmesine engel oluşturur, açıklamalar eksik kalır."* [26]

Türkiye'de deniz yetki alanlarının düzenlenmesine ilişkin 20 Mayıs 1982 tarihli 2674 sayılı *"Karasuları Kanunu"* [27] tek düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır. Kanunun birinci maddesi Türk karasularının genişliğini 6 mil olarak belirlemiş ve belirli denizler için belirli şartlar olduğu takdirde Cumhurbaşkanı tarafından daha geniş bir karasuları tespitinin yapılabileceği ifade edilmiştir. Kanunun ikinci maddesi ise komşu kıyı devletleri ile karasularının anlaşma ile sınırlandırabileceği ifade edilmiştir. Kanunun eski halinde bu düzenleme *"Karasuları daha geniş olan devletlere karşı Türk karasularının genişliği, mütekabiliyet esasına göre taayyün eder"* [28] denilerek mütekabiliyet ilkesi esas alınmıştır.

Kanunun güncel halinin 3. Maddesinde karasularının genişliğinin tespit edilmesinde en önemli referans olan esas hatların Cumhurbaşkanı tarafından tespit edileceği belirtilmiştir. Ancak esas hattın hangi şekilde

belirleneceğine ilişkin herhangi bir hüküm yoktur. Mülga 476 sayılı Karasuları Kanunu'nun 4. maddesinde ise esas hat yöntemlerine ilişkin belirlemelerde bulunulmuştur. Güncel kanunun 6. Maddesi ile 476 sayılı kanunun 2674 sayılı kanuna aykırı hükümlerin kaldırıldığı ifade edilmiştir ancak 2674 sayılı kanunda esas hattın belirlenişine veya hangi esas hat yönteminin kullanılacağına ilişkin bir ibare bulunmaması büyük bir eksiklik olarak değerlendirilebilir.

476 sayılı kanunun 4. maddesinin birinci fıkrasındaki hükümler ile genel kural olarak en düşük cezir hattı referans alınarak normal esas hat yöntemi ile karasularının genişliğinin ölçülebileceğini belirlenmiştir. [29] İkinci fıkra ise 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 4. Maddesine paralel bir şekilde düzenlenerek *"girintili çıkıntılı sahillerde veya sahile yakın adaların bulunduğu yerlerde, sahil ve adaların ileri burun noktalarını birleştiren düz esas hat usulü tatbik edilir"* şeklinde istisnai durumlar hakkında hükümlere yer verilmiştir. Haricen esas hat yöntemine ilişkin herhangi bir kanun metni bulunmamaktadır. Türkiye karasularının genişliğine ilişkin çeşitli düzenlemeler ihdas etmiş ancak bunlar içerisinde esas hatların nasıl belirlendiği veya nasıl tatbik edileceğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır [30].

Uluslararası belge niteliğinde olan ve Türkiye'nin Birleşmiş Milletlere ilettiği birtakım düzenlemeler/kurallar bulunmaktadır. Türkiye Marmara Denizi ve Türk boğazlarındaki deniz trafiğine ilişkin Birleşmiş Milletlere gönderdiği düzenlemelerde bazı sınırlandırmalar ve koordinatlara yer vererek bir anlamda aslında karasuları sınırlarını belirten ve ilan eden belgeler göndermiştir.[31] Aynı zamanda Türkiye ile Yunanistan arasında yaşanan sorunlara ilişkin Türkiye tarafından Yunanistan'a gönderilen notalar da aynı şekilde Birleşmiş Milletler Daimi Temsilciliği tarafından Birleşmiş Milletlere sunulan belgeler arasındadır. Türkiye sürekli bir şekilde Yunanistan tarafından uygulanmaya çalışılan maksimalist politikaya itiraz etmektedir.[32] Türkiye özellikle Ege Denizi'nde özel coğrafi koşullar olduğunu her fırsatta aktarmaktadır.

III. SONUÇLAR

Deniz yetki alanlarının belirlenip devletlerin egemenlik yetki alanlarının tespit edilebilmesinde en önemli faktörlerden biri uygulanacak olan esas hat yöntemidir. Esas hatta ilişkin tanımlar zamanla değişim ve gelişim göstererek BMDHS'nde belirtilen şeklini almıştır. Güncel hali ile normal esas hat ve düz esas hat olmak üzere iki çeşit esas hat yöntemi ile deniz yetki alanlarının belirlendiğini ve uygulanacak hukuk kurallarının da bu şekilde tespit edilebildiği ortadadır. Bu yöntemler ise tarihsel gelişimleri doğrultusunda BMDHS'ndeki halini almıştır. Sözleşmede belirtilen usul ve esaslar doğrultusunda belirlemeler ve ihtilafların çözümü çoğunlukla sağlıyor olsa da yıllardan beri süren ihtilaflara net bir çözüm getirememiştir.

Hali hazırda sözleşme belki lafzından dolayı belki zamanın şartlarından dolayı belirli bir kavramın (karasularının genişliğinin) tespitine yönelik yazılmış olsa da dolaylı olarak diğer deniz yetki alanlarının belirlenme usul ve esaslarında da aynı şekilde esas hat yöntemlerinin kullanılabilmesine olanak sağlayan uluslararası geçerliliğe sahip bir anlaşma niteliğindedir. Hatta deniz hukukunun magna cartası olduğu ifade edilen sözleşmenin hükümleri günümüzde etkinliğini ve geçerliliğini korumaktadır. Türkiye her ne kadar sözleşmeye taraf olmasa da Sözleşme hükümlerinin artık uluslararası kabul görmüş bir teamül olarak uygulanmasından kaynaklı, ister istemez sözleşme hükümleriyle paralel hareket etmektedir. Diğer açıdan ise Türkiye açısından deniz yetki alanlarına ilişkin kanun çalışmalarının hızlandırılıp bu konudaki ulusal mevzuat eksikliğinin giderilmesi son derece elzemdir.

IV. TARTIŞMA

Esas Hat Kavramı kara suları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi sınırlandırmalarda devletlerin meşru beklentilerini koruyarak BMDHS ile hakkaniyet ilkesini bir nebze somutlaştıran kıstas olarak karşımıza çıkmaktadır.

Günümüzde görülmektedir ki BMDHS ile "hakkaniyet ilkesiyle anlaşma" denilerek devletlerin meşru beklentileri tam karşılanmamış olup somut ölçütleri bulunmayan bir sistem getirilmiştir. Belirlenen kavram ve sistemlerin soyut ve yoruma açık olması uyuşmazlıkların çözümüne yardımcı olmaktan uzaktır.

Türkiye her ne kadar çeşitli ülkelerle imzaladığı anlaşmalarda BMDHS hükümlerine uygun olarak davranıp teorik olarak bir sistematik biçim belirlenmiştir. Ancak bu durum iç hukuk sistemine yansımamış olup Esas Hat kavramının pratikte tam anlamıyla işlevsel olabilmesi ve Türkiye'nin bölgesel tezlerini destekleyebilmesi engel teşkil etmektedir.

V. ÇIKARIM

Esas Hat Kavramı, devletlerarası uyumsuzluklar ve uyumsuzlukların çözümü için geçen tarihsel süreçle beraber gelişen ve zamanın şartlarına uyum sağlayan doktrin, içtihat, uluslararası ve devletler arası anlaşmalar ile nesnel ve uygulanabilir kavram olarak günümüzdeki halini almıştır. Uluslararası anlaşmalar ile uyumsuzluklara çözüm olabilmek için genel kurallar ile birlikte istisnai hallerin olabileceği hüküm altına alınmaktadır. Ancak her ne kadar istisnai durumların olabileceği belirtilmiş olsa da istisnai hallerde uygulanması gereken uluslararası hukuk kuralları netlik kazanmamış ve benzer olaylarda farklı içtihatların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu durum uluslararası hukukun geçerliliği ve etkililiği tartışmalarına yol açmaktadır. Çözüm olarak anlaşmalarda daha nesnel ve somut kriterler ile uyumsuzlukların çözüm yollarının belirlenmesi ve ihtilaf halinde yetkiye ilişkin düzenlemelerin yapılması ile sağlanabileceği kanaatindeyiz.

TEŞEKKÜR

Çalışmada her anlamda bana yardımcı olup yol gösteren Doç. Dr. Sezercan BEKTAŞ hocama teşekkürlerimi takdim ederim.

KAYNAKLAR

- [1] UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA (UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA), FINAL ACT OF THE THIRD UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE LAW OF THE SEA Chapter XXI_6 (10 Aralık 1982)..
- [2] The Free Sea Hugo Grotius (8335 Allison Pointe Trail, Suite 300 Indianapolis, Indiana 46250-1684: Liberty Fund, Inc, ts.), 118.T. Kıvak. "Optimization of surface roughness and flank wear using the Taguchi method in milling of Hadfield steel with PVD and CVD coated inserts," Measurement, 50, 19-28, 2014.
- [3] The Free Sea Hugo Grotius. Introduction - xviii.
- [4] Archie Sayre Swartrauber, The three-mile limit of territorial seas: a brief history., 1970, Part I/vii.
- [5] Hüseyin Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, "Kıta Sahaneliği Kavramı ve Ege Kıta Sahaneliği Sorunu" (Ankara: Turhan Kitabevi, 1984), 278.
- [6] R. R. Churchill - A. V. Lowe, The law of the sea (Manchester University Press, 1999), 31. Karasularında diğer devletlerin zararsız geçiş hakkı gibi genel birtakım haklarının bulunduğu dair ayrıntılı bilgi için bkz.
- [7] "YEARBOOK OF THE INTERNATIONAL LAW COMMISSION" (United Nations, Volume II 1956), 5-10. Aynı zamanda komisyon görüşmelerinde "düz esas hat" kavramının ilk kodifikasyonu sağlanmıştır.
- [8] Churchill - Lowe, The law of the sea. 32.
- [9] İSMAIL DEMİR, "TÜRK DENİZ YETKİ ALANLARININ BELİRLENMESİNİN HUKUKİ DAYANAKLARI VE İÇ HUKUK ÜZERİNE BAZI DÜŞÜNCELER", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi 65. (Şubat 2020), 29-30.
- [10] Churchill - Lowe, The law of the sea, 31.
- [11] Churchill - Lowe, The law of the sea. 32.
- [12] THE QUEEN v. KEYN. (THE QUEEN v. KEYN.) (11 Kasım 1876).
- [13] "Law of the sea - régime of the territorial sea" (International Law Commission, ts.).
- [14] Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone), United Nations (1958).
- [15] UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA.
- [16] UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA m.6 - m.13.
- [17] FISHERIES CASE (United Kingdom v. Norway) (FISHERIES CASE (United Kingdom v. Norway)), K. General List No. 5 (International Court of Justice 18 Aralık 1951), par. 134.
- [18] "ACTS OF THE CONFERENCE FOR THE CODIFICATION OF INTERNATIONAL LAW" (League Of Nations, 13 Nisan 1930), 131-135.
- [19] "FISHERIES CASE (United Kingdom v. Norway)" paragraf 132, K. General List No. 5.
- [20] "FISHERIES CASE (United Kingdom v. Norway)" paragraf 133, K. General List No. 5.
- [21] Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, md. 4.
- [22] Dönemsel olarak yapılan değerlendirmelerde çıkması muhtemel başkaca sorunlara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Toluner Sevin, Milletlerarası hukuk dersleri : devletin yetkisi : (yer ve kişiler bakımından çevresi ve niteliği) (İstanbul Üniversitesi, 1979), 66-67.
- [23] "https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtidsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtidsg3&clang=_en, Çevrimiçi Erişim Tarihi: 20/04/2025", ts.
- [24] "Report of the International Law Commission, Seventieth session (A/7310)" (United Nations, 30 Ağustos 2018), 121-123, 152-153.
- [25] DEMİR, "TÜRK DENİZ YETKİ ALANLARININ BELİRLENMESİNİN HUKUKİ DAYANAKLARI VE İÇ HUKUK ÜZERİNE BAZI DÜŞÜNCELER", 31.
- [26] Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri (İstanbul: Beta Yayınevi, 1996), 62.
- [27] Karasuları Kanunu, Kanun No 2674. 29.05.1982 tarihli ve 17708 sayılı Resmî Gazete, Tertip 5.
- [28] Karasuları Kanunu, Kanun No 476. 25.05.1964 tarihli ve 11711 sayılı Resmî Gazete, 15 Mayıs 1964).
- [29] 476 sayılı Karasuları Kanunu, md. 4 "Karasularının genişliğini ölçmeye yarayan normal esas hat, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır."
- [30] Türkiye'nin karasuları genişliğine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. DEMİR, "TÜRK DENİZ YETKİ ALANLARININ BELİRLENMESİNİN HUKUKİ DAYANAKLARI VE İÇ HUKUK ÜZERİNE BAZI DÜŞÜNCELER", 38-42.
- [31] "Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs" (United Nations, 1995), 62-79.
- [32] "PERMANENT MISSION OF TURKEY TO THE UNITED NATIONS, 203/14136816/22273" (United Nations, ts.). Türkiye' tarafından BM'ye gönderilen diğer belgeler için bkz. <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUR.htm>



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXXX



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Coğrafi Olarak Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Deniz Hukuku Kapsamındaki Statüsü: Kırgızistan Örneği ve Çin ile Anklav İlişkisi

Alina Mirlanbekova

Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuk Ana Bilim Dalı, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar : alina.mirlanbekova@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Bu çalışma, coğrafi olarak denize kıyısı bulunmayan ve bu nedenle uluslararası deniz hukukundan doğrudan yararlanma imkanı sınırlı olan devletlerin hukuki statüsünü incelemektedir. Deniz hukukunun temel dayanağını oluşturan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) kapsamında, “coğrafi olarak elverişsiz konumdaki devletler” kavramı, denize erişim ve deniz kaynaklarından faydalanma hakkı açısından özel bir öneme sahiptir. Bu bağlamda, çalışmada Kırgızistan örneği ele alınmış ve ülkenin Çin ile kara sınırı üzerinden geliştirdiği anklav ilişkisi incelenmiştir. Kırgızistan’ın denize doğrudan çıkışı olmamasına rağmen, deniz taşımacılığına ve deniz kaynaklarına erişim konularında bölgesel işbirliği cabaları, deniz hukukunun eşitlik ilkesi açısından değerlendirilmiştir. Çalışmanın amacı, elverişsiz konumdaki devletlerin uluslararası deniz hukukunda sahip olduğu hakların kapsamını belirlemek, bu hakların uygulanabilirliğini Kırgızistan örneği üzerinden analiz etmek ve özellikle Çin ile ilişkilerinde bu statünün nasıl şekillendiğini ortaya koymaktır. Bu analiz, kara ile çevrili devletlerin uluslararası hukukta denizlere erişim hakkının geleceğine ilişkin tartışmalara da katkı sunmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: *Kırgızistan, Anklav, Elverişsiz devlet, Transit geçiş, BMDHS, Çin.*

The Legal Status of Geographically Disadvantaged States under the Law of the Sea: The Case Kyrgyzstan and Its Enclave Relationship with China *Alina Mirlanbekova*

*Sakarya University, Institute of Social Sciences, Department of Public Law, Sakarya Turkey.

* Corresponding Author: alina.mirlanbekova@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

This study examines the legal status of landlocked states that, due to their geographical location, have limited direct access and benefit from international maritime law. Within the framework of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS], which constitutes the foundation of maritime law, the concept of “geographically disadvantaged states” holds particular significance in terms of access to the sea and utilization of marine resources. In this context. The study focuses on the case of Kyrgyzstan, analyzing its enclave-related cooperation with china through their shared land border. Despite lacking direct access to the sea, Kyrgyzstan's efforts to engage in regional cooperation on maritime transport and access to marine resources are evaluated in light of the principle of equity in maritime law. The aim of the study is the determine the scope of rights that geographically disadvantaged states hold under international maritime law, to analyze the applicability of these rights through the example of the Kyrgyzstan, and to reveal how this status has been shaped particularly in the context of its relations with China. This analysis also aims to contribute to broader discussions on the future of landlocked states right of access to the sea under international law.

Keywords: *Kyrgyzstan, Enclave, Disadvantaged state, Transit passege, UNCLOS, China.*

I. GİRİŞ

Denizler, tarih boyunca sadece coğrafi bir unsur değil, aynı zamanda ekonomik, ticari ve stratejik birer güç kaynağı olmuştur. Devletlerin denizlere erişimi, onların dış ticaret, enerji kaynaklarına ulaşım ve jeopolitik etkinlikleri açısından hayati bir önem taşır. Ancak, bazı devletler denize kıyısı olmamaları veya denize ulaşım konusunda ciddi coğrafi kısıtlamalarla karşı karşıya olmaları nedeniyle bu avantajlardan mahrum kalmaktadır. Bu devletler, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde (BMDHS) “coğrafi olarak elverişsiz konumda bulunan devletler” olarak tanımlanır ve özel hükümlere tabi tutulur.

Kırgızistan, denize kıyısı olmayan ve coğrafi olarak kapalı bir bölgede yer alan bir Orta Asya ülkesidir. Ekonomik kalkınma, dış ticaret ve enerji kaynaklarına erişim açısından denizlere doğrudan ulaşamaması, bu ülkenin uluslararası hukuk bağlamında transit geçiş haklarına olan ihtiyacını artırmaktadır. 1982 BMDHS, Kırgızistan gibi devletlere transit serbestliği, gümrük kolaylıkları ve sınırlı deniz kaynaklarından yararlanma hakkı tanıyarak bu dezavantajları telafi etmeye çalışmaktadır.

Bu çalışmada, Kırgızistan’ın 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kapsamında sahip olduğu haklar, yükümlülükler ve uluslararası hukukta sahip olduğu statü ele alınacaktır. Ayrıca, Çin üzerinden denizlere erişim sağlayan Kırgızistan’ın coğrafi yapısı çerçevesinde “anklav” olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği analiz edilecektir. Bu kapsamda, hem hukuki hem de coğrafi açıdan detaylı bir değerlendirme yapılacaktır; Kırgızistan örneği üzerinden coğrafi olarak elverişsiz konumdaki devletlerin uluslararası deniz hukukundaki yeri tartışılacaktır.

II. MATERYAL METOT

Bu çalışmada normatif analiz ve doktrinel inceleme yöntemleri kullanılmıştır. Birincil kaynak olarak Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin ilgili hükümleri incelenmiş; ikincil kaynak olarak Türkçe ve Rusça akademik eserler, makaleler ve uluslararası raporlardan yararlanılmıştır. Ayrıca Kırgızistan’ın Çin ile olan transit ilişkileri bağlamında karşılaştırmalı analiz yöntemi uygulanmıştır.

1. Kavramsal ve Hukuki Çerçeve

1.1. Denize Kıyısı Olmayan Devlet Tanımı (BMDHS Madde 124)

Bu bölümde, Kırgızistan’ın uluslararası deniz hukuku kapsamındaki konumunu anlayabilmek için öncelikle “denize kıyısı olmayan devlet” ve “coğrafi olarak elverişsiz devlet” kavramları ele alınacak; ardından bu kavramların 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesindeki yasal dayanaklarına yer verilecektir.

Denize kıyısı olmayan devlet (landlocked state), topraklarının tamamı kara ile çevrili olan ve doğrudan açık denizlere erişimi bulunmayan devlet olarak tanımlanır. [Şaban Kardaş, 2015] Bu tür devletler, deniz ticareti, deniz taşımacılığı ve deniz kaynaklarına erişim gibi stratejik avantajlardan mahrum durumdadır. Bu durum, ekonomik büyüme, dış ticaret hacmi ve uluslararası ilişkilere katılım açısından ciddi sınırlamalar doğurur.

1982 BMDHS’nin 124. maddesi, denize kıyısı olmayan devletleri, açık denizlere doğrudan sınırı bulunmayan ve komşu devletlerin toprakları üzerinden transit geçişe ihtiyaç duyan ülkeler olarak tanımlar. Sözleşmede bu devletlerin, kıyı devletleri ile iş birliği içinde denize erişim sağlamaları ve transit geçiş hakkını kullanmaları gerektiği vurgulanmıştır. Bu bağlamda, denize kıyısı olmayan devletlerin denizlere ulaşımı, sadece coğrafi değil, aynı zamanda hukuki bir sorun olarak da ele alınmaktadır. [BMDHS (1982)].

Kırgızistan, tam anlamıyla bir “denize kıyısı olmayan devlet”tir ve sözleşmenin tanımına birebir uymaktadır. Bu nedenle 1982 BMDHS’yle ilgili hükümleri çerçevesinde transit geçiş, ekonomik erişim ve liman kullanımı gibi haklara sahip olduğu kabul edilmektedir.

1.2. Coğrafi Olarak Elverişsiz Devlet Nedir?

Coğrafi olarak elverişsiz devlet (geographically disadvantaged state) kavramı, sadece denize kıyısı olup olmama durumunu değil, devletin kıyı konumunun ticaret, erişim ve kaynaklara ulaşım açısından yetersizliğini de kapsar. [Ali Bozer, 2000]

Yani bir devletin denize kıyısı olsa bile, bu kıyı küçük, kapalı bir körfezde yer alıyor ya da uluslararası ticaret yollarına uzaksa, bu devlet “elverişsiz” kabul edilebilir. Ancak daha dar anlamda, bu kavram özellikle denize kıyısı olmayan ve deniz kaynaklarından doğrudan yararlanamayan devletleri tanımlamak için kullanılır.

1982 BMDHS'nin 70. maddesi bu devletlere özel haklar tanımıştır. Buna göre, coğrafi olarak elverişsiz devletler, kendilerine komşu kıyı devletlerin münhasır ekonomik bölgelerindeki (MEB) canlı kaynaklardan yararlanma hakkına sahiptir. Ancak bu haklar, ilgili kıyı devleti ile yapılacak anlaşmalarla sınırlıdır ve tek taraflı bir hak doğurmaz. Sözleşme, bu devletlerin kaynaklara erişiminde hem iş birliği hem de denge gözetilmesi gerektiğini vurgular. [BMDHS (1982)].

Kırgızistan, ne açık denizlere ulaşımı olan bir devlet ne de kıyı şeridinde sahip bir ülkedir. Aynı zamanda büyük deniz ticaret yollarına erişimi de yoktur. Bu bağlamda, coğrafi olarak hem denize kıyısı olmayan hem de ulaşım açısından elverişsiz bir konuma sahiptir. Bu durum, onu BMDHS kapsamında hem “denize kıyısı olmayan” hem de “coğrafi olarak elverişsiz” devlet kategorisine dahil eder.

1.3. Anklav (Enklav) Tanımı ve Hukuki İçeriği

Anklav (veya Fransızca kökenli şekliyle enklav), uluslararası hukukta bir devletin veya bölgenin tamamının başka bir devletin kara sınırlarıyla çevrili olması durumunu ifade eder. Bu kavram daha çok coğrafi ve siyasi bağlamda kullanılır. Anklavlar, egemenlik, ulaşım ve iletişim gibi açılardan özel hukuki ve diplomatik zorluklar yaratır. Uluslararası hukukta anklavlar, genellikle transit geçiş hakları, hava sahası kullanımı ve yerel yönetim düzenlemeleri gibi özel hükümlerle ele alınır. [Malcolm N. Shaw, 2017]

Devletler açısından anklav statüsü, topraklarının tamamının yalnızca tek bir başka devletin kara sınırlarıyla çevrili olmasıyla mümkündür. Bu bağlamda örnek olarak, Lihtenştayn'ın İsviçre tarafından çevrili oluşu bir yarı-anklav olarak değerlendirilirken, Vatikan tamamen İtalya içinde bulunduğu için tam anlamıyla bir anklavdır. [A. H. Leila, 2009]

Kırgızistan'ın durumu bu tanıma uymaz. Kırgızistan, her ne kadar denize kıyısı olmayan bir ülke olsa da, yalnızca Çin ile çevrili değildir. Ülke; Çin, Kazakistan, Özbekistan ve Tacikistan ile kara sınırına sahiptir. Bu nedenle coğrafi ve uluslararası hukuk açısından anklav statüsünde değerlendirilmesi mümkün değildir. Ayrıca çok taraflı kara ve demiryolu bağlantıları, Kırgızistan'ın bölgesel transit erişimini güçlendirmektedir.

Sonuç olarak, Kırgızistan'ın Çin üzerinden denizlere ulaşım sağlıyor olması, onu coğrafi olarak Çin'e bağımlı bir “anklav devlet” yapmaz. Bu durum sadece coğrafi elverişsizlik olarak değerlendirilmelidir, anklavlıkla karıştırılmamalıdır. [R. Churchill & A. Lowe, 1999]

2. Kırgızistan'ın 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Kapsamındaki Hakları

2.1. Transit Hakkı (Madde 125)

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), denize kıyısı olmayan ve coğrafi olarak elverişsiz konumda bulunan devletlere, denizlere ulaşım ve deniz kaynaklarından yararlanma imkânı tanıyan önemli bir uluslararası belgedir. Bu kapsamda, Kırgızistan da sözleşme çerçevesinde çeşitli transit ve ekonomik haklara sahiptir. Aşağıda, bu haklar iki temel başlık altında ele alınmaktadır.

BMDHS'nin 125. maddesi, denize kıyısı olmayan devletlere denizlere ulaşmak ve buralardan mal taşımak için transit geçiş hakkı tanımaktadır. Bu geçiş, kara, demiryolu ve gerektiğinde boru hattı, kablo ve hava yolu gibi alternatif yollarla sağlanabilir. Bu hak, “serbest ve engelsiz ulaşım” ilkesine dayanmakla birlikte, transit devletin egemenliğine saygı gösterilmesini de şart koşar. [BMDHS (1982)]

Kırgızistan, bu hüküm uyarınca transit geçiş hakkına sahiptir ve bunu çoğunlukla Kazakistan üzerinden kullanmaktadır. Kazakistan ile yapılan ikili anlaşmalar çerçevesinde, Kırgızistan malları Hazar Denizi'ne ulaşmakta ve buradan Rusya, Azerbaycan ve İran gibi ülkelere nakledilebilmektedir. Ayrıca Çin ile olan ulaşım yolları da, özellikle demiryolu projeleri aracılığıyla Doğu Asya limanlarına erişim sağlamaktadır. [Asem Tokobaeva, 2021]

2.2. Ekonomik Haklar (Madde 127–129)

BMDHS'nin 127. maddesi, denize kıyısı olmayan devletlerin transit geçişte kullandıkları yollar üzerindeki taşımacılar için ek gümrük vergilerine veya mali yüklerle tabi tutulamayacağını düzenlemektedir. Bu hüküm, özellikle gelişmekte olan ülkelerin uluslararası ticarete dezavantajlı duruma düşmesini önlemeyi amaçlar.

Ayrıca 128. ve 129. maddelerde, transit devletlerin denize kıyısı olmayan devletlerin limanlara ulaşımını kolaylaştırmaları gerektiği ve bu devletler için serbest bölgeler, antrepolar ve depolama tesisleri kurmalarının teşvik edildiği ifade edilmektedir. Bu hükümler çerçevesinde, Kırgızistan'ın hem Kazakistan

hem de Çin ile liman ve lojistik iş birliği geliştirmesi mümkündür. Nitekim Çin'in Lanzhou, Xi'an ve Ürümqi bölgelerinde Kırgızistan'a tahsis edilmiş lojistik merkezler faaliyet göstermektedir. [UNCTAD,2020]

Bu hükümler, Kırgızistan gibi coğrafi olarak elverişsiz devletlerin uluslararası ticarete entegrasyonunu kolaylaştırmayı ve denizlere fiili erişimini desteklemeyi amaçlamaktadır.

2.3. Madde 70 – Elverişsiz Devletlerin Canlı Deniz Kaynaklarından Yararlanma Hakkı (Detaylı Açıklama)

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 70. maddesi, coğrafi olarak elverişsiz devletlere – yani denize doğrudan erişimi bulunmayan veya denize erişimi olmasına rağmen deniz kaynaklarından etkin şekilde yararlanamayan devletlere – komşu kıyı devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgeleri'ndeki (MEB) canlı kaynaklardan yararlanma hakkı tanımaktadır. Bu madde, deniz kaynaklarının sadece kıyı devletler arasında değil, daha adil ve dengeli bir biçimde bölgesel olarak paylaşılmasını amaçlamaktadır.

Hakkın Koşulları ve Sınırları:

- Bu hak tek taraflı bir talep hakkı değildir. İlgili kıyı devleti ile yapılacak karşılıklı anlaşmalara dayanır.

- Elverişsiz devletin, coğrafi dezavantajının ekonomik sonuçlarını hafifletmeye yönelik olarak kaynaklara ulaşımı desteklenmelidir.

- Kıyı devlet, kaynaklarının “fazlasını” paylaşmakla yükümlüdür; eğer ülkenin kendi ihtiyacı varsa bu hak askıya alınabilir.

Kırgızistan'ın Durumu:

Kırgızistan, hiçbir deniz ya da Münhasır Ekonomik Bölge ile doğrudan sınırı olmayan bir kara ile çevrili (landlocked) devlettir. Bu nedenle, MEB içindeki kaynaklardan doğrudan yararlanma hakkına sahip değildir. Ancak dolaylı yollarla bu hakka erişim mümkündür:

- Bölgesel Anlaşmalar Yoluyla: Örneğin, Hazar Denizi kıyısında yer alan Kazakistan, Türkmenistan veya Azerbaycan ile yapılacak iş birliği ve ortak balıkçılık anlaşmalarıyla bu kaynaklardan pay alınabilir.

- Ekonomik İş Birliği Örgütleri Aracılığıyla: Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) ve Türk Devletleri Teşkilatı gibi platformlar, kaynak paylaşımında diplomatik zemin sağlayabilir.

- Lisanslama ve Ortak Girişim Modelleri: Kırgızistan, kıyı devletlerin münhasır bölgelerinde faaliyet gösteren şirketlerle ortak yatırım ve işletme modelleri geliştirerek dolaylı ekonomik kazanç sağlayabilir.

Uygulamadaki Zorluklar:

- Bu hak, pratikte çoğu zaman “teorik” kalmaktadır. Kıyı devletlerin rızasına bağlı olması ve deniz kaynaklarının stratejik önemi, bu hakların geniş biçimde uygulanmasını sınırlar.

- Ayrıca ulaşım, lojistik ve altyapı eksiklikleri Kırgızistan'ın denizle bağlantısını daha da zorlaştırmaktadır.

3. KIRGIZİSTAN VE ÇİN ARASINDAKİ TRANSİT İLİŞKİ

Kırgızistan'ın denize doğrudan erişimi bulunmaması, onu kara ile çevrili bir devlet yapmaktadır. Bu nedenle, dış ticaretinin büyük bölümü komşu devletler üzerinden sağlanmaktadır. Bu bağlamda, Çin ile olan transit ilişkiler, özellikle son on yılda belirgin biçimde artmış ve Kırgızistan'ın ekonomik stratejilerinde merkezi bir konuma gelmiştir.

Çin'in “Kuşak ve Yol Girişimi” (Belt and Road Initiative - BRI) kapsamında Kırgızistan'da birçok ulaştırma ve lojistik yatırımı gerçekleştirilmiştir. Özellikle Kara-Suu, Irkeshtam ve Torugart geçitleri gibi kara sınır kapıları, Çin-Kırgızistan ticaretinin ana güzergâhlarını oluşturmaktadır. Demiryolu bağlantıları konusunda da çalışmalar sürmektedir. Kırgızistan'ın bu projelere katılımı, transit geçiş olanaklarını artırmakla kalmamış, aynı zamanda Çin'e olan ekonomik entegrasyonunu da derinleştirmiştir. [UN ESCAP, 2022]

3.1. Kırgızistan'ın Çin Üzerinden Denizlere Erişimi

Fiilen, Kırgızistan'ın denizlere erişimi Çin'in doğu limanları üzerinden gerçekleşmektedir. Bu limanlar arasında başlıca kullanılanlar:

- Şanghay Limanı (dünyanın en yoğun konteyner limanlarından biri)

- Shenzhen ve Guangzhou Limanları
- Lianyungang Limanı (Orta Asya'ya yönelik özel transit koridoru ile bağlantılıdır)

Bu limanlara ulaşım, Çin'in iç bölgelerinden geçen demiryolu hatları ve otoyollar ile sağlanmakta; bu da Kırgızistan'ın Çin altyapısına bağımlı hale gelmesine neden olmaktadır. Ancak, bu durum Kırgızistan için zorunlu bir anklav konumu anlamına gelmez; yalnızca yüksek ekonomik ve lojistik bağımlılık anlamı taşır. [Zhang Yun, 2021]

İkili anlaşmalar çerçevesinde lojistik merkezler kurulmuş, özellikle Çin'in batısındaki Ürümqi ve Lanzhou şehirlerinde Kırgız firmalarına ayrılmış antrepolar faaliyet göstermektedir. Bu gelişmeler, deniz bağlantısının dolaylı ama istikrarlı hale gelmesini sağlamıştır.

3.2. Çin'in Şanghay, Tianjin ve Diğer Limanlarının Kırgız Malları İçin Kullanımı

1. Şanghay Limanı

Şanghay, dünyanın en yoğun konteyner limanıdır ve Kuşak ve Yol Girişimi'nin (BRI) deniz ayağında merkezi bir rol oynar. Kırgız malları (örneğin tekstil ürünleri, tarım ürünleri, yer altı kaynakları) çoğunlukla karayolu veya demiryolu ile Çin'in batısındaki Ürümqi veya Lanzhou gibi lojistik merkezlerine taşınır. Bu merkezlerden Şanghay'a aktarılan mallar, oradan konteyner gemileriyle Asya, Avrupa ve Amerika pazarlarına gönderilir.

2. Tianjin Limanı

Tianjin, Çin'in kuzeyinde yer alan ve Pekin'e en yakın büyük deniz limanıdır. Kırgızistan'dan gelen mallar özellikle demiryolu koridorları aracılığıyla Tianjin'e ulaşır. Çin'in demiryolu altyapısındaki gelişmişlik, Kırgızistan'ın düşük maliyetli ve hızlı ihracat yapmasını sağlar.

3. Lianyungang Limanı (Özel Durum)

Çin hükümeti, Orta Asya ülkeleri için Lianyungang Limanı'nda özel lojistik alanlar tahsis etmiştir. Kırgızistan, Kazakistan ile birlikte bu limanı ortak deniz kapısı olarak kullanmak üzere anlaşmalara imza atmıştır. Bu liman, Çin-Kırgızistan-Özbekistan demiryolu projesinin doğu terminali olması açısından da stratejiktir.

Anlaşmalar ve Yasal Dayanaklar:

Kırgızistan ile Çin arasında ikili ticaret ve transit anlaşmaları, bu limanların kullanımı konusunda hukuki altyapı sağlar. Ayrıca, Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ) kapsamında lojistik iş birliği projeleri, bu liman erişimini desteklemektedir.

Bu limanlar sayesinde Kırgızistan, denize kıyısı olmasa da küresel ticaret sistemine dolaylı fakat etkin bir şekilde entegre olabilmektedir

3.3. Kırgızistan'ın Çin'e Bağımlı Olup Olmadığı: Anklav Değerlendirmesi

Coğrafi ve hukuki açıdan bir anklav, yalnızca bir ülkenin kara sınırlarıyla çevrili toprak parçası anlamına gelir. Kırgızistan, Çin dışında Kazakistan, Özbekistan ve Tacikistan ile kara sınırına sahiptir. Bu nedenle:

- Hukuken ve coğrafi olarak anklav değildir.
- Çin'e geçici ekonomik ve lojistik bağımlılığı, anklav statüsü yaratmaz.

Ancak fiili bağımlılık düzeyi, yani deniz ulaşımı için Çin altyapısına duyulan ihtiyaç, bazı stratejik kırılganlıklar yaratabilir. Özellikle ulaşım güzergâhlarının tek bir ülkeye dayandırılması, dış politika ve ekonomi açısından çeşitlendirme ihtiyacını doğurur.

Bu bağlamda Kırgızistan'ın Çin'e bağımlılığı, jeoekonomik düzeyde tanımlanabilir, ancak anklav statüsüne ulaşmaz. Çok taraflı ulaşım koridorlarına erişimi ve farklı komşu ülkelerle bağlantısı, bu tür bir sınıflandırmayı dışlar. Kırgızistan yalnızca Çin'e bağlı değil, diğer transit rotaları mevcut. Bu nedenle uluslararası hukukta "anklav" olarak kabul edilmez.

4. Kırgızistan'ın katıldığı uluslararası denizcilik ve ulaştırma örgütleri, taraf olduğu sözleşmeler.

Kırgızistan'ın denize doğrudan kıyısı olmamasına rağmen, uluslararası taşımacılık, lojistik ve denizcilikle ilgili birçok kuruluşa üye olarak küresel ulaşım ağlarına entegrasyonunu sağlamlaştırmaktadır. İşte en önemli kuruluşlar:

1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Kırgızistan, 27 Şubat 2024 itibarıyla Birleşmiş Milletler'in denizcilikten sorumlu uzman kuruluşu olan IMO'ya (International Maritime Organization) üye olmuştur. IMO üyeliği, denize kıyısı olmayan ülkeler için bile uluslararası deniz taşımacılığı kurallarının oluşturulmasında söz sahibi olma imkânı sağlar. Bu üyelik sayesinde Kırgızistan, Kafkaslar ve Hazar Denizi üzerinden uluslararası taşımalara daha kolay entegre olma fırsatı elde eder. [MarineLink, 2024]

2. Şanghay İşbirliği Örgütü (ŞİÖ)

Kırgızistan, 2001 yılında kurulan ŞİÖ'nün kurucu üyelerindendir. Örgüt kapsamında, kara taşımacılığı ve multimodal taşımacılık koridorları geliştirilmekte olup, Çin limanları üzerinden Kırgızistan'ın dış ticaretini destekleyen ulaşım altyapıları güçlendirilmektedir.

3. Türk Devletleri Teşkilatı (TDT)

Kırgızistan, TDT aracılığıyla özellikle Azerbaycan ve Türkiye gibi kıyıdaş devletlerle lojistik ve ulaştırma iş birliklerini artırmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, Hazar geçişi ve Orta Koridor gibi projeler, Kırgızistan'ın dolaylı deniz erişimini desteklemektedir.

4. SOCEA

2024 yılında Kırgızistan'ın "Kırgız Aero Navigatsiya" kurumu, SOCEA üyeliğine kabul edilmiştir. Bu durum, hava taşımacılığının gelişimi aracılığıyla deniz lojistik zincirlerine entegrasyonu desteklemektedir.

Bu katılımlar, Kırgızistan'ın coğrafi dezavantajlarını dengelemek ve deniz kaynaklarına dolaylı erişimini sağlamak amacıyla oluşturduğu çok taraflı stratejik yaklaşımı yansıtmaktadır.

Sözleşmeler konusuna gelirse, Kırgızistan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'in tarafıdır ve bu sözleşmeyi imzalamıştır. Kırgızistan, denize doğrudan kıyısı olmasa da, dünya toplumunun bir üyesi olarak denizleri ve kaynaklarını düzenleyen uluslararası hukuki çerçeveye destek vermektedir.

Kırgızistan için (BMDHS)'in Önemli Yönleri:

- A. Deniz Kaynaklarına Erişim Hakkı: BMDHS, denize kıyısı olmayan ülkelere, deniz yollarına erişim hakkı tanımaktadır. Bu da Kırgızistan gibi denize çıkışı olmayan ülkelerin deniz ticaretine katılabilmesi için önemlidir. Komşu ülkelerle yapılan anlaşmalar yoluyla denizlere erişim sağlanabilir.
- B. Denizlere Erişim İçin Anlaşmalar: Denize kıyısı olmayan ülkeler, komşu ülkelerle ikili veya çok taraflı anlaşmalar yaparak, deniz limanlarına erişim sağlayabilirler. Kırgızistan da bu tür anlaşmalar yaparak ticaret ve ulaşım yollarını çeşitlendirebilir.
- C. Deniz Yolları Özgürlüğü: BMDHS, tüm ülkeler için deniz yollarında özgürlük ve denizlerin kullanımı konusunda eşitlik ilkesini güvence altına almaktadır. Bu durum, denize çıkışı olmayan ülkeler için deniz yolu ile taşıma ve erişimi kolaylaştırır.

Bu şekilde, Kırgızistan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin hükümleri doğrultusunda uluslararası denizcilik sistemine entegre olur ve denize kıyısı olmayan ülkeler için sağlanan haklardan faydalanır. [BMDHS, 1982]

III. SONUÇ

Kırgızistan, denize doğrudan kıyısı olmayan bir ülke olmasına rağmen, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) kapsamında belirli haklara sahiptir. Özellikle Madde 125 ile tanımlanan

serbest ve kesintisiz transit geçiş hakkı, kara ve demiryolu aracılığıyla denizlere ulaşımı garanti altına almaktadır. Buna ek olarak, Madde 127-129 kapsamında tanınan ekonomik ve gümrük kolaylıkları, Kırgızistan gibi coğrafi olarak elverişsiz konumda bulunan ülkelerin dış ticaret kapasitelerini artırma potansiyeli taşımaktadır.

Bu çerçevede Çin, Kırgızistan için önemli bir transit ortağı konumundadır. Kırgız malları, Çin'in Şanghai, Tianjin ve Shenzhen gibi büyük limanları üzerinden dünya pazarlarına ulaşabilmektedir. Ancak bu durum, Kırgızistan'ın Çin'e bağımlı bir "anklav" olduğu anlamına gelmez. Çünkü Kırgızistan aynı zamanda Kazakistan, Özbekistan ve Tacikistan gibi diğer komşu devletler üzerinden de alternatif ulaşım koridorlarına sahiptir. Bu da onun hem jeopolitik çeşitliliğe sahip olduğunu hem de bağımsız transit erişim kapasitesine sahip olduğunu göstermektedir.

Bununla birlikte, BMDHS'nin denize kıyısı olmayan devletler için uygulanabilirliği, pratikte bazı zorluklar içermektedir. Her ne kadar hukuki metinler transit ve ekonomik hakları tanısa da:

- Transit devletlerle yapılacak ikili anlaşmaların niteliği ve siyasi ilişkiler, bu hakların fiilen kullanılıp kullanılamayacağını doğrudan etkileyebilir.
- Güvenlik, altyapı eksiklikleri ve lojistik maliyetler, bu hakların etkinliğini sınırlandırabilir.
- Ayrıca deniz kaynaklarından yararlanma gibi bazı hakların coğrafi uzaklık nedeniyle teorik kalması mümkündür.

Bu nedenlerle BMDHS, denize kıyısı olmayan devletler için hukuki çerçeve sağlasa da, bu çerçevenin etkin bir şekilde işlerlik kazanması büyük ölçüde siyasi irade, bölgesel iş birliği ve altyapı yatırımlarıyla mümkündür.

IV. TARTIŞMA

Bu çalışma kapsamında ele alınan Kırgızistan örneği, denize kıyısı olmayan ve coğrafi olarak elverişsiz konumda bulunan devletlerin deniz hukukundan doğan haklarını fiilen kullanabilmelerinin, büyük ölçüde siyasi, ekonomik ve bölgesel koşullara bağlı olduğunu göstermektedir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, bu tür devletlere transit geçiş, gümrük kolaylıkları ve sınırlı deniz kaynaklarından yararlanma gibi önemli haklar tanımakla birlikte, bu hakların uygulanması çoğu zaman transit devletlerin rızasına ve iş birliğine bağlı kalmaktadır.

Kırgızistan'ın Çin üzerinden denizlere erişim sağlaması, hukuki bir zorunluluktan ziyade ekonomik ve lojistik bir tercih olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum, Kırgızistan'ın Çin'e hukuken bağımlı bir anklav devlet olduğu anlamına gelmemekle birlikte, fiilî bağımlılık ve stratejik kırılganlık tartışmalarını gündeme getirmektedir. Özellikle ulaştırma altyapısının tek bir ana güzergâha yoğunlaşması, dış ticaretin sürdürülebilirliği açısından riskler doğurabilmektedir.

Bununla birlikte, Kırgızistan'ın birden fazla komşu devlete sahip olması ve Kazakistan başta olmak üzere alternatif transit koridorlarını kullanabilmesi, anklav nitelendirmesini hukuki açıdan geçersiz kılmaktadır. Bu bağlamda, çalışmada ulaşılan bulgular, coğrafi elverişsizliğin her zaman anklav statüsüyle örtüşmediğini ve bu iki kavramın uluslararası hukukta dikkatle ayrılması gerektiğini ortaya koymaktadır.

V. ÇIKARIM

Bu çalışma sonucunda, Kırgızistan'ın uluslararası hukuk bakımından anklav devlet olarak nitelendirilemeyeceği, ancak denize erişim bakımından coğrafi ve ekonomik dezavantajlara sahip olduğu açıkça ortaya konulmuştur. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Kırgızistan gibi denize kıyısı olmayan devletler için önemli bir hukuki çerçeve sunsa da, bu çerçevenin etkinliği büyük ölçüde bölgesel iş birliği, ikili anlaşmalar ve altyapı yatırımlarıyla desteklenmelidir.

Kırgızistan'ın Çin ile geliştirdiği transit ilişkiler, kısa ve orta vadede denizlere erişim açısından avantaj sağlarken, uzun vadede ulaşım koridorlarının çeşitlendirilmesi ihtiyacını da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle, Orta Koridor, Hazar geçişli güzergâhlar ve çok taraflı ulaştırma projeleri, Kırgızistan'ın denizlere erişim stratejisinde dengeleyici bir rol oynayabilir.

Sonuç olarak, denize kıyısı olmayan devletlerin deniz hukukundan doğan haklarının yalnızca normatif düzenlemelerle değil, aynı zamanda siyasi irade ve bölgesel entegrasyon mekanizmalarıyla desteklenmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

TEŞEKKÜRLER

Bu çalışmanın hazırlanması sürecinde değerli görüş ve yönlendirmeleriyle katkı sağlayan danışman hocam Doç. Dr. Sezercan Bektaş'a teşekkür ederim. Ayrıca, çalışmanın akademik çerçevesinin

oluşturulmasında yararlanılan yerli ve yabancı kaynakların yazarlarına da katkılarından dolayı şükranlarımı sunarım.

KAYNAKÇA

- [1] şaban Kardaş, Uluslararası Deniz Hukuku ve Türkiye, Seçkin Yayıncılık, 2015, s. 231.
- [2] Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982), m. 124
- [3] Ali Bozer, “Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Hakları,” Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 49, Sayı 3, 2000, s. 278.
- [4] Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982), m. 70
- [5] Malcolm N. Shaw, International Law, 8th ed., Cambridge University Press, 2017, s. 486.
- [6] A. H. Leila, “Enclaves and Exclaves in International Law,” Geopolitics, Vol. 14, No. 2, 2009, s. 259.
- [7] R. Churchill & A. Lowe, The Law of the Sea, 3rd ed., Manchester University Press, 1999, s. 88.
- [8] Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982), m. 125
- [9] Asem Tokobaeva, “Kyrgyzstan’s Transit Strategy and Regional Connectivity,” Central Asia Policy Brief, 2021.
- [10] UNCTAD, Landlocked Developing Countries and Transit Corridors, Geneva, 2020, s. 34–36.
- [11] UN ESCAP, Transport Connectivity in Central Asia, 2022.
- [12] Zhang Yun, “China-Kyrgyzstan Economic Corridor and BRI Integration,” Journal of Eurasian Studies, 2021.
- [13] MarineLink: marinelink.com/news/kyrgyzstan-joinsthe-imo-th-member-state-512110?utm_source
- [14] https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Space Miners as the New Seafarers: Proposing a 'Space Labour Convention' by Analogy to the Maritime Labour Convention

Najiba Rafizade^{a}, Prof. Dr. Gökçe Cerev^b, Prof. Dr. Doğa Başar Sariipek^b*

^aPh. D. Student, Social Policy, Labour Economics and Industrial Relations, Kocaeli University, ORCID: 0000-0002-8750-3916, Kocaeli/Türkiye.

^bLabour Economics and Industrial Relations, Kocaeli University, Kocaeli/Türkiye.

^cLabour Economics and Industrial Relations, Kocaeli University, Kocaeli/Türkiye.

* Corresponding Author: rafizade_najiba@yahoo.com

ABSTRACT

Commercial mining operations in space may pose unprecedented challenges to the health of future space workers in an environment where the traditional regulatory framework is unable to regulate and address the demands of the new society. This study examines how the principles of maritime law can serve as a basis for developing comprehensive protection measures for space miners working outside national jurisdictions. Both the marine and space industries have a common legal status of *res communis*, but their approaches to regulating the welfare of workers differ significantly. While the Maritime Labour Convention sets strict standards for the protection of seafarers' health, there are no similar provisions in space law for commercial workers. Based on a comparative legal analysis of the Outer Space Treaty and the United Nations Convention on the Law of the Sea, this study identifies critical gaps in the protection of space industry workers. The study proposes a Space Labour Convention, modelled on the marine employers' liability system. By adapting proven maritime health protection mechanisms to space conditions, this system aims to protect the dignity of workers while ensuring sustainable commercial expansion in mining on asteroids and the Moon.

Keywords: *space miners, maritime labour convention, healthcare rights, res communis, employer liability*

Yeni Denizciler Olarak Uzak Madencileri: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Benzetilerek Bir "Uzak Çalışma Sözleşmesi" Önerisi

Najiba Rafizade^{a}, Prof. Dr. Gökçe Cerev^b, Prof. Dr. Doğa Başar Sariipek^b*

^aDoktora öğrencisi, Sosyal Politika, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Kocaeli Üniversitesi, ORCID: 0000-0002-8750-3916, Kocaeli/Türkiye.

^bÇalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli/Türkiye.

^cÇalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli/Türkiye.

* Sorumlu Yazar: rafizade_najiba@yahoo.com

ÖZET

Uzayda yürütülecek ticari madencilik faaliyetleri, geleneksel düzenleyici çerçevenin yeni toplumsal talepleri düzenleme ve karşılamada yetersiz kaldığı bir ortamda, geleceğin uzay çalışanlarının sağlığı açısından benzeri görülmemiş zorluklar ortaya çıkarabilir. Bu çalışma, ulusal yetki alanları dışında çalışan uzay madencileri için kapsamlı koruma önlemleri geliştirilmesinde deniz hukukunun ilkelerinin nasıl bir temel oluşturabileceğini incelemektedir. Hem denizcilik hem de uzay endüstrileri *res communis* olarak ortak bir hukuki statüye sahip olsalar da, çalışanların refahını düzenleme yaklaşımları önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention), denizcilerin sağlığının korunmasına ilişkin sıkı standartlar belirlerken, uzay hukukunda ticari çalışanlara yönelik benzer

hükümler bulunmamaktadır. Bu çalışma, Dış Uzay Antlaşması (Outer Space Treaty) ile Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (UNCLOS) karşılaştırmalı hukuki analizi timeline dayanarak, uzay endüstrisi çalışanlarının korunmasında mevcut kritik boşlukları ortaya koymaktadır. Çalışma, deniz işverenlerinin sorumluluk sisteminden esinlenerek bir "Uzay Çalışma Sözleşmesi" (Space Labour Convention) önerisinde bulunmaktadır. Kanıtlanmış denizcilik sağlık koruma mekanizmalarının uzay koşullarına uyarlanmasıyla, bu sistem hem çalışanların onurunun korunmasını hem de asteroitler ve Ay'daki madencilik faaliyetlerinin sürdürülebilir ticari genişlemesini sağlamayı amaçlamaktadır.

Anahtar kelime: *uzay madencileri, denizcilik çalışma sözleşmesi, sağlık hakları, res communis, işveren sorumluluğu*

I. INTRODUCTION

We are at a moment in history when humanity is truly stepping beyond Earth. Commercial space activities are accelerating faster than international law can follow. Private companies are preparing to mine asteroids, build lunar bases, and eventually send workers to Mars. The global space economy has already passed half a trillion dollars, and by 2040, we expect thousands of commercial workers in orbit and on extraterrestrial surfaces. Yet behind this excitement lies a serious gap. At this moment, there is no comprehensive international framework protecting the rights, health, and safety of commercial space workers [1], [2], [3], [4].

Space workers will encounter unprecedented dangers that make Earth-based occupational hazards seem trivial by comparison. Continuous cosmic radiation significantly amplifies their lifetime cancer risk, while the microgravity environment causes bones to lose up to 2% of their density each month [5], [6], [7], [8]. The mental burden of prolonged isolation combined with communication delays that prevent immediate medical assistance creates additional layers of vulnerability [9], [10], [11]. During the earliest missions, mortality rates were extremely high, reflecting the genuinely hostile nature of the space environment. These combined factors represent challenges fundamentally different from any workplace dangers humanity has previously managed [12], [13]. And still, they have fewer legal protections than seafarers, miners, or Antarctic crews. This is not acceptable.

Commercial space mining presents a pressing legal challenge regarding worker protection in an environment classified as shared international territory yet lacking enforceable labour standards. This review examines how maritime labour frameworks might offer guidance, analyses gaps in existing space law concerning worker rights, and evaluates the distinctive health hazards inherent to space-based employment. The space economy rapidly increased by 2024, with private companies controlling roughly three-quarters of all activity. Contemporary space workers are corporate employees rather than government astronauts, building lunar infrastructure and preparing for Mars expeditions. These workers confront severe risks including radiation exposure, bone deterioration, and extended isolation that existing legal structures fail to address [3], [4], [14], [15].

Current space law was designed for government missions and places responsibility on states while remaining silent on individual worker protections, leaving commercial space employees without the extensive medical care and monitoring that government astronauts receive. The Maritime Labour Convention of 2006 offers a working model, as it already protects seafarers in another global commons by guaranteeing medical care, limiting work hours, and ensuring insurance and family support for workers operating beyond national borders in dangerous, isolated conditions [16].

Existing national laws from the U.S., Luxembourg, and UAE focus primarily on commercial authorization rather than worker welfare, creating fragmented standards that may encourage regulatory arbitrage. Without international standards, space workers risk developing radiation illnesses without compensation, families face financial ruin after fatal missions, and companies may cut safety measures to maximize profits. Space cannot become another frontier where early industrial exploitation repeats itself at the expense of human welfare [4], [17]. To understand why outer space remains unprotected, it is necessary to study the legal framework on which the management of oceans and outer space is based. Both areas have a common legal heritage based on the principle that certain territories belong to the whole of humanity, and not to individual States. This principle has shaped maritime law for centuries and is now influencing how we approach space exploration.

II. THE RES COMMUNIS DOCTRINE

The concept of *res communis* (public domain) originated in Roman law, where in Justinian's Institutes certain resources were attributed to the competence of all people and were not subject to private ownership [18], [19]. Hugo Grotius revived this principle in *Mare Liberum* (1609), arguing that the oceans were too vast and vital for world trade to be controlled by any one sovereign [20]. Contemporary legal scholars have thoroughly examined how *res communis* applies to the high seas, with Churchill and Lowe

(1999) offering a detailed account of how United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) codified freedom of the seas whilst creating resource management mechanisms [21]. The International Seabed Authority established under UNCLOS Part XI demonstrates the public domain principle in practice by managing seabed resources beyond national jurisdiction for collective human benefit [22]. Tanaka (2015) traces the evolution of the principle of public domain from pure *res communis* to a more complex regime that balances freedom with regulated exploitation. This evolution is of particular importance for space law, as it shows that the status of *res communis* allows for the use of resources, while requiring international oversight and a fair distribution of benefits [23].

The Outer Space Treaty of 1967 incorporated the principles of *res communis* into space law through article II, which prohibits national appropriation, stating that outer space, the Moon, and other celestial bodies cannot be appropriated through sovereignty, use, occupation, or any other means [24]. Scientific analysis reveals both the clarity and limitations of this provision, with argues that while the Treaty successfully prevents territorial sovereignty in outer space, it does not provide adequate guidance for commercial resource extraction [25]. The concept of the public domain of mankind has also been traced from its marine origins to its application in space, highlighting critical gaps in its implementation [26]. Recent scholarship has intensified focus on the tension between *res communis* principles and commercial exploitation, examining the legal regime for space resource extraction and arguing that current international law neither explicitly permits nor prohibits private appropriation of celestial resources [27]. This legal ambiguity has prompted unilateral national legislation such as the U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act (2015) and Luxembourg's Law on Space Resources (2017), which attempt to authorise private resource extraction [4], [28].

Some scholars explore how domestic legislation in the United States, Luxembourg and the UAE has attempted to fill this gap, creating what some of them term legal ambiguity by design [29], [30], [31]. However, there are some argues that these unilateral actions violate *res communis* principles by allowing national entities to appropriate space resources without international consensus [32]. Ku (1990) provides historical context through Francisco de Vitoria's 16th-century discourse *De Indis*, which addressed proper relations between the Old and New Worlds [18]. Vitoria's principles foreshadowed modern international law principles applicable to space commons, demonstrating that even during an age of exploration, legal thinkers recognised the need for principles governing activities in newly discovered territories.

The Moon Agreement of 1979 explicitly declares that the Moon and its natural resources are the public domain of mankind [33], [34]. However, as of 2024 only 17 states have ratified it, none of them major spacefaring nations [35]. This limited acceptance undermines its authority as customary international law. These gaps in space law become more apparent when we study how other public goods are regulated. The ocean provides valuable lessons, especially in how workers in the marine industry have received protection over the decades of legislative development. Understanding this marine structure opens up both opportunities and practical ways to regulate labour in the space industry.

III. SPACE LAW: THE CURRENT REGULATORY FRAMEWORK AND ITS LIMITATIONS FOR WORKERS

The Outer Space Treaty of 1967 laid down the fundamental principles of space law, but the scientific consensus recognizes its inadequacy for regulating commercial activities [36], [25], [37]. It can be easily said that the OST was designed for the era of government research, not for commercial exploitation [38]. Article VI requires States to oversee all space activities, whether public or private [24], but there are some doubts that this may not be practical for commercial enterprises [39], [40], [41]. It can be noted that this supervision functions more as a registration system and granting liability for damages from the launched objects than as a real regulation [41]. The Treaty does not say anything about commercial resource extraction, so scientists disagree on whether the ban on national appropriation applies to extracted resources [30], [42], [43] or whether they become personal property, like fish belonging to all and to nobody but caught in international waters [44], which allows states to interpret the rules differently.

In our research we identified a critical governance gap in space workers' rights. There is absence of such concept. Existing law focuses on state responsibility whilst ignoring individual worker protection. Government astronauts receive comprehensive medical care and monitoring through agencies like NASA. In addition, there is also a concept of a humanitarian space [45] but in our opinion this concept is not widely spoken. However, commercial space workers may lack these protections unless legally mandated. The draft of the United States Space Resource Exploration and Utilization Act of 2015 and Luxembourg's Law on Space Resources of 2017 represent unilateral attempts to establish property rights over extracted space resources [4], [46], [47], [48]. Scholarly reaction has been mixed. Some believe that enforcing property rights in space is counterproductive [49]. The UAE Space Law of 2019 followed similar principles, establishing a national framework for licensing space resource activities [50]. However, this approach has generated international controversy.

We argue that while these laws address resource ownership, they largely ignore worker protection, which is a critical oversight given the high-risk nature of extraction activities. Let's take a look at the Artemis Accord. The Artemis Accords (2020), signed by multiple spacefaring nations, attempt to establish "safety zones" and resource extraction principles for lunar activities, including space mining [51], [52]. However, the Accords remain non-binding and have faced criticism from major spacefaring nations like Russia and China for potentially fragmenting space governance [53]. Significantly, the Artemis Accords make no mention of labour standards or worker protections. This gap in space worker protection becomes clearer when we examine how another global commons already protects its workers. The maritime industry faced similar challenges a century ago and developed solutions that remain relevant today

IV. THE MARITIME LABOUR CONVENTION

The Maritime Labour Convention (MLC) of 2006, often referred to as the "Seafarers' Bill of Rights," represents the culmination of nearly a century of international efforts to protect maritime workers, combining more than 68 previous ILO conventions into a single, enforceable document [54], [55], [56]. The Maritime Labour Convention is based on five main pillars covering minimum work requirements, working conditions, accommodation and infrastructure, health and well-being, and enforcement [57]. The Convention applies to all vessels engaged in commercial activities, regardless of state or private ownership, demonstrating universal application for both public and private entities [58]. This universal scope guarantees the protection of commercial seafarers regardless of the nature of their employer, offering a model directly applicable to the emerging mix of public and private space operations.

The provisions of the Maritime Labour Convention in the field of health represent a complex model for the protection of workers in isolated, high-risk environments, with Standard A4.1 obliging shipowners to provide free medical care to seafarers, including medical equipment, qualified personnel or access to telemedicine, as well as medical supplies [59]. According to the Maritime Labour Convention, the employer's liability is strictly defined regardless of fault. It can be said that this no-fault system creates incentives for safety while guaranteeing workers' protection through mandatory insurance requirements that guarantee financial compensation [60], [61]. This approach is particularly relevant for space operations, where extreme hazards, including radiation exposure, microgravity effects, and decompression risks, make blame-based responsibility inadequate.

In general, the parallel between space and maritime rights is so obvious that researchers are paying attention to it. In addition to emphasizing the obvious similarities, the application of many norms adopted in the field of maritime law in space law is proposed [62], [37]. The same can be said about MLCs. The Marine model demonstrates that strict responsibility can coexist with commercial expediency while protecting workers. The MLC establishes maximum working hours to prevent fatigue-related accidents, limiting work to 14 hours in any 24-hour period and 72 hours weekly, whilst mandating minimum rest of 10 hours daily and 77 hours weekly [60]. These provisions recognise that fatigue significantly increases accident risk in hazardous environments. The Marine Research and Marine Labor Convention is for us an example of how the Space Labor Convention can take into account the extreme working conditions for future workers and space miners.

There are researches demonstrating that social isolation and limited communication during long-term sea trips significantly affect mental health, reflecting issues addressed in space psychology research [63], [64], [65]. Antarctic research stations are perhaps the closest terrestrial analogy to space settlements. Although Antarctic operations benefit from relatively rapid evacuation and regular resupply, which is not the case with lunar or Martian missions. These findings suggest that space operations may face even more serious challenges, and in this vein, comprehensive mental health screening, ongoing monitoring, and post-mission support are recommended, which are now included in the proposed Space Labour Convention.

V. SPACE LABOUR CONVENTION

Considering the fact that the fundamental provisions of maritime and space law have the same or similar status, as well as taking into account the fact that the use of labor in space is just around the corner, the relevance of the proposal for a new Convention has appeared. After studying the Maritime Labor Convention, we decided to propose the preparation of a Space Labour Convention based on it.

To ensure real protection, the Convention establishes a clear implementation system. This structure reflects successful international mechanisms, while simultaneously addressing unique jurisdictional issues related to space operations.

Table 1. Organizational Structure of the Convention

No:	Organizational Structure	Description
-----	--------------------------	-------------

1.	National Competent Authorities	Each participating State should designate a national authority responsible for licensing operations involving space personnel, conducting regular inspections, investigating complaints, ensuring compliance, and publishing transparent reports.
2.	International Space Labour Organization (ISLO)	The new global organization, modeled on the ILO, will maintain an international Registry of Workers in Space, provide technical assistance, monitor health and safety data, update standards as science advances, mediate disputes, and coordinate with UNODC, ILO, WHO, and other international organizations.
3.	Governance	The International Space Labour Organization (ISLO) includes a General Conference of all States Parties, a Governing Body with representation from governments, employers and workers, and a Secretariat led by a Director-General.
4.	Funding	Would come from state contributions, voluntary donations, certification and registry fees, and penalties from enforcement actions. This ensures the Convention is not symbolic but operational.

This framework establishes clear powers, while allocating responsibilities at the national and international levels. It balances State sovereignty with the need for coordinated oversight, recognizing that space operations inherently cross borders. The dual approach provides redundancy, so that the protection of workers' rights does not depend on any one mechanism to ensure compliance with legislation. By combining national licensing with international coordination, it avoids both the weakness of voluntary guidelines and the impracticality of attempts at direct regulation without government involvement.

Based on this institutional framework and on the MLC, the Convention establishes specific provisions addressing the unique challenges of space work.

Table 2. Structure of the Convention

No:	Structure	Description and Examples
1.	Minimum Requirements for Space Workers	<i>Minimum 21 y.o. for beyond-LEO (Low Earth Orbit) operations, 18 y.o. for LEO</i>
2.	Conditions of Employment	<i>Maximum 40 hours per week, 10 hours per day, with mandatory rest periods</i>
3.	Accommodation, Facilities, Food, and Environment	<i>Minimum 6 cubic meters private space per worker, radiation shielding, temperature/humidity control, windows or view screens</i>
4.	Health Protection, Medical Care, Welfare and Insurance	<i>All medical care at no cost to workers and their families</i>
5.	Compliance and Enforcement	<i>Means that Ensures Convention requirements are actually implemented and enforced, not merely documented on paper</i>
6.	Final Provisions	<i>Provides practical framework for adoption, coordination with existing law, and evolution over time</i>

The Convention is organized into six titles, each addressing an essential protection area. These provisions translate abstract principles into concrete requirements. Instead of leaving important decisions to the discretion of commercial organizations, the Convention sets minimum standards that reflect modern scientific understanding of human needs in the space environment. Age restrictions recognize that working in space carries risks that go beyond those of land-based professions. Working time restrictions recognize that fatigue in space operations can have disastrous consequences. The standards of liveability take into account both physical survival and psychological well-being during long-term missions. Health regulations ensure that employees do not bear the financial burden of workplace health risks beyond their control.

Each of these provisions deserves to be studied in detail in order to understand how it solves specific problems of space labour. However, the effectiveness of the Convention depends not only on these general principles, but also on detailed technical standards that translate general requirements into measurable and enforceable criteria. The following applications provide this necessary specificity, considering all aspects, from radiation exposure limits to psychological support protocols.

Table 3. Comprehensive Annexes

No:	Annexes	Content
1.	Annex A	Medical fitness standards and examination protocols
2.	Annex B	Habitat environmental standards (atmospheric, radiation, noise, lighting parameters)
3.	Annex C	Medical equipment requirements by mission profile (LEO, Lunar, Mars, Deep Space)
4.	Annex D	Disability compensation scales with specific amounts
5.	Annex E	Insurance certification requirements
6.	Annex F	Radiation exposure limits, monitoring, and protection protocols
7.	Annex G	Psychological assessment and support protocols

Seven annexes provide detailed technical standards covering. They ensure scientific precision while remaining adaptable. These annexes turn broad principles into concrete standards that can actually be measured and checked.

VI. CONCLUSION

We are at a critical stage in human history. The decisions we make now regarding work in space will have reverberations over the generations, shaping not only how we work outside the Earth, but also what kind of society we will become as a space civilization. The evidence is clear. Space workers face dangers that have no analogues on Earth. Radiation load, which accumulates imperceptibly over the years. Bone loss that occurs month after month in microgravity. The psychological pressure caused by isolation millions of kilometers from home. These are not theoretical risks, but documented realities that require serious legal protection. The Maritime Labour Convention proves that the protection of workers in harsh, isolated conditions beyond national borders is possible and practical. For more than a century, the international community has improved these protections, learning from tragedies and creating systems that balance commercial expediency with human dignity. We don't need to reinvent the wheel. We need to adapt proven mechanisms to new frontiers.

Current space legislation was written for the era of government research, not commercial exploitation. The Outer Space Treaty established that outer space belongs to all of humanity, but it does not provide any protection for those who will work there. The national laws of the USA, Luxembourg and the UAE focus on ensuring resource extraction, while nothing is said about the well-being of workers. The Artemis Accords repeat this model. Such a regulatory vacuum is unacceptable. The proposed Convention on Work in Outer Space addresses this gap by establishing minimum standards based on scientific evidence and maritime precedent. It creates enforcement mechanisms that respect State sovereignty while ensuring consistent protection in all operations. It provides comprehensive medical care, reasonable working hours, safe habitats, and fair compensation for injuries. Most importantly, it sees space workers as people who deserve respect, not as an expendable resource in a commercial race.

Critics may argue that regulation will slow down commercial development or prove too expensive. History suggests otherwise. The aviation industry initially resisted safety regulations, considering them burdensome, but then discovered that comprehensive standards increased public confidence and prevented catastrophic accidents that would destroy entire companies. The marine industry has learned the same lesson. Employee protection and commercial success are not opposite goals, but complementary ones. The technical and institutional framework exists. The legal principles have been laid down over decades of management of marine and Antarctic resources. Scientific understanding of the health risks in space is strengthening every year. Only the political will remains.

Space represents humanity's greatest adventure, but it must not become our greatest moral failure. We cannot allow the excitement of new frontiers to blind us and make us ignore old injustices. The workers who will build lunar bases, mine asteroids, and establish Martian colonies deserve the same protection we've been fighting for on Earth for centuries. This Convention is more than just a legal document. This is a statement about our values as a civilization. She proclaims that even aspiring to the stars, we will not give up the principles of human dignity, social justice and shared responsibility that define us in our best times. The choice facing the international community is simple but profound. We can act now by creating protective mechanisms before exploitation takes root. Or we can wait, allowing a new era of labour rights violations to unfold in the harshest environment humans have ever worked in. History will judge us not by how quickly we extracted resources from space, but by how well we protected the people who made it possible. We need to act now.

REFERENCES

- [1] F. Fiore and M. Elvis, "Space science & the space economy," *Space Policy*, pp. 1-12, 2025. <https://doi.org/10.1016/j.spacepol.2025.101713>

- [2] J. Heise, "Space, the Final Frontier of Enterprise: Incentivizing Asteroid Mining Under a Revised International Framework," *Michigan Journal of International Law*, 40(1), 189-213, 2018. Available at: <https://repository.law.umich.edu/mjil/vol40/iss1/5>
- [3] K. MacWhorter, "Sustainable Mining: Incentivizing Asteroid Mining in the Name of Environmentalism," *William & Mary Environmental Law & Policy Review*, 40(2), 645-676, 2016. <https://scholarship.law.wm.edu/wmelpr/vol40/iss2/11>
- [4] V. S. Reddy, "Commercial Space Mining: Economic and Legal Implications," Observer Research Foundation, ISBN: 978-81-935589-3-5, 2017. <https://www.orfonline.org/public/uploads/posts/pdf/20230724122829.pdf>
- [5] J. C. Chancellor, G. B. I. Scott, and J. P. Sutton, "Space Radiation: The Number One Risk to Astronaut Health beyond Low Earth Orbit," *Life*, 4(3), 491-510, 2014. <https://doi.org/10.3390/life4030491>
- [6] L. E. Peterson and T. Kovyryshina, "Adjustment of lifetime risks of space radiation-induced cancer by the healthy worker effect and cancer misclassification," *Heliyon*, 1(4), e00048, 2015. <http://dx.doi.org/10.1016/j.heliyon.2015.e00048>
- [7] W. Dobney, L. Mols, D. Mistry, K. Tabury, B. Baselet, and S. Baatout, "Evaluation of deep space exploration risks and mitigations against radiation and microgravity," *Frontiers in Nuclear Medicine*, 3, 1225034, 2023. doi: 10.3389/fnume.2023.1225034
- [8] J. S. Willey, R. A. Britten, E. Blaber, C. G. T. Tahimic, J. Chancellor, M. Mortreux, L. D. Sanford, A. J. Kubik, M. D. Delp, and X. W. Mao, "The individual and combined effects of spaceflight radiation and microgravity on biologic systems and functional outcomes," *Journal of Environmental Science and Health, Part C*, 39(2), 129-179, 2021. doi:10.1080/26896583.2021.1885283
- [9] M. E. Abrudeanu, C. Ciucurel, L. Georgescu, E. I. Iconaru, T. C. Constantinescu, and G. Ionescu, "The Impact of Prolonged Social Isolation on Individuals with Mental Disorders and Their Caregivers in Residential Centers: A Multidimensional Analysis," *Romanian Journal of Physical Therapy*, 31(54), 51-61, 2025.
- [10] F. Pagnini, "Supporting the Mind in Space: Psychological Tools for Long-Duration Missions," *Interactive Journal of Medical Research*, 13, e66626, 2024. <https://www.i-jmr.org/2024/1/e66626>, doi: 10.2196/66626
- [11] S. Mane, "Psychological Effects of Isolation and Confinement in Space: Short Note," *International Journal of All Research Education and Scientific Methods (IJARESM)*, 13(6), 814-820, June 2025. Available at: www.ijaresm.com
- [12] R. J. Reynolds and S. M. Day, "The Mortality of Space Explorers," in *Into Space - A Journey of How Humans Adapt and Live in Microgravity*, T. Russomano and L. Rehnberg, Eds. London: IntechOpen, 2018, ch. 14. doi: 10.5772/intechopen.73603
- [13] A. A. Freiberg and S. Zhou, "Celestial Versus Terrestrial Travel—An Analysis of Spaceflight Fatalities and Comparison to Other Modes of Transportation," *The American Journal of Medicine*, 133(11), 1274-1279, 2020. <https://doi.org/10.1016/j.amjmed.2020.05.023>
- [14] Space Foundation. (2023) The Space Report 2023 Q2, Showing Annual Growth of Global Space Economy to \$546B. [Online]. Available: <https://www.spacefoundation.org/2023/07/25/the-space-report-2023-q2/> [Accessed: Feb. 24, 2024]
- [15] M. Punjala, A. Ojala, S. Punjala, and H. Kuusniemi, "The Space Economy: Review of the Current Status and Future Prospects," in *Space Business: Emerging Theory and Practice*, A. Ojala and W. W. Baber, Eds., 2024, pp. 27-54. doi: 10.1007/978-981-97-3430-6_2.
- [16] International Labour Organization, "Maritime Labour Convention, 2006," Geneva, Switzerland, 2006. Available: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186
- [17] M. L. Fotteler, O. C. Jensen, and D. Andriotti, "Seafarers' views on the impact of the Maritime Labour Convention 2006 on their living and working conditions: results from a pilot study," *International Maritime Health*, 69(4), 257-263, 2018. <https://doi.org/10.5603/IMH.2018.0041>
- [18] C. Ku, "The Concept of Res Communis in International Law," *History of European Ideas*, 12(4), 459-477, 1990
- [19] J.-F. Gerkens, "Introduction to Roman Law (First part)," *LUISS Guido Carli Global Law, Short Handbook*, Edition 2024-2025.
- [20] H. Grotius, *The Free Sea*, R. Hakluyt, Trans., D. Armitage, Ed. Indianapolis: Liberty Fund, 2004 (Original work published 1609). https://oll-resources.s3.us-east-2.amazonaws.com/oll3/store/titles/859/Grotius_0450_EBk_v6.0.pdf
- [21] R. R. Churchill and A. V. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd ed. Manchester: Manchester University Press, 1999.
- [22] M. Lodge, D. Johnson, G. Le Gurun, M. Wengler, P. Weaver, and V. Gunn, "Seabed mining: International Seabed Authority environmental management plan for the Clarion-Clipperton Zone. A partnership approach," *Marine Policy*, vol. 49, pp. 66-72, 2014.
- [23] Y. Tanaka, *The International Law of the Sea*, 2nd ed. Cambridge, U.K.: Cambridge University Press, 2015.
- [24] United Nations, "Treaty on principles governing the activities of states in the exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies," *United Nations Treaty Ser.*, vol. 610, p. 205, 1967.
- [25] R. S. Jakhu and J. N. Pelton, Eds., *Global Space Governance: An International Study*. Berlin: Springer, 2017. [Online]. Available: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-54364-2>
- [26] V. Pop, "Appropriation in outer space: The relationship between land ownership and sovereignty on the celestial bodies," *Space Policy*, vol. 16, no. 4, pp. 275-282, Nov. 2000.
- [27] F. Tronchetti, *The Exploitation of Natural Resources of the Moon and Other Celestial Bodies*. Leiden, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- [28] F. G. von der Dunk, "Passing the buck to Rogers: International liability issues in private spaceflight," *Nebraska Law Review*, vol. 86, pp. 400-438, 2007.
- [29] D. O'Brien, "The Artemis Accords: Repeating the mistakes of the age of exploration," *Modern Diplomacy*, Jun. 10, 2020. [Online]. Available: <https://modern diplomacy.eu/2020/06/10/the-artemis-accords-repeating-the-mistakes-of-the-age-of-exploration/>
- [30] F. G. von der Dunk, "Asteroid mining: International and national legal aspects," *Space, Cyber, and Telecommunications Law Program, Faculty Publications, Paper 81*, Univ. of Nebraska-Lincoln, Lincoln, NE, USA, 2018. [Online]. Available: <https://digitalcommons.unl.edu/spacelaw>
- [31] A. Agarwal, "Outer space mining—An analysis of its legal aspects," *International Journal of Law*, vol. 7, no. 2, pp. 85-90, Mar. 2021.
- [32] R. S. Radzhabova, "The issue of international legal regulation of the exploiting natural resources in outer space on the basis of international law," *Theoretical and Applied Law*, no. 2(8), Jul. 2021. [Online]. Available: <https://ssrn.com/abstract=3878786>
- [33] N. Al Ali, "The problem of the use of natural resources of the moon and other celestial bodies for commercial purposes," *Gosudarstvo i Pravo [State and Law]*, no. 8, pp. 100-109, 2021.
- [34] United Nations, "Agreement governing the activities of states on the moon and other celestial bodies," *United Nations Gen. Assembly Res.*, 34/68, Dec. 5, 1979.
- [35] F. Tronchetti, "Moon Agreement: Key provisions," in *International Space Law in the New Space Era: Principles and Challenges*, S. Bhat B., D. Ukey, and A. Variath, Eds., 1st ed. Oxford, U.K.: Oxford University Press, 2024, ch. 9, pp. 165-182
- [36] W. Erlank, "Property Rights in Space: Moving the Goal Posts so the Players don't Notice," *Potchefstroom Electronic Law Journal / Potchefstroomse Elektroniese Regsblad (PER/PELJ)*, vol. 19, p. 0, 2016. doi: 10.17159/1727-3781/2016/v19n0a1505.

- [37] M. J. Listner and J. T. Smith, "A litigator's guide to the galaxy: A look at the pragmatic questions for adjudicating future outer space disputes," *Vanderbilt Journal of Entertainment and Technology Law*, vol. 23, no. 1, pp. 53–103, 2020
- [38] F. Lyall and P. B. Larsen, *Space Law: A Treatise*. Oxford, U.K.: Routledge, 2016.
- [39] T. L. Masson-Zwaan, "Article VI of the Outer Space Treaty and private human access to space," in *Proceedings of the International Institute of Space Law 2008: 51st Colloquium on the Law of Outer Space*, C. M. Jorgenson, Ed. Reston, VA, USA: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 2009, pp. 536–546. [Online]. Available: <https://hdl.handle.net/1887/14303>
- [40] S. Marchisio, "National jurisdiction for regulating space activities of governmental and non-governmental entities," presented at the United Nations/Thailand/European Space Agency (ESA) Workshop on Space Law "Activities of States in Outer Space in Light of New Developments: Meeting International Responsibilities and Establishing National Legal and Policy Frameworks," Bangkok, Thailand, Nov. 16-19, 2010
- [41] F. G. von der Dunk, "The origins of authorisation: Article VI of the Outer Space Treaty and international space law," in *National Space Legislation in Europe: Issues of Authorisation of Private Space Activities in the Light of Developments in European Space Cooperation*, F. G. von der Dunk, Ed. Leiden, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 2011, ch. 1, pp. 3–28
- [42] M. Lively, "Corporate attributed lawmaking under the Outer Space Treaty of 1967," *Manchester Journal of International Economic Law*, vol. 21, no. 2, pp. 190–215, 2024.
- [43] F. Tronchetti, *Fundamentals of Space Law and Policy*, 1st ed., J. N. Pelton, Ed. New York, NY, USA: Springer, 2013. doi: 10.1007/978-1-4614-7870-6.
- [44] V. Pop, *Who Owns the Moon?: Extraterrestrial Aspects of Land and Mineral Resources Ownership*. Dordrecht, The Netherlands: Springer, 2008. doi: 10.1007/978-1-4020-9135-3.
- [45] S. Collinson and S. Elhawary, "Humanitarian space: a review of trends and issues," *Humanitarian Policy Group HPG Report 32*, Overseas Development Institute, Apr. 2012
- [46] U.S. Congress. (2015). *U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act*. H.R. 2262, 114th Congress.
- [47] Luxembourg, "Law of 20 July 2017 on the exploration and use of space resources," *Mémorial A*, No. 674, July 2017. [Online]. Available: https://space-agency.public.lu/en/agency/legal-framework/law_space_resources_english_translation.html
- [48] P. De Man, "Luxembourg Law on Space Resources Rests on Contentious Relationship with International Framework," *Working Paper No. 189*, Leuven Centre for Global Governance Studies, Institute for International Law, KU Leuven, July 2017. https://ghum.kuleuven.be/ggs/publications/working_papers/2017/189deman
- [49] P. M. Sterns and L. I. Tennen, "Privateering and profiteering on the Moon and other celestial bodies: Debunking the myth of property rights in space," *Advances in Space Research*, 31(11), 2433-2440, 2003. doi: 10.1016/S0273-1177(03)00567-2
- [50] United Arab Emirates, "Federal Law No. 12 of 2019 on the regulation of the space sector," *Official Gazette of the UAE*, Issue No. 669, Dec. 19, 2019
- [51] NASA, "The Artemis Accords: Principles for Cooperation in the Civil Exploration and Use of the Moon, Mars, Comets, and Asteroids for Peaceful Purposes," Oct. 13, 2020. [Online]. Available: <https://www.nasa.gov/wp-content/uploads/2022/11/Artemis-Accords-signed-13Oct2020.pdf>
- [52] M. Matusiak, "Artemis Accords – A New Era of Space Law or an Initiative of the World's Superpower?," *Studia Iuridica*, 97, 168-184, 2023. doi: <https://doi.org/10.31338/2544-3135.si.2023-97.11>
- [53] F. Boamah, "Artemis Accord – A Critical Analysis of Global Norm-Making in Outer Space," *Advanced Space Law*, 15, 58-72, 2025. <https://doi.org/10.29202/asl/15/5>
- [54] O. Adăscăliței, "The Maritime Labour Convention 2006 - a Long-Awaited Change in the Maritime Sector," *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 149, 8-13, 2014. doi: 10.1016/j.sbspro.2014.08.163
- [55] T. Kohiyama and D. Petrović, "The International Labour Code – Myth or Reality?," in *ILO 100: Law for Social Justice*, G. P. Politakis, T. Kohiyama, and T. Lieby, Eds. Geneva: International Labour Office, 2019, pp. 815-858
- [56] M. McConnell, "The Maritime Labour Convention, 2006 – Reflections on Challenges for Flag State Implementation," *WMU Journal of Maritime Affairs*, 10, 127-141, 2011. doi: 10.1007/s13437-011-0012-z
- [57] C. Dombia-Henry, "The Maritime Labour Convention, 2006, Legal Jurisdiction and Port State Control," in *Shipping Operations Management*, *WMU Studies in Maritime Affairs*, vol. 4, I. D. Visvikis and P. M. Panayides, Eds. Springer International Publishing AG, 2017, pp. 129-152.
- [58] V. Maunikum, "The potential implications of the Maritime Labour Convention, 2006, for policy and management in the maritime sector: a critical analysis," M.S. thesis, World Maritime University, 2007. [Online]. Available: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1173&context=all_dissertations
- [59] Maritime and Coastguard Agency, "Maritime Labour Convention, 2006 (MLC): European Social Partner's Agreement – Notice to all masters, seafarers and shipowners," *Marine Guidance Note MGN 528 (M)*. [Online]. Available: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a802d1fe5274a2e8ab4ea12/MGN_528.pdf
- [60] International Labour Organization, "Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ)," *International Labour Standards Department*, 4th ed., Geneva, Switzerland, 2015
- [61] D. Shan, "Seafarers' Claims for Compensation following Workplace Injuries and Death in China," Ph.D. dissertation, School of Social Sciences, Cardiff University, Cardiff, UK, Jan. 2017.
- [62] M. Franck, "Falling Stars and Sinking Ships: How Article VII of the Outer Space Treaty Needs Maritime Law," *Pace International Law Review*, 35(2), 159-191, 2023. doi: <https://doi.org/10.58948/2331-3636.1426>
- [63] M. B. Nielsen, K. Bergheim, and J. Eid, "Relationships between work environment factors and workers' well-being in the maritime industry," *International Maritime Health*, 64(2), 80-88, 2013.
- [64] A. Arone, T. Ivaldi, K. Loganovsky, S. Palermo, E. Parra, W. Flamini, and D. Marazziti, "The burden of space exploration on the mental health of astronauts: A narrative review," *Clinical Neuropsychiatry*, 18(5), 237-246, 2021
- [65] [43] L. A. Palinkas, "Psychosocial Issues in Long-Term Space Flight: Overview," *Gravitational and Space Biology Bulletin*, 14(2), 25-33, June 2001.
- [66] L. A. Palinkas and P. Suedfeld, "Psychological effects of polar expeditions," *The Lancet*, 371(9607), 153-163, Jan. 12, 2008. doi: 10.1016/S0140-6736(07)61056-3



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Sınırları ***Doğukan Berk Üner***

Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Hukuk Bölümü, Sakarya/Türkiye
*Sorumlu Yazar: dogukan.uner@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Türkiye'nin deniz yetki alanları, uluslararası hukuk ve özellikle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) çerçevesinde belirlenmektedir. Türkiye, jeopolitik konumu gereği Karadeniz, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz olmak üzere üç farklı deniz havzasında yetki alanlarına sahiptir. Karadeniz'de sınırlandırmalar büyük ölçüde karşılıklı anlaşmalarla çözülmüşken, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması hâlen tartışmalı bir konudur. Bu alanlarda, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge (MEB), karasuları ve hava sahası gibi unsurların kapsamı hem hukuki hem de siyasi düzeyde önem taşımaktadır. Türkiye, deniz yetki alanlarını belirlerken "hakkanîyet ilkesi"ni temel almakta ve adaların ana karalara göre sınırlı etkisi olması gerektiğini savunmaktadır. Günümüzde Türkiye'nin deniz yetki sınırları, enerji kaynakları, deniz ulaştırması ve ulusal güvenlik açısından stratejik bir rol oynamaktadır. Ayrıca, bölgesel iş birliği ve diplomatik diyalog mekanizmalarının güçlendirilmesi, bu alanlardaki anlaşmazlıkların barışçıl yollarla çözülmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin deniz yetki politikası hem ulusal çıkarların korunmasını hem de bölgesel istikrarın sürdürülmesini hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: *Deniz alanları, Yetki Sınırları*

Maritime Zones & Jurisdictional Boundaries of Türkiye ***Doğukan Berk Üner***

Sakarya University, Faculty of Law, Sakarya/Türkiye.
* Corresponding Author: dogukan.uner@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Turkey's maritime jurisdiction is defined within the framework of international law, particularly the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Owing to its unique geopolitical position, Turkey maintains maritime zones in three major seas: the Black Sea, the Aegean Sea, and the Eastern Mediterranean. While maritime delimitation in the Black Sea has largely been resolved through bilateral agreements, disputes in the Aegean and Eastern Mediterranean remain ongoing. The issues surrounding the continental shelf, exclusive economic zone (EEZ), territorial waters, and airspace hold both legal and political significance. Turkey bases its claims on the principle of equity, emphasizing that islands should have a limited effect compared to continental coasts in maritime delimitation. Turkish maritime boundaries play a strategic role in the country's energy security, maritime transportation, and national defense. Strengthening regional cooperation and diplomatic dialogue is essential for achieving peaceful resolutions to maritime disputes. In this context, Turkey's maritime policy seeks to balance the protection of national interests with the promotion of regional stability and cooperation.

Keywords: *Jurisdictional boundaries, Maritime zones*

I. GİRİŞ

Türkiye'nin coğrafi konumu itibarıyla 3 tarafı büyük denizlerle çevrilidir. Kuzeyinde Akdeniz, batısında Ege Denizi, Güneyinde Akdeniz üzerindeki deniz yetki alanlarının belirlenmesi, devlet egemenliği, doğal kaynaklarının işletilmesi, ulusal güvenlik açısından kritik rol oynar. Deniz yetki alanlarının belirlenmesi uluslararası hukuka dayansa da, farklı coğrafi koşullar ve komşularda yaşanan sınır uyuşmazlıkları bu süreci karmaşık hale getirmiştir. Modern uluslararası hukuk düzeninde denizler, devletlerin egemenlik, egemen hak ve yetki kullanabildiği, çok katmanlı hukuki rejimlere tabi alanlar hâline gelmiştir. Bu bağlamda "deniz yetki alanları" kavramı, devletlerin kara ülkelerinden denizlere uzanan hukuki hâkimiyetlerinin sınırlarını belirleyen temel bir uluslararası hukuk konusu olarak ortaya çıkmaktadır. Ege Denizi ve Doğu Akdeniz gibi dar ve ada yoğunluklu bölgelerin, uluslararası deniz hukukunun genel kurallarının uygulanmasında özel durumların dikkate alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Uluslararası deniz hukukunun temel çerçevesi, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile çizilmiş olsa da, bu sözleşmenin her coğrafyada uygulanamayacağı açıktır. Türkiye, söz konusu anlaşmaya adaların, anakara gibi özelliklere sahip sayılmamasını savunarak taraf olmamıştır.⁹ Deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında hakkaniyet ilkesi ve özel coğrafi koşulların dikkate alınması gerektiğini savunmaktadır. Bu yaklaşım ada yoğunluğunun fazla olduğu Ege Denizi ve Doğu Akdeniz gibi bölgelerde sözleşmede bulunan katı hükümlerin adil sonuçlar doğurmadığı yönündeki eleştirilerle örtüşmektedir.

Türkiye'nin deniz sınırları meselesi yalnızca teorik bir hukuk tartışması olarak kalmayıp enerji kaynaklarının keşfi, deniz ticareti, balıkçılık faaliyetleri ve deniz güvenliği gibi devlet menfaatleri ile doğrudan ilgilidir. Ege Denizi'ndeki karasularının genişliği ve adaların deniz yetki alanlarına etkisi konusundaki uyuşmazlıklar, Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkilerde hassas bir konu olmaya devam etmektedir. Aynı zamanda bu husus Türkiye açısından bir savaş sebebi olarak görülmektedir.

Bu çalışma Türkiye'nin deniz sınırları ve deniz yetki alanlarını, uluslararası hukuk ilkeleri, devlet uygulamaları ve bölgesel örnekler ışığında incelemeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda öncelikle deniz hukukunda temel kavramlara yer verilecek. Ardından Türkiye'nin Karadeniz, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'deki yetki alanlarında ayrı ayrı ele alınarak hukuki analiz edilecektir. Çalışmanın temel argümanı. Türkiye'nin deniz sınırlarına ilişkin tezlerinin uluslararası hukukun, özellikle hakkaniyet ve orantılılık, orantılılık ilkeleri ile büyük ölçüde uyumlu olduğunu ve kapalı veya yarı kapalı denizlerde daha adil bir yaklaşım sunduğudur.

II. DENİZ YETKİ ALANLARI

- A. Karasuları: Kıyı ile açık deniz arasında bulunan ve genişliği ülkelerin kendi iç hukukuna göre belirlediği deniz sularıdır. Başka bir deyişle, kıyı devletinin kara ülkesinin çevreleyen uluslararası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz alanıdır. Karasuları, devletin tam egemenlik yetkisini kullandığı deniz kuşağıdır. 1982 Birleşmiş Milletler deniz hukuku sözleşmesi Devletlere karasularını 12 denizin ne kadar genişletme hakkını tanıır. Ancak devletler komşu denizleri dar ve kapalı ise bu hakkı farklı şekilde uygulamayı seçebilirler. Türkiye Ege Denizinde 6 deniz mili uygulamasını sürdürmektedir.¹⁰
- B. Bitişik Bölge: Karasularının bitiminden itibaren. Başlayan kıyıda itibaren düz esas hattı üzerinden 24 denizine kadar uzanan bu deniz alanında, kıyı devleti denetim merkezine sahiptir. Devlet bu bölgede tam egemenlik kullanamaz ancak sağlık, gümrük, göç ve maliye gibi ihlalleri engellemek amacıyla kendi mevzuatını uygulayabilir.
- C. Münhasır Ekonomik Bölge: Bir kıyı devletinin kıyıda itibaren 200 deniz miline kadar uzanan deniz alanı üzerinde ekonomik haklara sahip olduğu bölgedir. Bu kavram 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir. Kıyı devleti bu bölgede tam egemenlik hakkına sahip değildir. Yani ülke sınırları gibi kullanamaz ancak ekonomik etkilere sahiptir.¹¹
- D. Kıta Sahaneliği: Kıta sahanlığı bir devletin kara ülkesinin deniz altındaki doğal uzantısını oluşturan deniz tabanı ve toprak altı üzerinde egemen haklarının bulunduğu bölgedir. Kara ülkesinin doğal

⁹ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS/UNCLOS), 1982.

¹⁰ 2674 sayılı Karasuları Kanunu, Resmî Gazete, 20 Mayıs 1982, Sayı: 17756.

¹¹ Günsel, İrfan S. Doğu Akdeniz Uluslararası Sularının Hukuki Durumu ve Kıyı Devletlerinin Doktrin ve Politikaları, 2011.

jeolojik uzantısıdır. En az 200 deniz miline kadar münhasır ekonomik bölge ile örtüşen. Belirli koşullarda bu sınırın ötesine uzanabilen bir hukuki deniz alanıdır.

III. TÜRKİYE’NİN DENİZ SINIRLARI UYGULAMASI

- A. Karadeniz: Karadeniz, Türkiye'nin en düzenli deniz sınırı uygulamasıyla bilinir. Türkiye, eski Sovyet birliği ve ardılları ile yaptığı ikili anlaşmalar sonucunda kıta sahanlığı ve deniz yetki alanları konusunda büyük ölçüde belirlemiştir. Türkiye, 1986 yılında 200 deniz miline kadar münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir ve bu sınırlar komşu ülkelerle yapılan mutabakatlarla tescillenmiştir. Karadeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında, coğrafi koşulların basitliği ve devletler arasında yapılan görüşmelerin sorunsuz yürütülmesi etkili olmuştur. Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasından sonra kıta sahanlığı sınırı, Sınır antlaşmalarının ardılı çevir çerçevesinde Gürcistan, Rusya Federasyonu ve Ukrayna ile geçerli olmuştur. 14 Temmuz.1.997 yılında Gürcistan ile Türkiye arasında protokol imzalanmıştır. 4 Aralık 1997 tarihinde Bulgaristan ile anlaşma yaparak, Karadeniz'deki meb sınırları belirlenmiştir.¹²
- B. Ege Denizi: Ege Denizi yarı kapalı bir deniz niteliği taşımakta olup, bünyesinde çok sayıda ada, adacık ve kayalık bulundurması nedeniyle karasuları konusunda Türkiye ve Yunanistan arasında çeşitli uyuşmazlıklara yol açmaktadır. Lozan anlaşması ile 3 deniz mili olarak belirlenen karasuları sınırı Yunanistan'ın bu mesafeyi 6 mile çıkarması üzerine Türkiye tarafından da aynı şekilde uygulanmaya başlanmıştır. Yunanistan'ın son yıllarda karasularını 12 deniz miline genişletme yönündeki beyan ve girişimleri ise Türkiye'nin, Ege Denizi'ndeki faaliyetleri açısından tehdit olarak değerlendirilmektedir. Uluslararası hukuk uyarınca kara suların belirlenmesinde üzerinde ekonomik faaliyetin yürütüldüğü kara parçaları esas alınmaktadır. Bu çerçevede Yunanistan'ın. Ege'deki çok sayıdaki ada ve adacığı nüfuslandırma ve bu yolla karasuyu alanını genişletme yönündeki uygulamalara 2 ülke arasındaki deniz yetki alanı sorunlarının çözümsüz kalmasını da etkili olmaktadır. Ege Denizi. Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarma yönündeki talepleri nedeniyle tartışmalı bölge niteliğini korumaktadır. Bu durum uluslararası hukukta kapalı/yarı kapalı denizlerde hakkaniyet tartışmasını gündeme getirmektedir.
- C. Doğu Akdeniz: Türkiye bu bölgede kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlarını belirlemek amacıyla 2019 yılında Libya ile “Deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin mutabakat muhtırası” imzalamıştır. Bu anlaşma ile Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanları, batı sınırlarının bir bölümü hukuki bir zemine oturtulmuştur. Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ni dışlayarak, Mısır, Lübnan ve İsrail ile münhasır ekonomik bölge anlaşmaları yapmış, bu durum Doğu Akdeniz'de yeni bir sınırlandırma uyuşmazlığına yol açmıştır. Türkiye hukuki dayanak olarak “hakkaniyet ilkesini” vurgulamaktadır ve adaların sınıflandırmada tam etki sahibi olamayacağını savunmaktadır. Doğu Akdeniz'de. Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin tek taraflı münhasır ekonomik bölge ilanları ve diğer kıyıdaş devletlerle yaptığı anlaşmalar, Türkiye'nin yetki alanı iddialarıyla çelişmektedir. Bu nedenle bölge hem hukuki hem de siyasi boyutlarıyla en dinamik tartışma alanıdır.

IV. SONUÇ

Türkiye'nin deniz yetki alanları üzerine yapılan analiz, 3 bölgenin farklı hukuki ve jeopolitik özellikler taşıdığını göstermektedir. Karadeniz'de Türkiye'nin yaptığı ikili anlaşmalar sayesinde sınırlar netleşmiş ve istikrarlı bir yapı oluşmuştur. Buna karşılık Ege Denizi. Yoğun ada yapısı ve Yunanistan'ın 12 mil talepleri nedeniyle halen karmaşık ve tartışmalı bölge niteliğindedir. Doğu Akdeniz'de ise Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin tek taraflı münhasır ekonomik bölge ilanları ve dışlayıcı tutumu, Türkiye'nin ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin hak iddialarıyla çatışarak bölgesel gerginliği artırmaktadır. Türkiye. Uluslararası hukuk ilkelerinin yanı sıra hakkaniyet ve özel durumları ön plana çıkaran. Deniz sınırlamaları un belirlenmesi gerektiğini savunmaktadır.

V. ÇIKARIM

Türkiye'nin deniz sınırlarına ilişkin tezleri sadece siyasi söylemlerden ibaret değil, aynı zamanda uluslararası hukuk ve devlet uygulamaları ile bir temele dayandığı görülmektedir. Bu çerçevede deniz yetki

¹² Balık, İsmet. Türkiye' nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları. Kent Akademisi, 2018.

alanlarının kesin olarak belirlenmesinin taraf devletleri arasında hakkaniyet ilkesini esas alan. Müzakere süren müzakere süreci ve çok taraflı bir iş birliği aracılığıyla mümkün olabileceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇALAR

- [1] Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS/UNCLOS), 1982.
- [2] 2674 sayılı Karasuları Kanunu, Resmî Gazete, 20 Mayıs 1982, Sayı: 17756.
- [3] Demir, İsmail. "Türk Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesinin Hukuki Dayanakları ve İç Hukuk Üzerine Bazı Düşünceler", Adalet Dergisi, 2020, ss. 32-45.
- [4] Balık, İsmet. Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları. Kent Akademisi, 2018.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Gemi İnşa Sözleşmesinde Bedel Ödeme Borcu ve Gemi Finansmanı İle İlişkisi ***Muhammet Haluk NİTELİK^{a*}***

^aİstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Bölümü, Doktora Programı, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: mhaluknitelik@gmail.com

ÖZET

Deniz yolu taşımacılığının küresel ticarete üstlendiği merkezi rol, gemi inşa faaliyetlerine olan ihtiyacı artırmaktadır. Buna bağlı olarak yüksek maliyetler; sözleşme bedelinin belirlenme ve ifa biçimlerini, aynı zamanda finansman kaynaklarını ön plana çıkarmaktadır. Gemi inşa sözleşmesinde bedel, sözleşmenin esaslı unsurudur ve uygulamada çoğunlukla götürü bedel olarak kararlaştırılır. Bu bağlamda TBK m. 480'de götürü bedelin taraflar açısından bağlayıcı olduğu kabul edilmiştir. Ancak olağanüstü hallerde yüklenici açısından uyarılama veya dönme imkânı getirilmiştir. Yaklaşık bedel ise TBK m. 482 uyarınca iş sahibine bazı şartlar dahilinde dönme hakkı tanımaktadır. Bedel ödeme borcu kural olarak teslimle muaccel olurken, gemi inşasında çoğunlukla hakediş sistemi uygulanmaktadır. Tip sözleşmelerde "avans" olarak adlandırılan ödemeler Türk Hukuku bakımından ara hakediş niteliğindedir. Bedel ödeme borcunda veya ara hakedişlerde temerrüde düşülmesi halinde, faiz yükümlülüğü ve TBK m. 125'teki seçimlik haklar gündeme gelir. Tip sözleşmelerde işin durdurulması ve sözleşmeyi sona erdirmeye ilişkin ayrıntılı hükümler de öngörülmektedir. Finansman boyutunda öz sermaye imkânları sınırlı kalmakta, uygulamada daha çok banka kredileri ile tersane kredileri tercih edilmektedir. Bedel ile finansman arasındaki sıkı ilişki, gemi inşa sözleşmelerinin sürdürülebilirliği ve tarafların edimlerinin güvence altına alınması bakımından belirleyici bir işlev üstlenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Bedel ödeme borcu, Gemi finansmanı, Hakediş ödemeleri, Banka kredileri, Tersane kredileri

I. GİRİŞ

Bu Küresel ticaretin gelişmesinde en önemli unsur deniz yolu taşımacılığıdır. Tarihi eski çağlara kadar dayanan deniz yolu taşımacılığı, özellikle günümüzde hammaddeye ulaşım konusunda sunduğu düşük maliyet imkanıyla hızla gelişmektedir. Bu gelişmeye bağlı olarak deniz yolu taşımacılığının en temel unsuru olan gemilere ihtiyaç artmaktadır. Söz konusu gelişmeler ve ihtiyaçlar gemi inşa sanayisini de olumlu olarak etkilemektedir. Bununla birlikte gemilerin inşası diğer ulaşım araçlarına göre çok daha yüksek maliyetlidir. Söz konusu yüksek maliyetin getirdiği finansman ihtiyacı, gemi inşa sanayisinin en temel sorunudur. Bu kapsamda çalışmamızda gemi inşa sözleşmelerinde bedel ödeme borcu ve bunun gemi finansmanı ile ilişkisi ele alınacaktır.

II. GENEL OLARAK GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİ

Gemi inşa sözleşmesi; tersaneci (yüklenici) ile iş sahibi arasında, belirli bir bedel karşılığında gemi inşa ve teslimi konusunda kurulan sözleşmedir. Bu sözleşmeye göre tersaneci, gemiyi inşa edip iş sahibine teslim etmeyi üstlenir. İş sahibi ise belirli bedel ödemeyi taahhüt eder¹³.

Gemi inşa sözleşmesinin unsurları; gemi inşası, bedel ödenmesi ve tarafları anlaşmasıdır. Bu noktada öncelikle sözleşmenin temel bir unsuru olan geminin tanımlanması gerekir. Gemi, 6102 sayılı ve 13.01.2011 tarihli Türk Ticaret Kanunu¹⁴ (TTK) m. 931/I'de tanımlanmıştır. Söz konusu hüküm uyarınca; "Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her

¹³ Aslıhan Açıklık Erbaş, Gemi İnşa Sözleşmesi, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Kasım 2013, s. 8.

¹⁴ R.G. 27846/14.02.2011.

araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır.". Bu hüküm TTK kapsamında gemi sayılacak su aracını tanımlamaktadır¹⁵.

Gemi inşa sözleşmesinin unsuru olan gemiler, TTK m. 931/I'de belirtilen gemi tanımından daha geniş bir anlama sahiptir. Bu nedenle tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektirmeyen su araçları da gemi inşa sözleşmesine konu olabilir. Aynı şekilde sözleşmenin konusu olan su aracının pek küçük olmama kriterini taşıması da gemi inşa sözleşmesine konu olması bakımından önem taşımamaktadır. Nitekim Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerlerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik¹⁶ m. 4 uyarınca yapılan "tersane" tanımı gemi inşa sözleşmesinin konusu olan gemilerin neler olabileceği konusunda fikir vermektedir. Söz konusu hüküm uyarınca tersane, "Her cins ve boy gemi ve su araçlarının inşası, bakım-onarım ve tadilatlarından biri veya bir kaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapılara sahip kıyılarda kurulu tesis"tir. Buna göre gemi inşa sözleşmesinin konusu, TTK m. 931/I'de yapılan gemi tanımından daha geniş nitelikte, suda yüzebilme özelliğine sahip tekne, araç ve yapıdır¹⁷.

Gemi inşa sözleşmesinde tersaneci, gemiyi inşa edip teslim etmekle yükümlüdür. Buna karşılık iş sahibi de kararlaştırılan sözleşme bedelini ifa etme yükümlülüğü altındadır. Söz konusu edimler birbirinin karşılığını oluşturduğundan bu sözleşme tam iki tarafa borç yükleyen ivazlı ve rızai bir sözleşme niteliğindedir¹⁸.

Tersanecinin gemi inşa etme edimi belirli bir süreye yayılmaktadır. Ancak iş sahibinin ifa menfaati, tamamlanmış gemiyi teslim aldığı anda gerçekleşmektedir. Bu nedenle söz konusu sözleşme ani edimli bir sözleşme niteliğindedir¹⁹.

Mevzuatımızda gemi inşa sözleşmeleri ayrıca düzenlenmemiştir. Doktrinde gemi inşa sözleşmesinin hukuki niteliği konusunda farklı görüşler vardır²⁰. Yargıtay ise hiç bu tartışmalara girmeden gemi inşa sözleşmelerinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu kabul etmektedir²¹. Bizce de gemi inşa sözleşmeleri 6098 sayılı ve 11.01.2011 tarihli Türk Borçlar Kanunu²² (TBK) m. 470 vd. düzenlenen eser sözleşmesi niteliğindedir.

Uygulamada gemi inşa sözleşmelerinin tip sözleşmeler esas alınarak hazırlandığı görülmektedir. Söz konusu tip sözleşmeler, bu alanda faaliyet gösteren kurumlar tarafından hazırlanmış çerçeve sözleşmeler niteliğindedir. Bunların başlıcaları; AWES, SAJ, NSF, NewBuildCon ve MARAD şeklindedir²³.

III. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİNDE BEDEL

A. Genel Olarak

Gemi inşa sözleşmesinin temel unsurlarından birisi sözleşme bedelidir. İş sahibi, tersanecinin gemiyi inşa edip teslim etme borcu karşılığında bedel ödeme yükümlülüğü altındadır. Sözleşme bedeli gemi inşa sözleşmesinin esaslı bir unsurudur. Bu nedenle gemi inşa sözleşmesinde iş sahibinin tersaneciye bedel ödeyeceği kararlaştırılmalıdır. Karşılıksız bir gemi inşa sözleşmesi eser sözleşmesi niteliğine sahip olmaz²⁴. Diğer taraftan tersaneci, yüksek olasılıkla tacir olacağından, sözleşmede kararlaştırılmamış olsa bile TTK m. 20 uyarınca ücret isteyebilir²⁵. Ancak uygulamada bedel ödemesinin kararlaştırılmadığı bir gemi inşa sözleşmesine rastlamak çok mümkün değildir.

Eser sözleşmesinde bedelin iki türlü belirlenmesi mümkündür. Bunlar götürü bedel ve yaklaşık bedeldir²⁶. Aşağıda ayrı başlıklar altında bu bedel çeşitleri incelenecektir.

¹⁵ TTK kapsamında gemi tanımı ve unsurları hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Emine Yazıcıoğlu, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2020, s. 47 vd.; Fevzi Topsoy, Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2020, s. 15 vd.; İnci Deniz Kaner, Deniz Ticareti Hukuku I-II, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2019, s. 16 vd.

¹⁶ R.G. 26963/10.08.2008.

¹⁷ Açık Erbaş, a.g.e., s. 11.

¹⁸ Hayrunnisa Özdemir, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Ed. Turgut Öz, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2023, s. 491; Fikret Eren, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2019, s. 593 vd.

¹⁹ Eren, Borçlar Özel, s. 595; Özdemir, a.g.e., s. 491.

²⁰ Doktrindeki tartışmalar için bkz. Gülşah Yakşi, Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, Aralık 2020, s. 30 vd.

²¹ "Yanlar arasında yapılan ve tekne yapımına ilişkin 19.3.2001 günlü ve "protokol" başlıklı sözleşme, Borçlar Yasasının 355. maddesinde tanımlandığı üzere, bir "eser" sözleşmesidir." Yargıtay 15. HD., E. 2004/6389, K. 2005/3666, T. 20.06.2005, E.T. 07.12.2023 (www.lexpera.com).

²² R.G. 27836/04.02.2011.

²³ Açık Erbaş, a.g.e., s. 50 vd.

²⁴ Sinan Misili, Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Haziran 2016, s. 373.

²⁵ Açık Erbaş, a.g.e., s. 13.

²⁶ Cevdet Yavuz, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), İstanbul, Beta Yayıncılık, Ekim 2013, s. 537; Haluk Tandoğan, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, C. II, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Temmuz 2010, s. 234; Eren, Borçlar Özel, s. 666.

B. Götürü Bedel

1. Götürü Bedel Kavramı

Götürü bedel, yapılacak eserin bedelinin önceden ve kesin surette tespit edilmesidir²⁷. Belirlenen bu bedele tüm maliyet ve giderler dahildir. Ayrıca bu bedelin kapsamında yüklenicinin kar payı da bulunmaktadır²⁸.

Götürü bedel TBK m. 480'de düzenlenmiştir. Söz konusu hüküm uyarınca; *"Bedel götürü olarak belirlenmişse yüklenici, eseri o bedelle meydana getirmekle yükümlüdür. Eser, öngörülenden fazla emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile yüklenici, belirlenen bedelin artırılmasını isteyemez."* Diğer taraftan, gemi inşa etme borcunu üstlenen tersaneci tacirdir. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda, basiretli iş adamı gibi hareket etmek zorunda olan tersanecinin, bedel değişikliği talebinde bulunamayacağı yine söylenebilir. Nitekim bu durumda tersanecinin, olağan durumlardaki tüm değişiklikleri ve maliyet artışlarını öngörerek sözleşme imzaladığı kabul edilmektedir²⁹.

Götürü bedel farklı şekillerde belirlenebilir. Buna göre bedel, eserin tamamı için toptan bir bedelin ödenmesi şeklinde (toptan götürü ücret) belirlenebileceği gibi birim fiyat üzerinden bedelin belirlenmesi de mümkündür³⁰.

Toptan götürü bedelde, sözleşme bedeli, gemi inşa sözleşmesinin başından itibaren belirlidir. Kural olarak bedelin değişmesi mümkün değildir. Burada tespit edilen bedel, tersanecinin gemiyi inşa etmek için sarf ettiği masraf ve emekten bağımsızdır. Beklenen karın elde edilememesi veya maliyetlerin yükselmesi gibi durumlar bedeli değiştirmez³¹.

Birim fiyat üzerinden belirlenen götürü bedelde, yapılan inşaat birimler şeklinde gösterilir. Buna göre her birimin karşılığında yapılması gereken ödeme ayrı ayrı belirlenir. Her birim sabit bir miktara denk gelmektedir. Bu şekilde bedel belirleme inşaat sözleşmelerinde sıkça kullanılmaktadır. Bu sözleşmelerde taraflar birim fiyat cetvelleri hazırlayarak sözleşmenin eki halinde düzenlerler. Söz konusu sözleşme ekinin, HMK m. 193 uyarınca münhasır delil sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilmektedir³².

Uygulamaya baktığımızda gemi inşa sözleşmelerinde, bedelin, öncelikle müzakere aşamasında, sonrasında ise geminin teknik şartnamesinin ortaya çıkmasıyla kesinleşen sabit bir ücret olarak belirlendiği görülmektedir. Bu bedel, işçilik ücreti ve tüm malzeme maliyetlerini içerisinde barındıran toptan götürü bir bedel niteliğindedir³³. Birim fiyat üzerinden götürü bedele uygulamada çok fazla rastlanmamaktadır³⁴. Ancak götürü bedel-birim fiyat kombinasyonu olarak adlandırılan bedele, gemi inşa sözleşmelerinde başvurulduğu görülmektedir. Bu sözleşmelerde, gemi inşasında dikkate alınacak bazı iş kalemleri toptan götürü bedel olarak belirlenmektedir. Bunun yanında çelik, boya ya da boya işçiliği gibi kalemler birim fiyat üzerinden belirlenen götürü bedel olarak kararlaştırılmaktadır³⁵.

2. Götürü Bedelin Değiştirilmesi

Sözleşmede kararlaştırılan götürü bedelle tarafların bağlı olması tüm sözleşmeler için geçerli olan "ahde vefa" (pacta sunt servanda) ilkesinin gereğidir. Bu nedenle TBK m. 480/I-c.2'de de belirtildiği gibi, eser öngörülenden daha fazla masraf ve emek gerektirmiş olsa dahi yüklenici bedelde artış talep edemez. Ancak TBK m. 480/II'de bazı durumlarda yükleniciye sözleşmenin uyarlanmasını talep ve sözleşmeden dönme hakkı tanınmıştır. Söz konusu düzenleme, sözleşmenin temelini teşkil eden koşullarda önceden öngörülemez önemli değişiklikler ortaya çıkması yüzünden edimler arasındaki dengenin aşırı derecede bozulmasını engellemek amacıyla öngörülmüştür (clausula rebus sic stantibus)³⁶.

TBK m. 480/II uyarınca; *"Ancak, başlangıçta öngörülemez veya öngörülebilen de taraflarca göz önünde tutulmayan durumlar, taraflarca belirlenen götürü bedel ile eserin yapılmasına engel olur veya son derece güçleştirirse yüklenici, hâkimden sözleşmenin yeni koşullara uyarlanmasını isteme, bu mümkün olmadığı veya karşı taraftan beklenemediği takdirde sözleşmeden dönme hakkına sahiptir. Dürüstlük kurallarının gerektirdiği durumlarda yüklenici, ancak fesih hakkını kullanabilir."* Söz konusu hüküm uyarınca bedel değişikliği ve sözleşmenin sona erdirilmesini talep hakkı yalnızca yükleniciye tanınmıştır.

²⁷ Özdemir, a.g.e., s. 608; Yavuz, Acar, Özen, a.g.e., s. 538; Tandoğan, a.g.e., s. 234; Eren, Borçlar Özel, s. 666.

²⁸ Misili, a.g.e., s. 375.

²⁹ H. Cem Congar, Gemi İnşa Sözleşmeleri, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Ocak 2023, s. 173.

³⁰ Yavuz, Acar, Özen, a.g.e., s. 538; Eren, Borçlar Özel, s. 667.

³¹ Congar, a.g.e., s. 173; Misili, a.g.e., s. 373.

³² Misili, a.g.e., s. 376.

³³ Misili, a.g.e., s. 375-376.

³⁴ Misili, a.g.e., s. 381.

³⁵ Congar, a.g.e., s. 173.

³⁶ Tandoğan, a.g.e., s. 239; Özdemir, a.g.e., s. 619-620; Eren, Borçlar Özel, s. 668 vd.

Yüklenicinin hakimden sözleşmeye müdahalesini talep edebilmesi için öncelikle, taraflarca öngörülme veya öngörülüp de taraflarca göz önünde tutulmayan olağanüstü hallerin ortaya çıkmış olması gerekir. Savaş, grev, ithalat yasağı ve doğal afetler olağanüstü hale örnek olarak verilebilir³⁷.

Olağanüstü durumun başlangıçta öngörülmemesi, olayın tarafların aklına hiç gelmediğini ifade etmektedir. Örneğin; inşaat için gerekli olan malzemeler hakkında ithalat yasağının çıkmasında durum böyledir. Öngörülmeyle birlikte göz önünde tutulmaması ise, akla gelse bile gerçekleşmeyeceğinin kabul edildiği anlamına gelmektedir. Örneğin enflasyonun 5 katına çıkacağı ihtimali her zaman akla gelirse de o zamanki ekonomik göstergelere bakıldığında bunun dikkate alınmamasında durum böyledir³⁸.

Yüklenicinin TBK m. 480/II'de belirtilen hakkını kullanabilmesi için aranan ikinci şart, sonradan ortaya çıkan durumun eserin yapılmasını engellemesi veya aşırı derecede güçleştirmesidir. Burada sözleşmenin ifası yüklenici bakımından katlanılamaz derecede zorlaşması kriteri ön plandadır. Diğer bir ifadeyle yüklenicinin subjektif durumu göz önünde bulundurularak ifanın kendisi hakkında katlanılamaz derecede zorlaşıp zorlaşmadığı tespit edilmelidir³⁹.

Yüklenicinin söz konusu hakkını kullanabilmesi için gerekli olan bir diğer şart da, olağanüstü halin meydana gelmesinde yüklenicinin kusuru olmamasıdır. Örneğin, yüklenici kusurlu olarak vadesinde işi bitirememiş ve sonrasında ortaya çıkan yüksek enflasyon nedeniyle olağanüstü bir durum ortaya çıkarsa yüklenici TBK m. 480/II kapsamında bir talepte bulunamayacaktır⁴⁰.

TBK m. 480/II'nin koşulları oluştuğunda yüklenici hakimden sözleşmenin uyarlanmasını, bunun mümkün olmaması ya da karşı taraftan beklenememesi halinde ise sözleşmeden dönmeyi talep edebilir. Söz konusu hüküm emredici nitelikte değildir. Bu nedenle taraflar bedel artışı ya da sözleşmeden dönmeyi talep edilemeyeceğini kararlaştırabilirler⁴¹.

C. Yaklaşık Bedel

1. Yaklaşık Bedel Kavramı

Sözleşme bedelinin götürü bedel şeklinde belirlenmesi halinde, yüklenicinin bedel artırım talebinde bulunması TBK m. 480/II uyarınca çok ağır şartlara bağlanmıştır. Yüklenici için götürü bedel ağır riskler barındırdığından, çoğu zaman yüklenici işin başında sabit bir bedel kararlaştırılmasını istemez. Diğer taraftan da iş sahibi, yapılan inşaatın neye mal olacağını önceden bilmek ister. Yüklenici ve iş sahibinin bu iki zıt menfaati yaklaşık bedelle uzlaştırılmaya çalışılmıştır⁴².

TBK m. 481 uyarınca; *"Eserin bedeli önceden ... yaklaşık olarak belirlenmişse bedel, yapıldığı yer ve zamanda eserin değerine ve yüklenicinin giderine bakılarak belirlenir."* Buna göre taraflar tahmini olarak uygun gördükleri bir bedeli sözleşmede belirtmektedir. Ancak tarafların sözleşme öncesi yaptığı hesap fiili duruma uygun düşmezse; yükleniciye, gerçek maliyetlere göre bir bedel ödenir⁴³.

Gemi inşa sözleşmesinde yaklaşık bedelin mi yoksa götürü bedelin mi kararlaştırıldığı her zaman net bir şekilde anlaşılamaz. Bu durumda TBK m. 19 uyarınca sözleşmenin yorumlanması gerekir. Yapılan yorum faaliyeti sonucunda tarafların gerçek iradelerinin ortaya çıkarılması amaçlanır. Doktrinde ileri sürülen bir görüşe göre, burada yüklenici aleyhine yorum yapılmalıdır. Çünkü sözleşmenin profesyonel tarafı yüklenicidir. Bu durumda götürü bedelin varlığı kabul edilmelidir⁴⁴.

2. Yaklaşık Bedelin Aşırı Ölçüde Aşılması

Yaklaşık bedelin, iş sahibinin beklemediği veya katlanamayacağı oranlarda aşılması halinde TBK m. 482/1 hükmü uygulama alanı bulur. Söz konusu hüküm uyarınca; *"Başlangıçta yaklaşık olarak belirlenen bedelin, iş sahibinin kusuru olmaksızın aşırı ölçüde aşılabacağı anlaşılırsa iş sahibi, eser henüz tamamlanmadan veya tamamlandıktan sonra sözleşmeden dönebilir."* İş sahibinin bu imkandan yararlanabilmesi için, yaklaşık bedelin aşırı derecede aşılmasının beklenmedik bir olaydan kaynaklanması şart değildir. Diğer taraftan yüklenicinin kusurunun bulunmaması, iş sahibinin dönme hakkını kullanmasına engel değildir⁴⁵.

IV. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİNDE BEDEL ÖDEME BORCUNUN İFASI

³⁷ M. Turgut Öz, İnşaat Sözleşmesi ve İlgili Mevzuat, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Ocak 2013, s. 65.

³⁸ Özdemir, a.g.e., s. 622; Öz, a.g.e., s. 66-67; Eren, Borçlar Özel, s. 670.

³⁹ Öz, a.g.e., s. 68.

⁴⁰ Öz, a.g.e., s. 70.

⁴¹ Yavuz, Acar, Özen, a.g.e., s. 540; Eren, Borçlar Özel, s. 675.

⁴² Yavuz, Acar, Özen, a.g.e., s. 542; Tandoğan, a.g.e., s. 280-281.

⁴³ Özdemir, a.g.e., s. 611; Öz, a.g.e., s. 59.

⁴⁴ Öz, a.g.e., s. 60. Aksi yönde görüş için bkz. Özdemir, a.g.e., s. 612.

⁴⁵ Öz, a.g.e., s. 75.

A. Bedel Ödeme Borcunun İfa Zamanı

ghj TBK m. 479/I uyarınca; “İş sahibinin bedel ödeme borcu, eserin teslimi anında muaccel olur.” Buna göre kural olarak eser meydana getirilip teslim edildiği anda iş sahibi sözleşme bedelini ödemelidir. Bu hüküm diğer iş görme borcu doğuran sözleşmelerle de uyum halindedir. Çünkü iş görme sözleşmelerinde kural olarak önce işin görülmesi, sonrasında ise ücretin alınması kabul edilmektedir⁴⁶.

TBK m. 479/I hükmü emredici nitelikte değildir. Bu nedenle taraflar, bedelin teslimden sonra ödenmesi kuralının aksini kararlaştırabilirler. Nitekim uygulamada büyük nitelikteki inşaat sözleşmelerinde bu yönde anlaşmalar yapıldığı görülmektedir⁴⁷. Bu durum hakediş usulü ile ödeme şeklinde isimlendirilmektedir⁴⁸.

Hakediş usulüyle ödemede, her bir bedel kısmına ara hakediş ya da geçici hakediş denilmektedir. Ara hakedişlerin ödenme zamanı ve miktarı ayrıntılı hükümlerle düzenlenir. Genellikle ara hakedişler birer aylık periyotlarla ödenir. Ödeme miktarı, ilgili aşamada yapılan işe göre belirlenir. Buna göre yüklenici ile iş sahibi bir yazılı raporla o döneme ait ara hakedişi belirler. Söz konusu ara hakediş yükleniciye ödenir. Kesin hesap sırasında iş sahibi sözleşme sırasında ara hakedişlerle sözleşme bedelinden fazla bir ödemede bulunmuşsa, fazla kısmın iadesi yükleniciden talep edilir. Buna karşılık, yüklenici bedeli tam olarak alamamışsa iş sahibi bu kısım için ödeme yapar⁴⁹.

TBK m. 479/II uyarınca “Eserin parça parça teslim edilmesi kararlaştırılmış ve bedel parçalara göre belirlenmişse, her parçanın bedeli onun teslimi anında muaccel olur.” Söz konusu hüküm öncelikle bölünebilen ve sayı, ölçü ya da ağırlıkla tespit edilebilen eşyalar konusunda uygulanabilir. Sonrasında ise bu eşyaların, eser sözleşmesi kapsamında art arda teslimi gerekir⁵⁰. Tamamlanan kısım için yapılan ödeme, eserin sözleşmeye uygun olarak tamamlandığı anlamına gelir. Bunun önüne geçilebilmesi için iş sahibi ödeme yaparken çekince koymalıdır⁵¹.

Hakediş usulüyle ödeme, TBK m. 479/II uyarınca kısımlar halinde ödemeden farklıdır. Hakediş usulüyle ödeme, TBK m. 479/I hükmünün aksine yapılan bir anlaşmaya dayanır. Bu nedenledir ki, ara hakediş ödemelerinin çekince koyulmadan yapılması, eserin sözleşmeye uygun yapıldığının kabulü anlamına gelmez⁵².

Gemi inşa sözleşmelerine baktığımızda, sözleşme bedelinin taksitler halinde ödendiği görülmektedir. Bu durum inşanın tamamlanmasını ekonomik olarak daha kolay kılmaktadır. Bu nedenle gemi inşa sözleşmelerinde de diğer büyük çaplı eser sözleşmelerinde olduğu gibi TBK m. 479/I hükmünün aksi kararlaştırılmaktadır. Böylece gemi inşa sözleşmelerinde ara hakediş ödemeleri yapılarak iş sahibi bedel ödeme borcunu ifa eder⁵³.

Tip gemi inşa sözleşmelerine bakıldığında, iş sahibinin taksitlerle ödeme yapacağı belirtilmektedir. Bu sözleşmelerde teslim öncesi ödenen taksitler “avans” olarak ifade edilmektedir⁵⁴. Ancak bu sözleşmelerdeki avans ifadesi Hukukumuz açısından ara hakediş ödemeleri şeklinde anlaşılmalıdır. Çünkü avans ödemesi, yükleniciye hiçbir iş görmeksizin önceden yapılan ve sonrasında mahsubu gereken bir ödemedir. Oysaki tip sözleşmelerdeki avans ifadesi, yüklenicinin gemi inşa sözleşmesine göre yaptığı inşaat bedeli için ödenen ara hakediş ödemesi niteliğindedir⁵⁵.

B. Ayıplı Teslimde Bedel Ödeme Borcu

Bedel ödeme borcunun muaccel olabilmesi için kural olarak eserin ayıpsız ve sözleşmeye uygun olarak teslim edilmesi gerekir. Eser ayıplı olarak teslim edilmek istenirse, iş sahibi TBK m. 97 uyarınca ödemelik def’ini ileri sürebilir. Diğer taraftan iş sahibinin ayıba karşı tekeffül hükümlerine dayanarak ayıp oranında ödemeden kaçınması da mümkündür. Doktrinde, iş sahibinin ayıplı eser teslimi üzerine, ayıba karşı tekeffülden doğan ücretin indirilmesi talebinin takas yoluyla ileri sürülebilmesinin mümkün olduğu belirtilmektedir⁵⁶.

⁴⁶ Tandoğan, a.g.e., s. 302; Eren, Borçlar Özel, s. 688.

⁴⁷ Tandoğan, a.g.e., s. 305.

⁴⁸ Öz, a.g.e., s. 81.

⁴⁹ Öz, a.g.e., s. 81.

⁵⁰ Tandoğan, a.g.e., s. 305; Eren, Borçlar Özel, s. 690.

⁵¹ Yavuz, Acar, Özen, a.g.e., s. 544.

⁵² Yavuz, Acar, Özen, a.g.e., s. 544; Tandoğan, a.g.e., s. 306; Congar, a.g.e., s. 184.

⁵³ Congar, a.g.e., s. 183; Misili, a.g.e., s. 446-447..

⁵⁴ “...the pre-delivery Instalments being paid as advances...” Bkz. NewBuildCon, Part II, Section 2, Clause 15 (<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon>, E.T. 09.12.2023)

⁵⁵ Misili, a.g.e., s. 448.

⁵⁶ Tandoğan, a.g.e., s. 310; Yavuz, Acar, Özen, a.g.e., s. 544; Congar, a.g.e., s. 187.

Gemi inşasına ilişkin tip sözleşmelere baktığımızda benzer düzenlemelerin olduğu görülmektedir. Örneğin; inşa edilen geminin hızı sözleşmeyle belirlenene göre daha düşük olursa bu durum teslimattan önce hesaplanır. Yapılan hesap sonucunda ortaya çıkan miktar son taksitten düşülür⁵⁷.

C. Bedel Ödeme Borcunun İfa Yeri

Eser sözleşmelerinde iş sahibinin bedel ödeme borcunun ifa yeri ayrıca düzenlenmemiştir. Bu nedenle ifa yeri TBK m. 89'a göre tespit edilecektir. Söz konusu hüküm uyarınca borcun ifa yeri, tarafların açık veya örtülü iradelerine göre belirlenir. Aksine bir anlaşma yoksa ifa yeri alacaklının yerleşim yeridir.

Gemi inşa sözleşmelerine ilişkin tip sözleşmelerde bedelin, yüklenicinin banka hesabına ödeneceği kararlaştırılmaktadır. İlgili sözleşmede yüklenicinin banka hesap detaylarına ilişkin bilgilere yer verilmektedir⁵⁸.

D. Bedel Ödeme Borcunda Temerrüt

Eser sözleşmelerinde bedel ödeme borcunda temerrüde düşülmesi hali ayrıca düzenlenmemiştir. Bu nedenle temerrüdün sonuçları genel hükümlere göre belirlenir. Öncelikle iş sahibinin temerrüde düşmesi için alacağın muaccel hale gelmiş olması gerekir. Sonrasında ise yüklenicinin TBK m. 117/I uyarınca temerrüt ihtarında bulunması gerekir. Gemi inşa sözleşmesinin tarafları tacir olduğundan ihtar TTK m. 18/III'e uygun şekilde yapılmalıdır⁵⁹. Söz konusu hüküm uyarınca; *"Tacirler arasında, diğer tarafı temerrüde düşürmeye, sözleşmeyi feshe, sözleşmeden dönmeye ilişkin ihbarlar veya ihtarlar noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılır."*

TBK m. 117/II'de belirtildiği üzere taraflar aralarındaki sözleşmede, borcun ifa günü belirlenmişse temerrüt ihtarına gerek yoktur. Nitekim tip sözleşmelerde taksitlerin ödeneceği gün belirlenmiştir. Örneğin NewBuilCon'da taksitlerin vadeleri belirlenmiştir⁶⁰. Taksitlerin söz konusu vadeden itibaren en geç dört banka günü içinde ödeneceği ifade edilmiştir⁶¹.

Para borcunun ödenmesinde temerrüde düşülmesinin en önemli sonucu, temerrüt faizidir. Buna göre iş sahibi, temerrüde düştüğü andan itibaren temerrüt faizi ödeme yükümlülüğü altındadır. İş sahibinin temerrüde düşmekte kusuru bulunup bulunmadığı bu noktada önemli değildir. Aynı şekilde temerrüt faizi ödenebilmesi için yüklenicinin temerrüt nedeniyle bir zarara uğramış olması aranmaz⁶². Yüklenici temerrüt nedeniyle bir zarara uğramış ve söz konusu zarar ödenen temerrüt faizini aşıyorsa, TBK m. 122 uyarınca munzam (ek) tazminat talep edilebilir. Ancak bu tazminatın istenebilmesi için; söz konusu zararın ispat edilmesi ve iş sahibinin temerrüde düşmekte kusurlu olması gerekir⁶³.

Temerrüt faizi TBK m. 120 uyarınca belirlenir. Buna göre taraflar arasındaki sözleşmede temerrüt faiz oranı kararlaştırılmamışsa, faiz 3095 sayılı ve 04.12.1984 tarihli Kanuni Faiz ve Temerrüt Faizine İlişkin Kanun⁶⁴ hükümlerine göre belirlenir. Ancak uygulamada gemi inşa sözleşmelerinde temerrüt faizi oranının taraflarca kararlaştırıldığı görülmektedir⁶⁵. Sözleşmenin tarafları tacir olduğundan, TTK m. 8/I uyarınca faiz oranı serbestçe belirlenebilir.

İş sahibinin temerrüde düşmesi halinde yüklenici TBK m. 125'te belirtilen seçimlik haklarını da kullanabilir. Ancak bunun için TBK m. 123'e göre iş sahibine süre verilmelidir⁶⁶.

TBK m. 125 uyarınca, yüklenici gecikmiş ifayı ve gecikme sebebiyle uğradığı zararın tazminini isteyebilir. Yüklenici ifadan vazgeçip, borcun ifa edilmemesinden doğan müspet zararın tazminini isteyebileceği gibi sözleşmeden dönme hakkını da kullanabilir. Sözleşmeden dönen yüklenici iş sahibinden menfi zararının tazminini isteyebilir⁶⁷.

Yüklenicinin dönme beyanı ile sözleşme geçmişe etkili olarak sona erer. Buna göre henüz ifa edilmemiş edimlerin ifası gerekmediği gibi ifa edilmiş edimlerin de karşılıklı olarak iadesi gerekir⁶⁸.

Gemi inşa sözleşmesi uzun süreli bir sözleşmedir. Bu sözleşmede bedel ödeme borcu çoğunlukla ara hakedişler şeklinde gerçekleşmektedir. İş sahibinin ara hakedişleri ödemede temerrüde düşmesi ayrıca ele alınmalıdır. Doktrinde TBK m. 126 uyarınca sürekli borç doğuran sözleşmelere ilişkin hükmün gemi inşa sözleşmesi bakımından da uygulanabileceği ifade edilmektedir. Diğer bir ifadeyle yüklenici, iş sahibinin

⁵⁷ NewBuildCon, Part II, Section 2, Clause 15-c.

⁵⁸ NewBuildCon, Part I, Section 1, Box 12.

⁵⁹ Öz, a.g.e., s. 86; Misili, a.g.e., s. 450.

⁶⁰ NewBuildCon, Part I, Section 1, Box 11.

⁶¹ NewBuildCon, Part II, Section 2, Clause 15-a.

⁶² Mehmet Ayan, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Ekim 2016, s. 389.

⁶³ Öz, a.g.e., s. 90; Ayan, a.g.e., s. 393-394.

⁶⁴ R.G. 18610/19.12.1984

⁶⁵ NewBuildCon, Part I, Section 1, Box 30.

⁶⁶ Ayan, a.g.e., s. 394.

⁶⁷ Öz, a.g.e., s. 96.

⁶⁸ Özdemir, a.g.e., s. 520.

temerrüdü üzerine ileriye yönelik fesih hakkını kullanabilir. Bu durumda yüklenici işin yapılan kısmını iş sahibine bırakır. Sözleşmenin süresinden önce sona ermesi nedeniyle uğranılan bir zarar varsa bunun tazmini iş sahibinden talep edebilir⁶⁹. Doktrindeki ileri sürülen bir diğer görüşe göre, ara hakediş ödemeleri zamanında yapılmadığı takdirde sözleşmenin amacı tehlikeye giriyorsa yüklenici sözleşmenin tümü için dönme hakkını kullanabilir⁷⁰.

İş sahibinin ara hakedişleri ödemediğinde temerrüde düşmesi halinde yüklenici TBK m. 97'ye dayanarak işe devamdan kaçınabilir. İş sahibi bu nedenle bir zarara uğrarsa, söz konusu zarara katlanmak zorundadır. Diğer taraftan işlerin durdurulması nedeniyle yüklenici bir zarara uğramışsa, temerrüde düşmekte kusuru olan iş sahibi bu zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Ancak işin durdurulması ile ödenmemiş hakediş arasında aşırı orantısızlık olmamalıdır. Temerrüt nedeniyle işin durdurulması aşırı derecede orantısız ise hakkın kötüye kullanılması söz konusu olur. Bu durumda yüklenici uğranılan zararlardan sorumlu olur⁷¹.

İş sahibinin bedel ödeme borcunda temerrüde düşmesi, tip gemi inşa sözleşmelerinde de ayrıca düzenlenmiştir. Örneğin NewBuildCon'da ara hakedişlerden birinin ödenmemesi halinde yükleniciye sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı tanınmıştır. Buna göre iş sahibi vade tarihinden itibaren yirmi bir banka günü geçmesine rağmen ödeme yapmamışsa, yüklenici tarafından ihtar çekilir. Söz konusu ihtarda beş gün içinde ödeme yapılması, aksi takdirde sözleşmenin beş günlük ödeme süresi sonunda sona erdirileceği belirtilir⁷². Ayrıca yükleniciye ara hakedişlerin ödenmemesi halinde işi durdurma hakkı da tanınmıştır. Buna göre ara hakedişlerden birisi vade tarihinden itibaren on beş banka günü içinde ödenmezse, yüklenici ihtar gerektirmeksizin işe devamdan kaçınabilir⁷³.

Sözleşmeden dönülmesinin sonuçları da yine tip gemi inşa sözleşmelerinde ayrıca düzenlenmiştir. Örneğin NewBuildCon'da, yüklenicinin, sözleşmeden dönme halinde inşa halindeki gemiyi alıkoyma hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. Buna göre yüklenici, iş sahibi tarafından ödenen taksitlerle birlikte iş sahibine ait malzemeleri alıkoyma hakkına sahiptir. Ayrıca yüklenicinin, gemiyi uygun gördüğü şekilde tamamlama ya da tamamlamama hak ve yetkisi de vardır. Yüklenici tamamlanmış ya da tamamlanmamış gemiyi makul şartlarda ve fiyatta satabilir. Söz konusu satışın halka açık ya da özel bir satış olması mümkündür. Yüklenicinin satış yetkisine, iş sahibinin gemi inşaatı kapsamında gemiye monte edilmemiş malzemeleri de dahildir⁷⁴.

V. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİNDE BEDEL ÖDEME BORCUNUN İFASI

A. Genel Olarak

Gemilerin inşası için büyük bir sermayeye ihtiyaç vardır. Yapımda kullanılacak malzemelerin maliyetinin yüksek olması ve tekniğin son derece gelişmesi gemi inşa masraflarının artmasına neden olmuştur. Bu nedenle gemi inşa sözleşmesinde bedel tespiti yapıldıktan sonra finansman arayışına girilir⁷⁵.

Ticari gemilerin inşasında, iş sahibinin kendi parasıyla geminin tamamını finanse etmesi çok karşılaşılan bir durum değildir. İş sahipleri bu ekonomik güce sahip olsalar dahi, ellerindeki parayı daha karlı girişimlerde kullanmayı tercih ederler. Bu nedenle uygulamada geminin inşa sözleşmesinde finansman yöntemleri sıklıkla kullanılmaktadır⁷⁶. Gemi inşasında temel olarak iki finansman yöntemine başvurulmaktadır. Bunlar öz sermaye ile finansman ve borçlanma yoluyla finansmandır⁷⁷.

B. Öz Sermaye İle Finansman

Öz sermaye (kaynak) ile gemi inşa finansmanı, borçlanma yoluyla finansmana göre daha az kullanılan bir yöntemdir⁷⁸. Burada çeşitli yöntemlerle gemi inşası finanse edilmeye çalışılır.

Öz sermaye ile finansman yöntemlerinden ilki, iş sahibinin kendi nakit birikimi ile sözleşme bedelinin bir kısmını karşılamasıdır. Bu yöntemde geri kalan kısım inşa edilen geminin ya da donatana ait diğer

⁶⁹ Açık Erbaş, a.g.e., s. 281.

⁷⁰ Misili, a.g.e., s. 453.

⁷¹ Tandoğan, a.g.e., s. 314; Açık Erbaş, a.g.e., s. 281-282.

⁷² NewBuildCon, Part II, Section 5, Clause 39-b/ii.

⁷³ NewBuildCon, Part II, Section 5, Clause 39-c.

⁷⁴ NewBuildCon, Part II, Section 5, Clause 39-f.

⁷⁵ Misili, a.g.e., s. 412.

⁷⁶ Misili, a.g.e., s. 413.

⁷⁷ Aslıhan Sevinç Kuyucu, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, Aralık 2016, s. 5 vd.; OECD Science, Technology And Industry Policy Papers, Ship Finance Practices In Major Shipbuilding Economies, August 2019, No: 75, s.

13.[<https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/e0448fd0-en.pdf?expires=1702242979&id=id&accname=guest&checksum=A01A52335815FA66942E981E656CF167>, E.T. 10.12.2023]

⁷⁸ OECD, a.g.m., s. 13.

gemilerin işletilmesi ile karşılanmaktadır⁷⁹. Ancak gemi inşa sözleşmelerinde son taksit geminin teslimi ile ödendiğinden, inşa edilen geminin işletilmesi yoluyla bedelin ödenmesi çok mümkün değildir.

Gemi inşasında öz sermaye ile finansmanda ikinci yol ise şirket ortaklarının sermaye taahhüdüdür. Bu yöntemde gemiyi inşa ettiren şirkete yeni ortaklar alınır. Söz konusu ortakların koyacağı sermaye ile gemi inşası finanse edilmeye çalışılır. Ülkemizdeki denizcilik şirketlerinin yapısı buna çok uygun değildir. Çünkü söz konusu şirketler genellikle aile şirketi şeklinde yapılanmış olup yeni ortak alınmasına sıcak bakılmamaktadır⁸⁰.

Şirketlerin hisselerinin halka arz edilmesinin de gemi inşası için öz kaynaklarla finansman yöntemi olarak kullanılması mümkündür⁸¹. Ancak denizcilik şirketlerinin halka arz yoluyla finansman bulmalarının önünde bazı engeller vardır. Denizcilik piyasasının aşırı değişken olması, denizcilik sektörü analizlerindeki eksiklik ve sektörün yeteri derecede kurumsal yatırımcının ilgisini çekememe endişesi bu engellerden bazılarıdır⁸². Diğer taraftan genellikle aile şirketi şeklinde yapılan denizcilik şirketleri içe dönük ve kamuya kapalı bir yapı şeklindedir⁸³.

C. Borçlanma Yoluyla Finansman

1. Banka Kredileri

Gemi inşa ettirmek isteyen iş sahibinin en önemli finansman seçeneği banka kredileridir. Banka kredileri iş sahibinin bir kredi kurumuna (banka) borçlanması yoluyla sağlanan finansman yöntemidir⁸⁴. Söz konusu krediler çoğunlukla sendikasyon kredileri⁸⁵ şeklindedir⁸⁶.

Gemi inşa sözleşmeleri için kredi sağlayan bankalar bu konuda uzmanlaşmış bir yapıya sahiptir. Genellikle bu bankaların deniz ticaretine ilişkin özel birimleri bulunmaktadır. Çünkü kredi sözleşmesine konu olan meblağ yüksektir. Kredi sözleşmesi kapsamında banka güçlü bir teminat talep etmektedir. Söz konusu teminat öncelikle inşası için kredi sağlanan gemidir. Bunun yanı sıra donatanın diğer gemileri üzerinde ya da taşınmazları üzerinde ipotek kurulması ve kefalet gibi ek teminatlar da talep edilmektedir⁸⁷.

İnşa edilmekte olan geminin üzerinde banka lehine ipotek kurulması her zaman çok kolay değildir. Öncelikle geminin inşa edildiği ülkenin mevzuatı yapı halindeki gemiler üzerinde ipotek kurulmasına izin vermeyebilir. Nitekim İngiliz Hukuku'nda inşa halindeki gemilerin sicile tesciline izin verilmediğinden, bu yapıların üzerinde ipotek tesis edilmesi de mümkün değildir⁸⁸. Ülkemizde yapı halindeki gemiler üzerinde ipotek kurulması mümkündür (yapı ipoteği). Söz konusu ipotek TTK m. 1054 vd. hükümleri uyarınca kurulur⁸⁹. Ancak yapı ipoteğinin kurulabilmesi için öncelikle geminin yapı halindeki gemilere özgü sicile tescili gerekir. Bunun için de üzerinde ipotek kurulmak istenilen yapının mülkiyetinin kime ait olduğu sorunu ele alınmalıdır. Zira yapı üzerinde banka lehine ipotek kurulabilmesi için inşa halindeki geminin malikinin iş sahibi olması gerekir.

İnşa halindeki geminin mülkiyetinin kime ait olacağı doktrinde tartışmalıdır⁹⁰. Ancak taraflar, aralarında yapacakları gemi inşa sözleşmesinde finansman ihtiyacını da gözeterek duruma uygun bir çözüm öngörebilirler. Diğer taraftan gemi inşasına ilişkin tip sözleşmelerde ilk malikin yüklenici tersaneci olacağı belirtilmektedir⁹¹. Nitekim NewBuildCon'da; geminin mülkiyetinin ve kayıp ya da hasar riskinin, teslim gerçekleşene kadar yükleniciye ait olduğu belirtilmiştir⁹².

Kredi sağlayan banka, finansman sözleşmesi uyarınca ödemeyi iş sahibine yapacaktır. Bununla birlikte ödemenin doğrudan yükleniciye yapılması da kararlaştırılabilir. Örneğin; bankanın, iş sahibinin ödeme yapılması hususundaki havalesini kabul ederek parayı yüklenicinin hesabına aktarmasında durum böyledir. Ancak ödemenin tersaneye yapılması finansman sözleşmesinde taraf değişikliğine neden olmaz.

⁷⁹ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 7.

⁸⁰ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 8.

⁸¹ OECD, a.g.m., s. 13.

⁸² Şenol Sarışen, "Türkiye' de Denizcilik Sektöründe Finansman", İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2006, s. 29.

⁸³ Sarışen, a.g.e., s. 29; Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 8.

⁸⁴ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 9.

⁸⁵ Sendikasyon kredisi hakkında detaylı bilgi için bkz. Eyyüp Yılmaz, "Sendikasyon Kredileri", Öneri Dergisi, C.5, S. 19, 2003.

⁸⁶ OECD, a.g.m., s. 13.

⁸⁷ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 9; Sarışen, a.g.e., s. 15.

⁸⁸ S. Didem Algantürk, "Türk ve İngiliz Hukukunda Gemi İpoteğinin Yeri", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 1996, s. 69-70.

⁸⁹ Yapı halindeki gemiler üzerinde ipotek konusunda ayrıntılı açıklamalar için bkz. Muhammet Haluk Nitelik, Türk Hukukunda Gemi İpoteği, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2022, s. 139 vd. Ayrıca bkz. Gemi Sicil Yönetmeliği m. 48 (R.G. 32188/12.05.2023).

⁹⁰ Doktrindeki görüşler için bkz. Misili, a.g.e., s. 356 vd.

⁹¹ Misili, a.g.e., s. 347.

⁹² NewBuildCon, Part II, Section 4, Clause 31 (Title And Risk).

Aynı şekilde tersaneciye ödeme yapılması, iş sahibinin alacak hakkının yükleniciye devredildiği anlamına da gelmemektedir. Burada bankanın borcunu değişik bir yolla ifa ettiği kabul edilmektedir⁹³.

Bankanın, iş sahibine ödemenin tamamını defaten tek bir seferde yapması mümkündür. Bununla birlikte gemi inşa sözleşmelerinde bedel, ara hakediş ödemeleri şeklinde belirlenmektedir. Bu nedenle bankanın ödemeyi söz konusu ara hakediş vadelerinde yapması daha uygun bir yöntem olarak görülmektedir⁹⁴.

Finansman sağlayan bankanın temerrüde düşmesi çok olası değildir. Ancak böyle bir durumda finansman sağlanan iş sahibi TBK m. 112'den yararlanma hakkına sahip olacaktır. Örneğin iş sahibi, krediyi alamadığı için gemi inşa sözleşmesinde bedel ödemede temerrüde düşmüş olabilir. Bu nedenle iş sahibi, yükleniciye karşı tazminat ödemek zorunda kalmışsa, banka iş sahibinin uğradığı zararı gidermekle yükümlüdür⁹⁵.

2. Tersane Kredileri

Gemi inşa sözleşmelerinde asıl olan finansman kaynağının iş sahibi tarafından bulunmasıdır. Ancak gemi inşa sözleşmelerinde bu her zaman kolay olmayabilir. Çünkü yeni bir gemi inşa etmenin bedeli yüksektir. Bu kadar yüksek bir meblağın kredi olarak bulunması mümkün olmayabilir. Diğer taraftan iş sahibinin teminat olarak göstereceği ipotek, gemi henüz inşa halinde olduğundan banka için yetersiz sayılabilir. Bu nedenle gemi inşasının yüklenici tarafından finanse edilmesi gerekebilir⁹⁶. Bu finansman yöntemindeki ödemede meydana gelebilecek muhtemel aksaklıkların, iş sahibinin bedel ödeme borcunun ifasına doğrudan bir etkisi bulunmamaktadır.

Günümüzde tersane kredileri ile finansman, genellikle devletlerin ihracat kredisi fonlaması veya doğrudan sübvansiyonu ile gerçekleşir⁹⁷. Gemi inşa sözleşmesinin tersane kredisi ile finanse edilmesi durumunda; iş sahibi, geminin teslim anına kadar bedelin küçük bir kısmını öder. Geriye kalan kısım teslimden sonra ödenecek taksitler şeklinde belirlenir⁹⁸.

Ülkemizde gemi inşa sözleşmelerinde tersane kredisi önceki yıllarda Exim Bank⁹⁹'ın "*Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı*" kapsamında sağlanmaktadır¹⁰⁰. Programın amacı; gemi inşa edecek ihracatçıların finansman ihtiyacını karşılamak, rekabet güçlerini desteklemek ve yurt dışındaki müşterileri veya kredi sağlayan kuruluşlar nezdindeki ekonomik itibarının artırılması olarak ifade edilmekteydi. Program kapsamında Exim Bank'a gemi inşa firmaları (yüklenici) başvurabilmekteydi. Exim Bank gemi inşa finansmanını, kredi veya teminat mektubu seçeneğiyle sağlamaktaydı. 2023 yılında kredi limiti 25 milyon ABD dolarıydı. Banka gemi inşa bedelinin %85'ine kadar kredi kullanırmak; geri kalan kısmın, gemi inşa firmasının öz kaynakları ile finanse edilmesi beklenmekteydi¹⁰¹.

Günümüzde Exim Bank'ın "*Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı*" bulunmamaktadır. Bununla birlikte tersane kredileri, bankaya sunulan özel bir projeye göre değerlendirilmektedir. Exim Bank tarafından uygun görülen projeler "*Orta ve Uzun Vadeli İhracat Kredileri*" kapsamında finanse edilmektedir.

VI. SONUÇLAR

Gemi inşa sözleşmesi; yüklenici ile iş sahibi arasında, iş sahibinin belirli bir bedel ödemeyi, yüklenicinin ise gemi inşa ve teslimini taahhüt ettiği sözleşmedir. Bu sözleşmenin unsurları; gemi inşası, bedel ödenmesi ve tarafların anlaşmasıdır. Sözleşmenin konusu olan gemi TTK m. 931/I'deki gemi tanımından daha geniştir. Bu kapsamda sözleşmenin konusu; suda yüzme özelliğine sahip, her türlü tekne, araç ve yapıdır.

Gemi inşa sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı ve rızai bir sözleşmedir. İş sahibinin ifa menfaati tamamlanmış gemiyi teslim aldığı anda gerçekleştiğinden, bu sözleşme ani edimli bir sözleşmedir. Gemi inşa sözleşmesi, mevzuatımızda ayrı bir sözleşme türü olarak düzenlenmemiştir. Doktrindeki ağırlıklı görüşe göre, bu sözleşme eser sözleşmesi niteliğindedir. Uygulamada çoğunlukla, bu alanda faaliyet gösteren kurumlar tarafından hazırlanmış tip gemi inşa sözleşmelerinin kullanıldığı görülmektedir.

⁹³ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 61.

⁹⁴ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 69.

⁹⁵ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 69.

⁹⁶ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 9-10.

⁹⁷ Misili, a.g.e., s. 414.

⁹⁸ Misili, a.g.e., s. 414.

⁹⁹ "*Tamamı kamu sermayeli bir banka olan Türk Eximbank, Türkiye'nin sürdürülebilir ihracat stratejisinde devletin en önemli ihracat teşvik aracı olarak görev yapmaktadır. Türkiye'nin resmi ihracat kredi kuruluşu olan Türk Eximbank, dış ticareti ve yurt dışındaki faaliyet gösteren Türk müteahhitlerini/yatırımcıların desteklemekle görevlendirilmiştir.*" Bkz. OECD, a.g.m., s. 53.

¹⁰⁰ Sevinç Kuyucu, a.g.e., s. 9-10.

¹⁰¹ <https://eximbank.gov.tr/tr/urun-ve-hizmetlerimiz/krediler/orta-uzun-vadeli-ihracat-kredileri/gemi-insa-ve-ihracati-finansman-programi> (E.T. 10.12.2023)

Gemi inşa sözleşmesinin temel unsurlarından birisi sözleşme bedelidir. Sözleşme bedelinin farklı şekillerde belirlenmesi mümkündür. Buna göre sözleşme bedeli; götürü bedel ya da yaklaşık bedel olarak belirlenebilir. Gemi inşa sözleşmelerinde bedel, genellikle götürü bedel olarak belirlenmektedir.

Kural olarak gemi inşa sözleşmesinde bedel ödeme borcu, geminin inşa edilip teslim edilmesiyle muaccel olur. Ancak taraflar bedelin hakediş usulü ile ödenmesini kararlaştırabilirler. Gemi inşa sözleşmelerinde genellikle bedel ödeme borcu hakediş usulü ile ifa edilir.

Bedel ödeme borcunun ifa yerini taraflar sözleşme ile kararlaştırabilirler. Sözleşmede ifa yeri gösterilmemişse, bedel yüklenicinin yerleşim yerinde ödenir. Gemi inşa sözleşmelerinde genellikle bedelin yüklenicinin sözleşmede gösterilen banka hesabına ödeneceği kararlaştırılmaktadır.

Bedel ödeme borcunda temerrüde düşülmesi halinde, temerrüt anından itibaren temerrüt faizi işlemektedir. Diğer taraftan yüklenici TBK m. 125'te belirtilen seçimlik haklarına da başvurabilir. Doktrinde ara hakedişlerin ödenmesinde temerrüde düşülmesi halinde, sözleşmenin ileriye yönelik feshedilebileceği savunulmaktadır. Tip gemi inşa sözleşmelerinde iş sahibinin bedel ödeme borcunda temerrüdünün şartları ve sonuçları ayrıca belirtilmiştir.

Gemi inşasında finansman yöntemlerine başvurulması son derece yaygındır. Genel olarak iki çeşit gemi inşa finansmanı karşımıza çıkmaktadır. Bunlar öz sermaye ile finansman ve borçlanma yoluyla finansman şeklindedir.

Öz sermaye ile finansman yöntemi, borçlanma yoluyla finansman göre daha az tercih edilmektedir. Bu finansman da çeşitli şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Bunlar; iş sahibinin nakit birikimiyle finansmanı, şirkete yeni ortak alınması ve şirket hisselerinin halka arzı şeklindedir.

Borçlanma yoluyla finansman gemi inşasında daha çok tercih edilen yöntemdir. Bu finansman yöntemi çeşitli şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan en önemlileri banka kredileri ve tersane kredileridir.

KAYNAKLAR

- [1] Açikel Erbaş, Aslıhan, Gemi İnşa Sözleşmesi, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Kasım 2013.
- [2] Algantürk, S. Didem, "Türk ve İngiliz Hukukunda Gemi İpoteğinin Yeri", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 1996.
- [3] Ayan, Mehmet, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Ekim 2016.
- [4] Congar, H. Cem, Gemi İnşa Sözleşmeleri, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Ocak 2023.
- [5] Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Ankara, Yetkin Yayıncılık, 2019.
- [6] Kaner, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku I-II, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2019.
- [7] Misili, Sinan, Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Haziran 2016.
- [8] Nitelik, Muhammet Haluk, Türk Hukukunda Gemi İpoteği, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2022.
- [9] Öz, M. Turgut, İnşaat Sözleşmesi ve İlgili Mevzuat, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Ocak 2013.
- [10] Özdemir, Harunnisa, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Ed. Turgut Öz, Ankara, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2023.
- [11] Sarışen, Şenol, "Türkiye'de Denizcilik Sektöründe Finansman", İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2006.
- [12] Sevinç Kuyucu, Aslıhan, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, Aralık 2016.
- [13] Tandoğan, Haluk, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, C. II, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Temmuz 2010.
- [14] Topsoy, Fevzi, Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2020.
- [15] Yakşı, Gülşah, Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, Aralık 2020.
- [16] Yavuz, Cevdet, Acar, Faruk, Özen Burak, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), İstanbul, Beta Yayıncılık, Ekim 2013.
- [17] Yazıcıoğlu, Emine, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2020.
- [18] www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon
- [19] www.lexpera.com
- [20] www.oecd-ilibrary.org/docserver/e0448fd0-en.pdf?expires=1702242979&id=id&accname=guest&checksum=A01A52335815FA66942E981E656CF167



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: XXXXXXXXXXXX

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

***Andlaşmaların Yorumlanmasına İlişkin VAHS Hükümleri Işığında Uluslararası
Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi***
Ceren Karagözoğlu*

^aSakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Ana Bilim Dalı

^{*}Sorumlu Yazar: cerenkaragozoglu@hotmail.com

ÖZET

Danışma görüşleri genel ve soyut bir şekilde formüle edilen hukuki soruları odak aldığından hukuk kurallarının yorumlanması, açıklığa kavuşturulması bakımından geniş bir uygulanabilirliğe sahiptir ve hukukun gelişimine hizmet etmektedir. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin bugüne değin vermiş olduğu 2015 ve 2024 Danışma Görüşleri de şüphesiz bu niteliktedir ve deniz hukukunun kapsamının açıklanması, yorumlanması bakımından önem arz etmektedir. Ancak Mahkeme'nin danışma görüşü vermeye ilişkin yargı yetkisinin, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (BMDHS) ve Sözleşme'nin VI numaralı Eki Mahkeme Statüsü'nde açık bir biçimde düzenlenmemiş olması, bu yargı yetkisinin varlığına ilişkin birtakım tartışmaları gündeme getirmektedir. Bu durumsa Mahkeme'nin kurucu andlaşmalarını teşkil eden söz konusu düzenlemelerin Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (VAHS) ile tedvin edilmiş olan andlaşmaların yorumlanmasına ilişkin kurallar ışığında değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: BMDHS, Danışma Görüşü, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, VHAS.

***The Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea in
Light of the VCLT Provisions on the Interpretation of Treaties***

Ceren Karagözoğlu*

^aSakarya University, Faculty of Law, Department of International Law

^{*} Corresponding Author: cerenkaragozoglu@hotmail.com

ABSTRACT

Since advisory opinions address legal questions formulated in general and abstract, they possess broad applicability for the interpretation and clarification of the law and thereby contribute to its progressive development. The Advisory Opinions delivered by the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) in 2015 and 2024 are undoubtedly of this character and are of particular significance for elucidating and interpreting the scope of the law of the sea. However, the fact that the Tribunal's advisory jurisdiction is not expressly regulated in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and in the Statute of ITLOS, has given rise to a number of debates concerning the very existence and legal basis of such jurisdiction. This, in turn, makes it necessary to assess the Tribunal's advisory jurisdiction in the light of the rules on treaty interpretation codified in the Vienna Convention on the Law of Treaties, with specific reference to the provisions of these instruments that constitute the Tribunal's constitutive treaties.

Keywords: Advisory Opinion, ITLOS, UNLOS, VCLT.

I. GİRİŞ

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) (1) ile Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi kurulmuş, Sözleşme'nin VI numaralı Eki ile Mahkeme'nin Statüsü oluşturulmuştur. Sözleşme'de ve ilgili Statü'de, Mahkeme'nin danışma görüşü (2) verebileceğine ilişkin açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Ancak Mahkeme'nin, -açık biçimde danışma görüşü vermeye yetkili kılınan Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi'nin vermiş olduğu 2011 tarihli danışma görüşü hariç tutulduğunda- Alt Bölge Balıkçılık Komisyonu'nun talebi üzerine 2015 (3); Küçük Ada Devletleri Komisyonu'nun talebi üzerine 2024 tarihli (4) iki danışma görüşü verdiği görülmektedir. Bu durumsa Mahkeme'nin danışma görüşü yargı yetkisine sahip olup olmadığı bağlamında, temel olarak Sözleşme, Sözleşme'ye Ek VI numaralı Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Statüsü ve Mahkeme Usul Kuralları (5) çerçevesinde bir değerlendirmenin varlığını gerekli kılmakta ve bunun yanında, günümüz itibarıyla her biri teamül kuralı niteliğine kavuştuğu kabul edilen, Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde (VAHS) (6) yer alan andlaşmaların yorumlanmasına ilişkin kuralları gündeme getirmektedir. Bu doğrultuda çalışmada Mahkeme'nin danışma görüşü vermeye ilişkin yargı yetkisi, 2015 ve 2024 tarihli kararlar çerçevesinde, ilgili düzenlemelerle birlikte ancak daha ağırlıklı olarak VAHS'nde yer alan andlaşmaların yorumlanmasına ilişkin kurallar ışığında incelenmektedir.

II. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Sözleşmeye Ek VI Numaralı Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Statüsü Çerçevesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi

BMDHS çerçevesinde uyuşmazlıkların çözümü hususunda danışma görüşü verme yetkisine dair düzenleme, Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi ile ilişkili olarak 159. maddenin 10. fıkrasında (7), 191. maddede (8) ve Statü'nün 40. maddesinde (9) yer almaktadır. Söz konusu düzenlemeler Daire'nin danışma görüşü verme yetkisine ilişkin maddi ve usuli hususları barındırmaktadır. Ancak söz konusu hükümlerde Mahkeme'nin bu yetkiye sahip olduğuna ilişkin açık bir ifade yer almamaktadır. Bununla birlikte Usul Kuralları'nın 138. maddesinin ilk fıkrasında ise *"Sözleşme'nin amaçlarına ilişkin bir uluslararası anlaşma (international agreement), Mahkeme'ye danışma görüşü amacıyla başvuruyu özel olarak öngörüyorsa, Mahkeme hukuki soru hakkında danışma görüşü verebilir"* hükmü yer almaktadır. Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisini haiz olup olmadığı da genel olarak Usul Kurallarında yer alan bu hüküm üzerinden tartışılmaktadır (10).

Mahkeme'nin böyle bir yetkisi bulunmadığına ilişkin görüş, söz konusu hükmün BMDHS'inde ve Mahkeme Statüsü'nde bir karşılığı olmadığı ile temellendirilmektedir. Danışma görüşüne ilişkin yargı yetkisinin devletler arasında yapılacak uluslararası andlaşmalarla belirlenebileceği, kurucu belgesinde böyle bir yetki tesis edilmedikçe bir mahkemenin danışma görüşü verebilmesinin mümkün olmayacağı dolayısıyla Usul Kuralları ile bu yetkinin tesis edilemeyeceği ifade edilmektedir (11). Mahkeme'nin işlevinin/görevinin tespitinde, yasaklanmamış olanın yarattığı boşluktan değil açık bir düzenlemenin/yetkilendirmenin varlığından hareket edilmesi gerektiği; aksi durumun Mahkeme'nin işlevinin/görevinin sınırlarının çizilmesinde bir belirsizliğe sebep olacağı ileri sürülmektedir (12). Bununla birlikte Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün, Divan'ın danışma görüşü verme yetkisini ele alan hükümlerine kıyasen Statü'de benzer düzenlemeye yer verilmediği vurgulanmakta; Mahkeme'nin danışma görüşü yargı yetkisinin BMDHS hazırlık çalışmaları sırasında gündeme gelmesine rağmen açık bir hükme dönüşmemesi, tarafların bu yöndeki niyetinin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir (13).

Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisine sahip olduğuna ilişkin kabul ise -Sözleşme'de ve Statü'de Mahkeme'nin bu yetkiye sahip olmadığına dair açık bir düzenleme bulunmamasını dayanak alarak- Usul Kurallarında yer alan hüküm, BMDHS'nin 288. maddesinin ikinci fıkrası (14) ve Statü'nün 21. maddesi (15) çerçevesinde tarafların rızası (16) ve VAHS'nin 31.-33. maddelerinde yer alan andlaşmaların yorumlanması gereği üzerinden temellendirilmektedir. Bu bağlamda ilk olarak ne Sözleşme'de ne de Statü'de böyle bir yetkinin açıkça dışlanmadığı ve Statü'nün 21. maddesinde, Mahkeme'nin konu bakımından yargı yetkisi düzenlenirken *"bütün uyuşmazlıklar"*, *"bütün başvurular"* ifadelerinin ardına *"bütün meseleler (all matters)"* ibaresinin eklenmesiyle danışma görüşlerinin de kapsama dahil edildiği ifade edilmektedir (17). BMDHS'nin ve Statü'nün ilgili hükümlerinin VAHS ile kodifiye edilen andlaşmaların yorumlanması kuralları ışığında değerlendirilmesi gereği ise Sözleşme'nin *"yaşayan belge/enstrüman (living instrument)"* olduğu kabulüne dayandırılmaktadır (18). Buna göre Sözleşme'nin amaçlarına ilişkin bir uluslararası anlaşmanın Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisini tesis edebileceğini öngören Usul Kuralları'nın 138. maddesi gereği, Sözleşme'nin amaçlarına ilişkin ve danışma görüşü amacıyla Mahkeme'ye başvurulabilmesini açıkça öngören anlaşmalar bakımından bu yetkinin kullanımı mümkündür.

III. Andlaşmanın Yorumlanmasına İlişkin VAHS Hükümleri Çerçevesinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi

Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin kurucu andlaşmaları olarak addedilebilecek düzenlemelerde Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisine sahip olduğuna ilişkin açık bir hükmün yer almaması, söz konusu düzenlemelerin VAHS ile tedvin edilmiş olan andlaşmaların yorumlanması kuralları ışığında değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu değerlendirme ise temel olarak Usul Kuralları'nın 138. maddesi, BMDHS'nin 288. maddesinin ikinci fıkrası ve Statü'nün 21. maddesi üzerinden yürütülmektedir.

Usul Kuralları ile temel olarak yargılama sürecinde uygulanacak kurallar düzenleme altına alınmıştır. Kurallar, taraf devletler değil; Statü'nün 16. maddesi (19) dayanak alınarak Mahkeme tarafından oluşturulmuştur. Bu sebeple Kurallar'ın doğal sınırlarını Mahkeme Statüsü ve BMDHS teşkil etmekte, Kurallar ile öngörülen düzenlemelerin söz konusu belgelere aykırılık taşımaması gerekmektedir (20). Statü ise Sözleşme ile aynı niteliktedir. Bu sebeple Statü'nün -danışma görüşü yargı yetkisinin varlığının tespitinde 21. maddesinin-, BMDHS'ne -özellikle 288. maddesine- tabi olarak okunmaması öngörülmekte (21); Sözleşme'nin söz konusu hükmünün, Statü'nün 21. maddesi çerçevesinde yapılan yorumu engellemediği kabul edilmektedir.

Mahkeme kendisine yapılan ilk danışma görüşü talebini teşkil eden 2013 tarihli Alt Bölge Balıkçılık Komisyonu (Sub-Regional Fisheries Commission- SRFC) başvurusunda (22), Statü'nün 21. maddesinde, *"uyuşmazlıklar"*, *"başvurular"*, *"meseleler"* ifadelerine yer verildiğine dikkat çekerek maddenin sadece çekişmeli yargı yetkisine indirgenemeyeceğini; *"meseleler"* ifadesinin, uyuşmazlıklardan daha fazlasını -danışma görüşlerini- ifade eder şekilde okunması gerektiğini belirtmiştir (23). Bu noktada Mahkeme'nin yargı yetkisinin temelini, Statü'nün 21. maddesinin ve diğer anlaşmanın ilgili maddesinin -mevcut başvuru bakımından Alt Bölge Balıkçılık Komisyonu Üye Devletlerinin Yetkisindeki Deniz Alanları İçindeki Deniz Kaynaklarına Erişilmesi ve İşletilmesine İlişkin Asgari Koşulların Belirlenmesi Sözleşmesi'nin 33. maddesi- teşkil ettiğini; Usul Kuralları'nın 138. maddesinin ise danışma görüşü vermeye ilişkin yargı yetkisinin kullanılabilmesi için gereken ön koşulları düzenleyen usuli bir hüküm olduğunu ifade etmiştir (24).

Mahkeme 2024 yılında Küçük Ada Devletleri Komisyonu talebiyle verdiği *"İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk"* konulu danışma görüşünde de Statü'nün 21. maddesinde yer alan *"meseleler"* ifadesinin, uyuşmazlıklardan daha fazlasını -danışma görüşlerini- kapsar biçimde değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiş (25); Statü'nün 21. maddesi ve diğer anlaşmayı teşkil eden Küçük Ada Devletleri İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun Kurulmasına İlişkin Sözleşme'nin (Agreement for the establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law- COSIS) 2. maddesinin 2. fıkrası gereğince danışma görüşü verme yargı yetkisine sahip olduğunu kabul etmiştir (26). Zira Mahkeme'nin danışma görüşü verebilmesi için Statü'nün 21. maddesi tek başına yeterli değildir, diğer bir anlaşma tarafından da bu yetkinin açıkça tanınması gerekmektedir.

Mahkeme her iki danışma görüşü başvurusunda da yargı yetkisinin varlığına ilişkin tespitini, temel aldığı söz konusu hükümler ama özellikle de Statü'nün 21. maddesindeki *"uyuşmazlık"* kavramından daha geniş bir anlama sahip olan (27) *"mesele"* ifadesinden hareketle; andlaşmanın bütünü bağlamında, konu ve amacı çerçevesinde, lafzın olağan anlamı ile -VAHS'ni açıkça zikretmeksizin- temellendirmektedir. Dolayısıyla söyleyebiliriz ki burada anahtar kelime, Statü'nün ilgili maddesindeki *"mesele"* ibaresidir. VAHS bakımından başvurulmuş hüküm ise andlaşmanın konu ve amacı ışığında, kelimenin olağan anlamının tespitini öngören 31. maddenin ilk fıkrasıdır (28). Buna göre andlaşma hükümleri, andlaşmanın bütünü bağlamında, konusu ve amacı ışığında verilecek olağan anlama uygun şekilde, iyi niyetle yorumlanmalıdır. VAHS hükmü, *" tarafların andlaşma metninde ifadesini bulan niyeti"* esasından hareket etmekte; tarafların andlaşma metninde yer alan terimlerin, alışılmış ve olağan anlamları üzerinde anlaşmış olduğunu kabul etmektedir. Kelimelerin alışılmış ve olağan anlamının ise andlaşmanın bütünü bağlamında, konu ve amacı ışığında saptanması gerektiği ifade edilmektedir (29). Bu bağlamda Statü'nün 21. maddesinde *"uyuşmazlıklar"*, *"başvurular"* terimlerinin peşine *"meseleler"* ifadesine yer verilmesi, tarafların Mahkeme'nin yargı yetkisinin genişletilmesi niyeti ile hareket ettiklerinin ve danışma görüşü yargı yetkisinin Mahkeme'nin işlevleri/görevleri dahilinde kabul edildiğinin bir göstergesi olarak yorumlanmaktadır (30). Aksi halde, olağan ve alışılmış anlamı itibarıyla her iki terimden daha geniş manaya sahip olan bu ifadenin maddeye eklenmesi anlamsız hale gelecektir. BMDHS'nin Mahkeme'nin yargı yetkisini düzenleyen 288. maddesinin ilk iki fıkrasında *"uyuşmazlık (dispute)"* ifadesi kullanılırken; danışma görüşü verme yetkisine sahip kılınan Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesine başvurunun düzenlendiği üçüncü fıkrasında *"mesele (matter)"* ifadesine yer verilmiş olması da Statü hükmünün bu yorumunu destekleyici niteliktedir. Zira BMDHS'nin 318. maddesi gereğince Statü, Sözleşme'nin ayrılmaz bir parçasıdır.

Mahkeme'nin, Usul Kuralları'nın 138. maddesinin danışma görüşü verme yetkisine ilişkin normatif bir temel oluşturmadığı; maddenin, sadece bu yetkinin kullanılabilmesi için gereken ön koşulları düzenleyen

usuli bir hüküm olduğuna ilişkin kabulü (31) de yine VAHS'nin 31. maddesi kapsamında, andlaşmanın bütünü bağlamında, konu ve amacı ışığında yapılan yorumun bir sonucudur. Bununla birlikte Usul kuralları gereğince öngörülen koşulların yerine getirilip getirilmediğine ilişkin değerlendirmenin, Mahkeme'nin danışma görüşü verme yargı yetkisinin varlığının değilse de kullanılmasına ilişkin tespitin bir parçasını teşkil ettiğini belirtmek gerekir. Ki bu noktada yine VAHS yorum hükümlerinin kısmen de olsa devreye girdiği görülmektedir. Zira Usul Kuralları gereğince, Mahkeme'ye danışma görüşü başvurusunu özel olarak düzenleyen Sözleşme'nin amaçlarına ilişkin uluslararası bir anlaşma bulunması (32), talebin bu anlaşma tarafından yetkilendirilmiş bir organ tarafından yapılması ve hukuki bir soru olması öngörülmektedir (33). Bu noktada özellikle danışma görüşü talebinin hukuki bir soruya ilişkin olup olmadığının tespiti, VAHS hükümlerine başvuruyu gerekli kılmaktadır (34). Zira Mahkeme'ye yöneltilen hukuki soruların diğer anlaşma ile belirlenen konulara ilişkin olması öngörülmekte; dolayısıyla soruların diğer anlaşma kapsamına giren konular dahilinde olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir (35). Bu noktada ise talebi teşkil eden hukuki sorular ile diğer anlaşmanın amacı arasında yeterli bağlantının (sufficient connection) bulunması aranmakta; mesele, herhangi bir özel hükmün yorumlanması veya uygulanmasıyla sınırlandırılmamaktadır (36).

Mahkeme'nin danışma görüşü yargı yetkisine sahip olup olmadığı değerlendirilirken başvurulabilecek bir diğer VAHS hükmü ise 31. maddenin 3. fıkrasının (37) 'b' bendidir. İlgili hükümde, tarafların andlaşmanın yorumu konusundaki mutabakatını tespit eden "*sonraki uygulama*", andlaşmanın bütünü dahilinde değerlendirilmesi gereken hususlardan biri olarak öngörülmekte; andlaşma hükmünün olağan anlamının, tarafların niyeti doğrultusunda tespiti amaçlanmaktadır (38). Sonraki uygulama ise en basit tabiriyle, andlaşmanın uygulanması ile ilgili taraf devlete atfedilebilir her türlü davranış olarak tanımlanmaktadır (39).

Mahkeme'nin danışma görüşü vermeye ilişkin yargı yetkisinin, özellikle 2015 tarihli kararından sonra, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu da dahil birçok uluslararası toplantıda, devletler tarafından ele alınmış olması; bazı devlet temsilcileri tarafından desteklenmesi (40) ve Sözleşme'ye taraf birçok devlet tarafından müspet karşılanması ile yavaş yavaş da olsa Mahkeme'nin bu yetkiye sahip olduğuna ilişkin olumlu bir görüşün ortaya çıktığı görülmektedir (41). Ancak mevcut uygulama, yoruma ilişkin mutabakatı tesis ettiği ölçüde VAHS bakımından sonraki uygulama olarak değerlendirileceğinden; taraf devletlerin büyük bir kısmının sessiz kaldığı ve bazı devletlerinse danışma görüşünün tespitinde Usul Kuralları'nın 138. maddesine başvurulmasına itiraz ettiği göz önüne alındığında halihazırdaki durum, üzerinde mutabık kalınmış -tek tip- bir sonraki uygulama oluştuğunun kabulü için gereken şartları karşılayacak ölçüye henüz varılmadığını göstermektedir (42).

Mahkeme'nin 2024 tarihli Danışma Görüşü'nde, vardığı sonucun Sözleşme'ye taraf çoğu devlet tarafından desteklendiğini; yargılamaya katılan çoğu devlet tarafından kabul gördüğünü belirtmesi ise yorum kuralları çerçevesinde bu hükme bir atıf olarak değerlendirilebilecek; taraf devletlerin ilgili tasarruflarının sonraki uygulama olarak kabul edilebileceğini destekleyecek niteliktedir. Zira devlete atfedilebilen eylemlerin ve ihmallerin sonraki uygulama olarak değerlendirileceği hususunda bir ihtilaf bulunmamaktadır. Ancak sözleşmelerle kurulan denetim mekanizmalarının uygulamalarını/kararlarını da sonraki uygulama kapsamında değerlendirilebilir miyiz? Diğer bir deyişle Mahkeme'nin 2015 tarihli danışma görüşü, 2024 tarihli danışma görüşünün verilmesine ve bu noktadan hareketle VAHS'nin ilgili hükmü, Mahkeme'nin danışma görüşü yargı yetkisine hukuki zemin sağlar mı?

Uluslararası Hukuk Komisyonu sözleşmelerle kurulan denetim mekanizmalarının uygulamalarını/kararlarının sonraki uygulama teşkil edip etmeyeceği noktasında, bu uygulamaların/kararların bağlayıcı niteliği haiz olup olmaması üzerinden bir değerlendirmede bulunmaktadır. Komisyon genel itibarıyla taraf devletler üzerinde doğrudan bağlayıcı niteliğe sahip olmayan genel yorumların, tavsiyelerin veya devlet uygulamalarına ilişkin sonuç gözlemlerinin, sonraki uygulamanın delili olarak değerlendirilebileceğini; devlet uygulamalarını içerdikleri ölçüde sonraki uygulama kapsamına alınabileceğini belirtmektedir (43).

Mahkeme'nin uygulanacak hukuk kurallarının tespitinde ise Statü'nün 23. maddesi gereği, tüm uyuşmazlıkların ve başvuruların BMDHS ve BMDHS ile çelişmeyen diğer uluslararası hukuk kurallarının uygulanacağını öngören Sözleşme'nin 293. maddesinin ilk fıkrasına (44) uygun olarak karara bağlayacağını belirterek BMDHS, ilgili diğer anlaşma ve BMDHS ile çelişmeyen diğer ilgili uluslararası hukuk kurallarının uygulanacağı sonucuna vardığı görülmektedir (45). BMDHS maddelerinde diğer uluslararası hukuk kurallarına açık atıfta bulunulması, Sözleşme'nin bu kurallarla arasındaki ilişkinin açıklığa kavuşturulması bakımından önem arz etmektedir (46). Zira BMDHS'nin açık karakteri ve çerçeve niteliği bağlamında, BMDHS ile ilgili diğer uluslararası hukuk kuralları arasındaki koordinasyon ve uyum, Sözleşme hükümlerinin anlamını açıklığa kavuşturmak, şekillendirmek ve Sözleşme'nin "*yaşayan belge/enstrüman*" olarak işlev görmesini sağlamak açısından önemli kabul edilmektedir (47).

Danışma görüşü talebini teşkil eden hukuki sorular, BMDHS ve Sözleşme'nin amaçlarına ilişkin diğer anlaşmanın yorumlanmasına ilişkin olduğu için VAHS hükümleri de uygulanacak hukukun bir parçasını teşkil etmekte (48); BMDHS'nin diğer uluslararası hukuk kurallarına atıfta bulunması ile ortaya çıkan fiili durum ise VAHS'nin 31. maddesinin 3. fıkrasının 'c' bendini (49) gündeme getirerek taraflar arasındaki ilişkilerde uygulanabilir olan ilgili uluslararası hukuk kurallarının bağlamla birlikte dikkate alınmasını gerektirmektedir. Bu yorum yöntemi andlaşmaların, bir parçasını teşkil ettikleri uluslararası hukuk kurallarından bağımsız bir biçimde tatbik edilmemesini, yorumlama sırasında geçerli olan tüm hukuk sistemi çerçevesinde yorumlanıp uygulanmasını sağlamaktadır (50). Zira Mahkeme'nin de her iki danışma görüşünde yetki sınırlarını BMDHS kapsamıyla sınırlı tutarken, Sözleşme hükümlerini -ilgili diğer uluslararası hukuk kuralları- bağlamında "*yaşayan bir belge/enstrüman*" olarak yorumlandığı görülmektedir.

Sözleşme'nin "*yaşayan bir belge/enstrüman*" olarak yorumlanmasının gündeme getirdiği bir husus ise evrimsel yorum yöntemidir. Bu noktada Statü hükmünde "*tüm meseleler*" gibi genel bir ifade kullanılması, evrimsel yoruma izin verilmesini destekleyen bir husus olarak görülmektedir. Zira Uluslararası Adalet Divanı 2009 tarihli Kosta Rika-Nikaragua kararında, tarafların bir andlaşmada genel terimler kullandıkları durumlarda, tarafların bu terimlerin anlamının zamanla değişebileceğinin farkında olduklarının ve andlaşmanın çok uzun bir süre için imzalandığı durumlarda, genel kural olarak, tarafların bu terimlerin anlamının zamanla değişebileceğini niyet ettiklerinin varsayılması gerektiğini belirtmiştir (51).

Son olarak VAHS'nin tamamlayıcı yorum araçlarına yer veren 32. maddesine (52) de değinmek gerekmektedir. VAHS'nin bu maddesiyle 31. maddenin uygulanması ile ortaya çıkan anlamı teyit etmek veya 31. madde ile yapılan yorumun muğlak, anlaşılabilir veya makul olmayan sonuca götürmesi halinde anlamı tespit etmek için hazırlık çalışmalarına ve yapıma şartları dahil, tamamlayıcı yorum araçlarına başvurulabileceği kabul edilmektedir (53). BMDHS'nin hazırlık çalışmalarında ise Statü'nün 21. maddesinde yer alan söz konusu ayrımın korunduğu görülmektedir (54).

Ayrıca belirtmek gerekir ki VAHS'nin 33. maddesi ile andlaşmada aksi belirtilmediği sürece birden fazla dilde tevsik edilen bütün metinlerin aynı şekilde geçerli olduğu kabul edilmiştir. Andlaşmanın geçerli metinleri arasında Viyana Sözleşmesi'nin 31. ve 32. maddelerin uygulanması ile giderilemeyen anlam farklılıklarının olması halinde ise andlaşmanın konu ve amacı kapsamında metni en iyi uzlaştıran anlamın benimseneceği kabul edilmektedir. BMDHS'nin ve Statü'nün ilgili hükümleri bakımından ise böyle bir farklılığın olmadığı görülmektedir (55).

IV. SONUÇ

Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin danışma görüşü yargı yetkisi üzerine yürütülen tartışmalar, özünde BMDHS'nin ve Mahkeme Statüsü'nün statik birer metin mi yoksa değişen küresel dinamiklere cevap veren "*yaşayan belgeler/enstrümanlar*" mı olduğu sorusuna dayanmaktadır. Mahkeme'nin kurucu belgeleri olan BMDHS ve Statü'de bu yetkinin açıkça zikredilmemesi, ilk bakışta bir boşluk yaratsa da Statü'nün 21. maddesinde yer alan "*bütün meseleler*" ibaresi, VAHS'nin 31. maddesinde düzenlenen "*lafzın olağan anlamı*" ve "*andlaşmanın konu ve amacı*" ışığında değerlendirildiğinde, uyumsuzluk yargısının ötesinde bir danışma görüşü verme yargı yetkisi işlevini de kapsayacak şekilde geniş bir iradeyi yansıtır görünmektedir.

Mahkeme'nin 2015 ve 2024 tarihli kararlarında ortaya koyduğu üzere danışma görüşü yargı yetkisinin normatif temeli, Statü'nün 21. maddesi ve Mahkeme'ye bu görevi özel olarak tevdi eden diğer uluslararası anlaşma hükümlerinin kümülatif ve sistematik bir biçimde yorumlanmasından doğmaktadır. Söz konusu düzenlemeler bakımından VAHS 31/3(c) uygulanması ise BMDHS'nin, iklim değişikliği, deniz çevresinin korunması gibi meselelerle uyumlandırılmasını ve Sözleşme'nin evrimsel bir yorum metoduyla güncelliğini korumasını sağlamaktadır. Her ne kadar taraf devletlerin bu yetkiye yönelik tutumları henüz VAHS 31/3(b) anlamında yeknesak bir sonraki uygulama eşiğine ulaşmamış olsa da uluslararası toplumun büyük çoğunluğunun Mahkeme'nin bu işlevine gösterdiği müspet eğilim, danışma görüşlerinin deniz hukukunun gelişimindeki meşruiyetini pekiştirmektedir. Netice itibarıyla, Mahkeme'nin danışma görüşleri, sadece soyut hukuki sorulara yanıt veren tavsiye nitelikli metinler değil; özellikle deniz çevresinin korunması ve devletlerin bu alandaki pozitif yükümlülüklerinin sınırlarının belirlenmesi noktasında BMDHS rejiminin normatif içeriğini tahkim eden, uluslararası deniz hukukunun gelecekteki yönelimlerini tayin eden ve deniz kaynaklarının yönetiminde hukuki belirliliği sağlayan yargısal bir araç mahiyetindedir.

KAYNAKLAR

[1] United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations, Treaty Series, Vol. 1833 (p.3), 1834 (p.3), 1835 (p.3).

[2] Danışma görüşleri çeşitli hukuki sorunlara ilişkin olarak verilen, tavsiye niteliğindeki kararlardır. Danışma görüşleri bağlayıcı nitelik taşımasalar da uluslararası hukukun gelişimine katkı sağlamaktadır. Bu bakımdan, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi danışma görüşlerinin, deniz hukukunun kapsamının anlaşılması bakımından önemli bir yere sahip olacağı öngörülmektedir. B.

- L. Akkutay, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Çerçevesinde Uyuşmazlıkların Çözüm Yolları, Adalet Yayınevi, 2012, s. 166-8
- [3] Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, (https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/advisory_opinion_published/2015_21-advop-E.pdf) 11 Aralık 2025.
- [4] Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024 (https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_corr.pdf) 15 Aralık 2025.
- [5] International Tribunal For The Law of The Sea Rules of The Tribunal, ITLOS/8, 17 March 2009. Usul Kuralları, Adopted on 28 October 1997 (amended on 15 March and 21 September 2001 and on 17 March 2009).
- [6] Vienna Convention on the Law of Treaties, United Nations, Treaty Series, Vol.1155, p. 331.
- [7] BMDHS md. 159/10, "Başkana hitaben yazılı bir talep üzerine ve Otorite üyesi devletlerin en az dörtte birinin desteğiyle, Meclis önündeki bir önerenin Sözleşme'ye uygunluğuna ilişkin danışma görüşü alma amacıyla Meclis, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi'nden danışma görüşü vermesini talep edecek ve Daire'den danışma görüşünü almayı beklerken öneri üzerindeki oylamayı erteleyecektir. Danışma görüşü talep edilen dönemin son haftasından önce alınmazsa Meclis, ertelenmiş öneri hakkında oylama yapmak üzere ne zaman toplanacağına karar verecektir" şeklindedir.
- [8] BMDHS md. 191, "Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi, Meclisin veya Konseyin faaliyetleri dâhilinde ortaya çıkan hukuki sorular hakkında talepleri üzerine danışma görüşü verecektir. Bu görüşler acil bir mesele olarak verilecektir" şeklindedir.
- [9] Mahkeme Statüsü md. 40, "İşbu Ek'in, bu bölümle bağdaşmazlık teşkil etmeyen diğer bölümleri Daire'ye uygulanır. Daire, danışma görüşleriyle ilgili faaliyetlerini yerine getirirken, bu Ek'in Mahkeme önündeki yargılama usulüne ilişkin hükümleri, uygulanabilirliğinin kabul ettiği ölçüde Daire'ye rehberlik edecektir" şeklindedir.
- [10] Uluslararası örgütler, en basit tabiriyle iki veya daha fazla devlet tarafından bir andlaşma ile kurulmakta ve kendini oluşturan devletlerden bağımsız uluslararası hukuk kişiliği bulunmaktadır. Uluslararası örgütlerin hukuk kişiliği kurucu andlaşmalarında belirtilen amaçlarla sınırlıdır. Ancak kurucu andlaşmada örgütün kişiliği olduğu açıkça düzenlenmeyebilir ve yahut düzenlense dahi kapsamı/yetkileri yeterince açıklanmamış olabilir. Bu durumda uluslararası örgütün, kurucu andlaşmasının konu ve amacı doğrultusunda kendisine biçilmiş görevleri/işlevleri yerine getirebilmesi için "zımni yetkiler" olarak adlandırılan birtakım yetkilere sahip olduğu kabul edilmektedir (*Reparation for injuries Suffered in the service of the United Nations, Advisory Opinion: I.C.J. Reports 1949*, p. 174, s. 184, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/4/004-19490411-ADV-01-00-EN.pdf>, 15 Aralık 2025). Bu durumda örgütün görevlerini/işlevlerini yerine getirebilmesi için öngörülen gereklilik, zımni yetkilerin varlığını kabul için aranan eşittir. Mahkeme'nin danışma yargı yetkisinin varlığına ilişkin tartışmanın yürütüldüğü bir başka zemini de bu doktrin teşkil etmektedir. Ayrıntılı analiz için bkz. J. Gao, "The Legal Basis of the Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea as A Full Court: An Unresolved Issue", KMI International Journal of Maritime Affairs and Fisheries, 4(1) 2012, s. 93-4.
- [11] Birleşik Krallık, Mahkeme'nin Usul Kuralları'nın 138. maddesini dayanak olarak kabul etmesini yetki aşımı (ultra vires) olarak kabul etmiş ve talep edilen danışma görüşü ile ilgili yargı yetkisini haiz olmadığını savunmuştur. Case No 21: Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission Written Statement of the United Kingdom, s. para. 33-5, (https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/written_statements_round1/C21_Response_Round_1_UK.pdf) 11 Aralık 2025.
- [12] Gao, "The Legal Basis of the Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea as A Full Court: An Unresolved Issue", s. 90.
- [13] Ibid, s. 90-1.
- [14] BMDHS md. 288/2, "287inci maddede zikredilen mahkeme veya yargı yeri, bu Sözleşmenin amaçları ile ilgili milletlerarası anlaşmanın (agreement) yorumlanması veya uygulanması ile ilgili olup bu anlaşmaya göre kendisine havale edilen herhangi bir uyuşmazlık hakkında yargı yetkisine de sahip olacaktır." şeklindedir. Madde, Mahkeme'nin yargı yetkisinin sadece BMDHS bağlamında ortaya çıkan uyuşmazlıklarla sınırlı olmadığını göstermektedir. S. Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, Gözden Geçirilmiş 6. Baskı, Beta Yayıncılık, 2000, s. 352.
- [15] Mahkeme Statüsü md. 21, "Mahkeme'nin yargı yetkisi, bu Sözleşmeye uygun şekilde sunulan bütün uyuşmazlıkları ve bütün başvuruları ve Mahkeme'ye yetki veren diğer herhangi bir anlaşmada özellikle öngörülen bütün meseleleri kapsayacaktır." şeklindedir.
- [16] Case No 21: Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission Written Statement of the Federal Republic of Germany, para. 14 (https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.21/written_statements_round1/C21_Response_Round_1_Germany.pdf), 11 Aralık 2025.
- [17] Case No 21: Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission Written Statement of the Federal Republic of Germany, para. 8. Ayrıca BMDHS md. 288/2'nin ve Statü md. 21'in muhteviyatı itibariyle söz konusu kabul bakımından dayanak alınmayacağı belirtilerek uluslararası bir anlaşmayla Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisinin tesis edebileceğini kabul etmenin daha etkili bir yol olduğu ifade edilmektedir (T. M. Ndiaye, "The Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea", Chinese Journal of International Law, 9(3), 2010, s. 581).
- [18] Case No 21: Request for an Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission Written Statement of the Federal Republic of Germany, para. 8. Yargıç Lucy de karara ilişkin ayrı görüşünde, BMDHS'nin "yaşayan belge/enstrüman" niteliğini vurgulayarak Statü'nün 21. maddesindeki belirsizliklerin geniş yorum usulü ile aşılabileceği öngörmektedir (Separate Opinion of Judge Lucky, Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, para. 9-10). Ayrıca bkz. Selami Kuran/Abdulkadir Gülçür, "Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 24(1), 2018, s. 14. Bununla birlikte BMDHS Başlangıç Kısmında, Sözleşme ile düzenlenmeyen meselelerin milletlerarası hukukun kurallarına ve ilkelerine tabi olmaya devam edeceğinin vurgulandığı görülmektedir. Zira andlaşmalar hukuku veya devletin uluslararası sorumluluğuna ilişkin kurallar gibi temel veya ikincil uluslararası hukuk kurallarına başvuru, BMDHS hükümlerinin usulüne uygun şekilde yorumlanması ve uygulanması gereklilik olabilmektedir (The Arctic Sunrise Arbitration (Netherlands v. Russia), Award on Merits, 14 August 2015, PCA Case No. 2014-02, para. 190-1, <https://pcacases.com/web/sendAttach/1438>, 7 Ocak 2025).
- [19] Mahkeme Statüsü md. 16, "Mahkeme, işlevlerini/görevlerini yerine getirmek için kurallar tanzim edecektir. Özellikle usul kurallarını düzenleyecektir" şeklindedir.
- [20] Usul Kurallarının, Statü'nün 16. maddesi gereğince oluşturulması, BMDHS ve Mahkeme Statüsü ile Usul Kuralları arasında bir hiyerarşi kurulması olarak yorumlanmış; bu sebeple Kuralların Statü'ye aykırılık taşıyamayacağı vurgulanmıştır. K.J. You, "Advisory Opinions of the International Tribunal for the Law of the Sea: Article 138 of the Rules of the Tribunal, Revisited", Ocean

- Development & International Law, 39(4) 2008, s. 364. Benzer yönde bkz. A. Rebay/C. Oberle, "Booming Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea", ZaöRV 83, 2023, s. 286.
- [21] Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, para. 52.
- [22] Mahkemeye danışma görüşü ile ilgili ilk talep, Alt Bölge Balıkçılık Komisyonu'nun (Sub-Regional Fisheries Commission- SRFC) 27 Mart 2013 tarihli başvurusudur. Bu başvuru Alt Bölge Balıkçılık Komisyonu (SRFC) Üye Devletlerinin Yetkisindeki Deniz Alanları içindeki Deniz Kaynaklarına Erişilmesi ve İşletilmesine ilişkin Asgari Koşulların Belirlenmesi Sözleşmesi'nin, Mahkeme'den danışma görüşü istenebileceğini açıkça düzenleyen 33. maddesine dayandırılmaktadır (Bkz. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/mul215451E.pdf>, 11 Aralık 2025).
- [23] Mahkeme Statü'nün 21. maddesinin, Sözleşme'nin 288. maddesinin ikinci fıkrasıyla birlikte yorumlanabileceğine değinerek söz konusu hükümlerle birlikte Sözleşme ile ilgili diğer anlaşma maddelerinin (mevcut başvuru bakımından ilgili Sözleşme'nin 33. maddesi) Mahkeme'nin söz konusu yetkisinin temelini oluşturduğunu belirtmektedir. Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, para. 43, 54-8.
- [24] Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, para. 58-9. Mahkeme, başvurunun mahiyeti gereği hukuki niteliğe sahip olduğu ve söz konusu Sözleşmelere uygun biçimde yetkili makamlarca gerçekleştirildiğinden hareketle usuli şartların yerine getirildiğini tespit etmiştir (Bkz. para. 62-6).
- [25] Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 86.
- [26] Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 87-9.
- [27] J. E. Noyes, Judicial and Arbitral Proceedings and the Outer Limits of the Continental Shelf, Vanderbilt Journal of Transnational Law 42, 2009, s. 1259.
- [28] Kuran/Gülçür, "Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi", s. 12. VAHS md. 31/1, "Bir anlaşma, hükümlerine anlaşmanın bütünü içinde ve konu ve amacının ışığında verilecek alelade manaya uygun şekilde iyi niyetle yorumlanır." şeklindedir.
- [29] Maddede sayılan unsurlar arasında herhangi bir hiyerarşi, öncelik veya sıralama öngörülmediği, belirtilen hususların söz konusu sözleşmenin yorumuna uygun şekilde uygulanacağı kabul edilmektedir. R. K. Gardiner, Treaty Interpretation, 2. Baskı, Oxford University Press, 2015, s. 162.
- [30] Rebay/Oberle, "Booming Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea", s. 288-9.
- [31] Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 94.
- [32] Mahkeme'nin yargı yetkisinin öngörüldüğü belge tariflenirken BMDHS md. 288/2'de, Usul Kuralları md. 138'de "an international agreement related to the purposes of this Convention" ifadesinin; Statü md. 21'de ise "any other agreement" ifadesinin kullanılması, söz konusu belgenin VAHS çerçevesinde bir uluslararası anlaşma niteliğinin aranıp aranmadığı tartışmasına ve bu tartışma üzerinden Mahkeme'nin kişi bakımından yargı yetkisinin kapsamı hususunda farklı görüşlerin doğmasına sebep olmaktadır (Konu hakkında ayrıntılı analiz için bkz. A. Gülçür, Uluslararası Deniz Mahkemesinin Yapısı ve Yargı Yetkisi, On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 33-41). Öğretide Mahkeme'nin danışma görüşü verme yargı yetkisi ise temel olarak Usul Kuralları üzerinden tartışıldığından, Kurallar'da yer alan düzenleme doğrultusunda söz konusu belgenin VAHS çerçevesinde bir uluslararası anlaşma olması gereği vurgulanmaktadır (Bkz. You, "Advisory Opinions of the International Tribunal for the Law of the Sea: Article 138 of the Rules of the Tribunal, Revisited", s. 365; Ndiaye, "The Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea", s. 584). Uluslararası anlaşmalar (international agreements) teriminin ise devletler veya devletler ile uluslararası örgütler arasında yapılan anlaşmaları kapsadığı öngörülmektedir (Noyes, "Judicial and Arbitral Proceedings and the Outer Limits of the Continental Shelf", s. 1259). Bu görüş 2005 tarihli Birleşmiş Milletler Genel Kurulu toplantısında Rüdiger Wolfrum tarafından da ifade edilmiştir (UNGA, 55th plenary meeting Monday, 28 November 2005, New York (A/60/PV.65), s. 27). Mahkeme'nin de danışma görüşlerinde, Usul Kuralları md. 138'in yargı yetkisinin kullanılabilmesi için gereken ön koşulları düzenlediğine atıfı "Sözleşme'nin amaçlarına ilişkin Mahkeme'ye danışma görüşünde bulunulmasını özel olarak öngören uluslararası bir anlaşma'nın varlığını aradığı görülmektedir (Bkz. Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 94-5; Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, para. 59-60). Bu sebeple metinde de "international agreement" terimi "uluslararası anlaşmalar" olarak kullanılmış, yorum kurallarına değinildiğinde ise VAHS çerçevesinde "anlaşma" ibaresine yer verilmiştir.
- [33] You, "Advisory Opinions of the International Tribunal for the Law of the Sea: Article 138 of the Rules of the Tribunal, Revisited", s. 365-6. Ayrıca bkz. Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 95-102.
- [34] 2024 tarihli Danışma Görüşü'nde Mahkeme'ye yönelen talep, Sözleşme'nin XII. Bölümü kapsamında devletlerin, insan kaynaklı sera gazı emisyonlarının atmosfere salınması sonucu ortaya çıkan okyanus ısınması, deniz seviyesinin yükselmesi ve okyanus asitlenmesi dahil olmak üzere, iklim değişikliğinin zararlı etkilerinden kaynaklanan veya kaynaklanması muhtemel etkilerine ilişkin olarak deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek ve okyanus ısınması, deniz seviyesinin yükselmesi ve okyanus asitlenmesi dahil olmak üzere iklim değişikliğinin etkileriyle ilgili olarak deniz ortamını korumak ve muhafaza etmek hususlarında yükümlülüklerinin kapsamının belirlenmesine ilişkindir. Mahkeme hukuki soru bakımından yaptığı değerlendirmesinde, BMDHS ve COSIS hükümlerini yorumlamak ve diğer ilgili uluslararası hukuk kurallarını belirlemekle yükümlü olduğunu belirterek başvuru talebini teşkil eden soruların mahiyeti itibarıyla hukuki nitelik arz ettiğini belirtmiştir. Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 95-104.
- [35] Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 105.
- [36] Mahkeme 2024 tarihli Danışma Görüşünde mevcut başvuru bakımından soruların, COSIS amacı ile yeterli bağlantısının bulunduğunu tespit ederek danışma görüşü verme yetkisine sahip olduğunu belirtmiştir. Mahkeme ayrıca, yargı işlevlerinin kapsamı dışındaki konularda görüş bildirmediğini belirtmiş; iklim değişikliğinin uluslararası alanda insanlığın ortak sorunu olarak kabul edildiğini vurgulayarak Sözleşme'nin hükümlerini -özellikle XII. Kısım- ve diğer ilgili uluslararası hukuk kurallarını yorumlayarak ve uygulayarak, Sözleşme'ye taraf devletlerin belirli yükümlülüklerini açıklığa kavuşturmak ve bu konuda rehberlik sağlamakla görevli olduğu için talebin, yargı işlevleriyle uyumlu olduğunu tespit etmiştir. Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 106, 108-9, 120-2.

- [37] VAHS md. 31/3, "Andlaşmanın bütünü ile birlikte aşağıdakiler dikkate alınır: a- Taraflar arasında andlaşmanın yorumu veya hükümlerinin uygulanması ile ilgili olarak yapılan daha sonraki herhangi bir anlaşma, b- Tarafların andlaşmanın yorumu konusundaki mutabakatını tespit eden andlaşmanın uygulanması ile ilgili daha sonraki herhangi bir uygulaması. c- Taraflar arasındaki ilişkilerde milletlerarası hukukun tatbiki kabil herhangi bir kuralı" şeklindedir.
- [38] H. Fox, "Article 31(3)(a) and (b) of the Vienna Convention and the Kasikili Sedudu Island Case", *Treaty Interpretation and the Vienna Convention on Law of Treaties: 30 Years On*, Ed. Malgosia Fitzmaurice, Olufemi Elias and Panos Merkouris, Leiden, Martinus Nijhoff, 2010, s. 62. Özellikle sözleşmelerin "yaşayan belge/enstrüman" olarak kabulü ile bağlantılı şekilde ön plana çıkan evrimsel yorum bağlamında, sonraki uygulamaların önemli bir rol üstlendiği görülmektedir (G. Nolte, "Introductory Note to the Special Issue of ICLR on the Outcome of the ILC Work on "Subsequent Agreements and Subsequent Practice in Relation to the Interpretation of Treaties"", *International Community Law Review* 22, 2020, s. 6-7). Sonraki uygulamanın özel olarak bir hükme ilişkin olması aranmamakta; genel olarak andlaşmanın uygulanmasına yönelik uygulamaların da madde kapsamında değerlendirileceği kabul edilmektedir. H. Thrilway, "The Law and Procedure of The International Court of Justice 1960-1989: Part Three" *British Yearbook of International Law*, 77(1) 2006, s. 56-9.
- [39] *Yearbook of the International Law Commission, Subsequent Agreements and Subsequent Practice in Relation to the Interpretation of Treaties (A/73/10)*, s. 31-2. Bununla birlikte, uluslararası örgütlerin ve devlet dışı aktörlerin tasarruflarının da sonraki devlet uygulamalarını yansıtabileceği ya da delili olarak kabul edilebileceği öngörülmektedir. Özellikle uluslararası örgüt organlarının kararları, devlet uygulamalarına ilişkin nihai tespitleri içeren sonuç gözlemleri, tarafların andlaşmanın yorumu konusundaki mutabakatını göstermeye elverişli oldukları ölçüde andlaşmaların yorumlanması hususunda değerlendirilmektedir.
- [40] UNGA, 54th and 55th plenary meeting Monday, 28 November 2005, New York (A/60/PV.54, A/60/PV.55) <https://digitallibrary.un.org/record/561538?ln=en&v=pdf>, 3 Ocak 2026. Ayrıca bkz. *States Parties to Law of Sea Convention Hear Reports From Heads of Main Organs as Sixteenth Meeting Begins at United Nations Headquarters, (Meetings CoverageSEA/1860)* 19 June 2006, <https://press.un.org/en/2006/sea1860.doc.htm>, 5 Ocak 2026. Bölgesel veya evrensel nitelikli birçok çalışmada Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisi taraf devlet temsilcileri tarafından gündeme getirilmesi, Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisinin taraf devletler tarafından kabulü hususunda genel bir eğilim ve destek olarak yorumlanmaktadır. Ayrıntılı analiz için bkz. Ndiaye, "The Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea", s. 582-3. Benzer yönde bkz. You, "Advisory Opinions of the International Tribunal for the Law of the Sea: Article 138 of the Rules of the Tribunal, Revisited", s. 363-4.
- [41] You, "Advisory Opinions of the International Tribunal for the Law of the Sea: Article 138 of the Rules of the Tribunal, Revisited", s. 363.
- [42] Bu noktada VAHS'nin söz konusu hükmünün kabulü için, uygulamanın Sözleşme'ye ilişkin olmasının da arandığının vurgulandığı görülmektedir (Gao, "The Legal Basis of the Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea as A Full Court: An Unresolved Issue", s. 93, 100). Ancak belirtmek gerekir ki Mahkemece de vurgulandığı üzere Statü, Sözleşme ile aynı niteliğe sahiptir. Bu sebeple sonraki uygulama sadece BMDHS'ye indirgenmemelidir. Öğretide ise Usul Kuralları bakımından bu hususa dikkat çekilerek sonraki uygulamanın varlığının Kuralların tamamının uygulanmasına dönük olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilerek 1997'den beri uygulanan Kurallara kabulünde ve devamında uygulamasında bir itiraz olmadığını dikkat çekilmektedir. Rebay/Oberle, "Booming Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea", s. 290-1.
- [43] Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun konuya ilişkin 4. Raporunda, bağlayıcı karar verme özelliğine sahip bölgesel insan hakları mahkemelerinin varlığına ilişkin yaptığı vurgu ve devamında diğer insan hakları denetim mekanizmaları uygulamalarının bağlayıcı niteliğe sahip olmaması üzerinden yürüttüğü değerlendirme, bu yaklaşımın bir göstergesi olarak yorumlanabilir (*International Law Commission, Fourth report on subsequent agreements and subsequent practice in relation to the interpretation of treaties by Georg Nolte, Special Rapporteur, Sixty-eighth session, 7 March 2016 (A/CN.4/694)*, para. 38). Komisyon, ayrıca, denetim mekanizmalarının uygulamalarının/kararlarının, mekanizmaların sözleşme ile öngörülen yetkilerine, yapısına ve denetim usullerinin içeriklerine, niteliklerine vb. göre tamamlayıcı yorum araçlarını öngören VAHS md. 32 kapsamında da ele alınabileceğini kabul etmektedir (*International Law Commission, Fourth report on subsequent agreements and subsequent practice in relation to the interpretation of treaties by Georg Nolte, Special Rapporteur, Sixty-eighth session, 7 March 2016 (A/CN.4/694)*, para. 51-7). Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun 2018 tarihli "Andlaşmaların Yorumlanmasıyla İlgili Olarak Sonraki Anlaşmalar ve Sonraki Uygulamalar Hakkında 5. Rapor"unda ise özel raportör, uzman kuruluş/denetim mekanizmalarının, sözleşmelerin yorumlama ve uygulanmasına ilişkin beyanlarının, VAHS md. 31'in ilk paragrafı ve md. 32 bağlamında yapılan yoruma katkı sağlayabileceğine ilişkin ibarenin eklenmesini önermiştir (*International Law Commission, Fifth Report on Subsequent Agreements and Subsequent Practice In Relation To The Interpretation of Treaties by Georg Nolte, Special Rapporteur, 28 February 2018 (A/CN.4/715)*, para. 143).
- [44] BMDHS'nin 293. maddesi, Sözleşme'den kaynaklanan uyumsuzluklar bakımından Sözleşme'nin, kendisiyle çatışan diğer uluslararası hukuk kaynaklarından üstün tutulması bir nevi Sözleşme ile diğer uluslararası hukuk kuralları arasında bir hiyerarşi kurulması olarak yorumlanmaktadır. Gülçür, *Uluslararası Deniz Mahkemesinin Yapısı ve Yargı Yetkisi*, s. 47.
- [45] *Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law*, 21 May 2024, para. 125-7.
- [46] BMDHS'nin XII. Kısımında ve 237. maddesinde yer alan atıflar, Sözleşme'nin diğer andlaşma rejimlerine açık olduğunu göstermektedir. Özellikle 237. madde, uygulanabilir kurallar arasında tutarlılık ve karşılıklı destek gerekliliğini yansıtmaktadır. *Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law*, 21 May 2024, para. 131-4.
- [47] *Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law*, 21 May 2024, para. 130.
- [48] *Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law*, 21 May 2024, para. 128-9.
- [49] 31. maddesinin 3. fıkrasının 'c' bendi, taraflar arasındaki ilişkilerde milletlerarası hukukun tatbiki kabil herhangi bir kuralının sözleşmelerin yorumlanmasında kullanılacağını öngörmektedir. Milletlerarası hukukun ilgili kuralları ise yorumlanmakta olan andlaşma hükmü veya hükümleriyle aynı konuya değinen ya da herhangi bir şekilde etkileyen kurallar olarak tanımlanmaktadır. Ancak andlaşmanın yorumlanmasında kullanılacak uluslararası hukuk kuralının, andlaşma akdedildiği anda var olan bir hukuk kuralı mı yoksa evrimsel yorumu gündeme getirir biçimde andlaşma hükmünün yorumlandığı anda var olan bir hukuk kuralı mı olacağı hususunda madde metninde bir ifade yer almamaktadır. Bu noktada ağırlıklı uygulama ise yorumlanacak olan kavramın hangisine uygun biçimde ele alındığının tespit edilmesi yönündedir. Bu tespitin yapılmasında temel hareket noktalarını ise andlaşmada kullanılan kavramların kaleme alınıp şekli ve andlaşmanın konu ve amacı teşkil etmektedir. Andlaşmada kullanılan kavramların, hukukta yaşanan gelişmeleri takip edebilecek ya da değişen koşulların varlığı dikkate alır biçimde genel ifadelerle tanımlanması veya özellikle soyut, ucu açık, içi doldurulmaya muhtaç olarak bırakılmış olması, andlaşmanın yorumlandığı anda

- var olan hukuk kurallarının yorumda araç kullanılabileceğinin önemli göstergeleri olarak kabul görmektedir. C. McLachlan, "The Principle of Systemic Integration and Article 31(3)(c) of The Vienna Convention", *International and Comparative Law Quarterly* 54, 2005, s. 317-8.
- [50] 2024 tarihli Danışma Görüşünde Mahkeme, BMDHS hükümlerinin, iklim değişikliğini ele alan kapsamlı bir andlaşma rejimi dahilinde değerlendirilmesi gereğini öngörmüştür. Request For An Advisory Opinion Submitted by The Commission of Small Island States On Climate Change and International Law, 21 May 2024, para. 135.
- [51] Dispute regarding Navigational and Related Rights (Costa Rica v. Nicaragua), Judgment, I.C.J. Reports 2009, p. 213, para. 66.
- [52] VAHS md. 32, "31. maddenin uygulanmasından hasil olan manayı teyid etmek veya 31. maddeye göre yapılan yorum,a-manayı muğlak veya anlaşılmasız bırakıyorsa, çok açık bir şekilde saçma olan veya makûl olmayan bir sonuca götürüyorsa, manayı tespit etmek için andlaşmanın hazırlık çalışmalarına ve yapıma şartları dahil, tamamlayıcı yorum araçlarına başvurulabilir." şeklindedir.
- [53] Sözleşmelerin hazırlık çalışmaları, sözleşmelerin "yaşayan bir belge/enstrüman" olarak kabul edilmesi ve sözleşme hükümlerinin günümüz koşullarına uygun olarak değerlendirilmesi gereğinin kabulü karşısında zayıf kalsa da tarafların niyetinin aydınlatılması bakımından önemini korumaya devam etmektedir.
- [54] Informal Single Negotiating Text, Document A/CONF.62/WP.9, Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Vol. IV, s. 119; Revised Single Negotiating Text, Document A/CONF.62/WP.9/Rev.2, Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, Vol. VI, s. 152, [https://digitallibrary.un.org /search?ln=en&p=A%2FCONF.62%2FWP.9&f=&action_search=Search&c=Resource+Type&c=UN+Bodies&sf=&so=d&rg=50&fti=0](https://digitallibrary.un.org/search?ln=en&p=A%2FCONF.62%2FWP.9&f=&action_search=Search&c=Resource+Type&c=UN+Bodies&sf=&so=d&rg=50&fti=0), 7 Ocak 2026.
- [55] BMDHS ve Ekleri altı dilde tevsik edilmiştir. Tevsik edilen diller bakımından yapılan değerlendirme için bkz. Rebay/Oberle, "Booming Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea", s. 302-3.