DEHUKAM yayınları

DEHUKAM

ANKARA ÜNİVERSİTESİ DENİZ HUKUKU ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ

ANKARA UNIVERSITY NATIONAL CENTER FOR THE SEA AND MARITIME LAW

+90 312 212 11 89 | /dehukamtr | www.dehukam.org info@dehukam.org | Emek Mahallesi, 19. Sokak. No:84, 06590 Çankaya/Ankara, Türkiye

www.dehukam.org

ISBN: 978-625-93730-2-7

DEHUKAM 10. YIL SEMPOZYUMU BİLDİRİ ÖZETLERİ KİTABI

DEHUKAM 10. YIL SEMPOZYUMU BİLDİRİ ÖZETLERİ KİTABI

DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DEHUKAM yayınları

DEHUKAM 10. YIL SEMPOZYUMU
BİLDİRİ ÖZETLERİ KİTABI
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi

Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law

Yayın Sahibi / Publisher:	Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi adına Sahibi ve Genel Yayın Yönetmeni / On Behalf of Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Publisher and Executive Editor Mustafa BAŞKARA
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Responsible Manager:	Mustafa BAŞKARA
Yayıncının Adı / Name of Publishing Company:	Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi / Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (Sertifika No. */ Certificate No.* 71190)
Basım ve Cilt / Printing and Volume:	Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık ve Tic. İşl. / Türkiye Diyanet Foundation Publishing Printing and Commercial Enter Price (Sertifika No. */ Certificate No.* 48058)
Basıldığı Yer / Place of Publication:	Ostim OSB Mahallesi, 1256 Cadde, No: 11, 06370, Yenimahalle / ANKARA
Basıldığı Tarih / Publication Date:	Kasım / *November* 2025
Yönetim Yeri / Place of Management:	Emek Mahallesi, 19. Sokak, No: 84, Çankaya / ANKARA Tel: 0312 212 11 89
E - posta / E - mail:	info@dehukam.org
URL:	www.dehukam.org
Yayın Dili / Published on Language:	Türkçe / Turkish
Yayın Türü / Type of Publication:	Kitap / Book

DEHUKAM yayınları

Editörler *(Editors)*
Prof. Dr. Yücel ACER
Prof. Dr. Nil KULA
Doç. Dr. Ali İbrahim AKKUTAY
Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR
Dr. Öğr. Üyesi Mustafa BAŞKARA
Dr. Öğr. Üyesi Hakan KOÇAK
Adnan Menderes AYDIN
Çağrı ÜNAL

Katkıda bulunmak isteyenler için iletişim bilgileri /
All correspondence concerning chapters should be addressed to:

E – posta / E - mail: info@dehukam.org
Telefon / *Phone:* 0 (312) 212 11 89
Posta Adresi / *Postal Address:*
Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi
Emek Mahallesi, 19. Sokak, No: 84, Çankaya / ANKARA
Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law

Bu kitapta yayımlanan yazılarda ileri sürülen görüşler yazarlara aittir, yayınevinin görüşlerini yansıtmamaktadır.
Chapters published in this book represent only the views of the contributors and do not reflect the views of publishing house.

Copyright © 2025

Bu kitap tüm yayın hakları Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi'ne aittir. Yayınevinin yazılı izni alınmadan eğitim ve tanıtım amaçlı kısmi alıntılar hariç olmak üzere hiçbir şekilde kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayınlanamaz.

All rights reserved. No part of this publication may be copied, reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by means, without the prior expressed permission in writing of the Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law.

ISBN: 978-625-93730-2-7

DEHUKAM

ANKARA ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU
ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ

ANKARA UNIVERSITY
NATIONAL CENTER FOR THE
SEA AND MARITIME LAW

HAKKINDA

DEHUKAM, 2014/6798 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilen "Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi (TUDAS) Belgesi"nin öncelikli hedefleri arasında belirlenen *tüm dünya denizlerini ve deniz yetki alanlarımızı bilimsel olarak çok iyi tanımak, korumak, denizlerden sürdürülebilir şekilde yararlanmak amacı doğrultusunda deniz hukuku alanında araştırmacı insan gücü yetiştirme programları uygulamak* üzere Ankara Üniversitesi bünyesinde 7/1/2015 tarihinde bir uygulama ve araştırma merkezi olarak kurulmuştur.

Deniz hukuku ve siyaseti alanında bilimsel araştırmalar yapmak, bu alanda araştırmacı insan gücü kapasitesinin güçlendirilmesi ve istihdamı için araştırmacı insan gücü yetiştirme programları uygulamak, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarına danışmanlıkta bulunmak, ulusal düzeyde akademisyenleri tek çatı altında bilimsel etkinliklere yöneltmek, ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek akademik faaliyetlerle farkındalığı artırmak suretiyle Türk deniz hukuku politikalarının oluşturulmasına katkı sağlamak ve bunların uluslararası farkındalığını arttırmak amacına hizmet eden DEHUKAM, 7/10/2020 tarihinde, 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun kapsamına alınmak suretiyle tüzel kişiliğini haiz Ulusal Merkez statüsünü kazanmıştır. DEHUKAM deniz hukuku ve siyaseti alanında Türkiye'nin ilk ve tek ulusal merkezi olmasının yanı sıra 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun kapsamında sosyal bilimler alanında yeterlik almış ilk araştırma merkezidir.

DEHUKAM deniz alanlarında Türkiye Cumhuriyeti'nin hak, alaka ve menfaatleriyle ilgili olarak yürütülen görevler kapsamında mevcut veya muhtemel deniz hukuku meselelerinin hallinde, bu alanlarda mevzuat ve politika oluşturulmasında ihtiyaç duyulan desteğin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır.

DEHUKAM bünyesinde yer alan XXX Ademuni-Odeke Deniz Hukuku Uzmanlık Kütüphanesi ile deniz hukuku ve siyaseti alanlarında çalışanlara kaynaklara erişim ve çalışma ortamı kolaylığı sağlamaktadır. Ayrıca, DEHUKAM tarafından düzenlenen bilimsel etkinlikler, yurtdışındaki kuruluşlarla yapılan ortaklaşa çalışmalar, eğitim, danışmanlık ve proje faaliyetleri ile deniz hukuku alanında yetişmiş insan gücü kapasitesinin arttırılmasına önemli katkılar sunmaktadır.

E-posta: info@dehukam.org
Web: dehukam.org
Sosyal Medya Hesaplarımız: @dehukamtr

ÖN SÖZ

T.C. Bakanlar Kurulu'nun 2014/6798 sayılı Kararı ile onaylanan "Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi (TUDAS) Belgesi"nin *deniz bilimleri alanında araştırma kapasitesinin artırılması ve bu çerçevede deniz hukuku ve denizcilik hukuku alanında araştırmacılara yönelik eğitim programlarının hayata geçirilmesi* önceliği doğrultusunda ve T.C. Dışişleri Bakanlığı'nın tavsiyesi üzerine Ankara Üniversitesi bünyesinde Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) kurulmuştur. DEHUKAM, 07.10.2020 tarihli Araştırma Altyapıları Komisyonu Kararı ile 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun kapsamında tüzel kişilik kazanmıştır. DEHUKAM, Türkiye'de deniz hukuku ve denizcilik politikaları alanında faaliyet gösteren ilk ve tek ulusal merkez olmasının yanı sıra, 6550 sayılı Kanun kapsamında sosyal bilimler alanında nitelik kazanan ilk araştırma altyapısıdır. Üniversitelerden, kamu kurum ve kuruluşlarından, sivil toplum kuruluşlarından ve özel sektörden temsilcilerle oluşturulan DEHUKAM Yönetim Kurulu ve Danışma Kurulu denizcilik sektörünün tüm bileşenlerini kapsamaktadır.

DEHUKAM'ın kuruluş amacı, deniz hukuku ve denizcilik politikaları alanında bilimsel araştırmalar yürütmek, uzman personel yetiştirmek, ilgili kurum ve kuruluşlara danışmanlık hizmeti sunmak, bu alandaki akademisyenleri bir çatı altında bir araya getirmek, ulusal ve uluslararası sempozyumlar düzenlemek, benzer nitelikteki uluslararası araştırma merkezleriyle iş birliği yapmak suretiyle Türk deniz hukuku ve denizcilik politikasının gelişimine katkı sağlamak ve bu alanlarda ulusal ve uluslararası farkındalık oluşturmaktır. Bu amaçları gerçekleştirmek ülküsü ile DEHUKAM, farklı disiplinleri bir araya getiren kapsamlı projeler yürütmüş ve kamu kurumları, özel sektör, akademi ve uluslararası kuruluşlarla güçlü iş birlikleri geliştirmiştir.

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, deniz hukuku ve denizcilik politikalarını ülkemizin güvenlik, ekonomi, çevre ve dış politika önceliklerinin merkezine yerleştirmektedir. Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de devam eden deniz yetki alanlarına ilişkin tartışmalar, Türk Boğazlarının stratejik rolü, deniz taşımacılığının ekonomik değeri, küresel deniz ticaretindeki rekabet ortamı ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası yükümlülükler Türkiye'nin denizlere yönelik bütüncül bir hukuk yaklaşımını zorunlu kılmaktadır. Bu noktada DEHUKAM, ihtiyaçlara yanıt verecek şekilde, uluslararası hukuk çerçevesindeki gelişmeleri yakından takip eden, ulusal politikaların hukuki boyutuna katkı sunan, araştırma, eğitim ve yayıncılık faaliyetleri ile Türkiye'nin deniz alanlarındaki varlığını destekleyen bir yapı olarak görev yapmaktadır.

DEHUKAM'ın yürüttüğü çalışmalar arasında, kamu kurumlarına sağlanan danışmanlık hizmetleri özellikle önem arz etmektedir. DEHUKAM'da

geliştirilen akademik bilgiler ve çıktılar uluslararası sözleşmelerin müzakere süreçleri, deniz yetki alanlarına ilişkin teknik ve hukuki analizler, denizcilik politikalarına yönelik değerlendirmeler ve uluslararası toplantılara yönelik uzman katkıları ile politika süreçlerine katkı sunmaktadır.

DEHUKAM, nitelikli insan kaynağının sınırlı olduğu deniz hukuku ve siyaseti alanında genç araştırmacıların yetişmesine öncülük ederek ulusal kapasitenin güçlendirilmesine kalıcı katkılar sunmaktadır. Bu kapsamda DEHUKAM, deniz hukuku alanında uzmanlaşmak isteyen öğrenciler, akademisyenler ve uygulayıcılar için ulusal ve uluslararası ölçekli programlar yürütmektedir. Kadir Has Üniversitesi ile iş birliğinde düzenlenen "Uluslararası Deniz Hukuku Yaz Akademisi" ve Dokuz Eylül Üniversitesi iş birliğiyle İzmir'de düzenlenen "DEHUKAM Deniz Hukuku Akademisi" Türkiye'de deniz hukuku alanındaki en kapsamlı eğitim programlarına örnek teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra düzenlenen kapasite geliştirme programları ile DEHUKAM yalnız Türkiye'nin deniz hukuku alanındaki kapasitesini artırmakla kalmıyor, aynı zamanda küresel deniz hukuku kapasitesinin artırılmasına destek olmaktadır. Bu doğrultuda, DEHUKAM tarafından Rodos Okyanus Hukuku ve Politikası Akademisi'ne sunulan katkılar Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 77, 78 ve 79 sayılı omnibus kararları ile takdir edilmiştir. Ayrıca, DEHUKAM'ın deniz hukuku alanında yürütülen yüksek lisans ve doktora programlarına sunduğu destek bu alanda yetişmiş insan gücü kapasitesinin gelişimine doğrudan katkı sunmaktadır.

Türkiye'nin ulusal deniz hukuku kapasitesinin güçlendirilmesine yönelik en çarpıcı ve kalıcı çalışmalardan biri olan Türkiye Deniz Mekânsal Planlaması (DMP) Haritası, DEHUKAM'ın on yıllık gelişim sürecinde bir kilometre taşı olmasının yanı sıra ulusal ve uluslararası ölçekte Türkiye'nin denizcilik stratejisine bir vizyon belgesi olarak katkı sunmaktadır. DEHUKAM'ın koordinasyonunda tüm kurum ve kuruluşların katkılarıyla hazırlanan bu kapsamlı çalışma, Türk denizcilik tarihine yön veren stratejik bir başarı olarak kayıtlara geçmiştir. Türkiye DMP Haritası, Türkiye'nin deniz alanlarına ilişkin sürdürülebilir, katılımcı ve bilimsel temelli bir yönetim modeli oluşturma iradesinin önemli bir göstergesi olmuştur. Bu çalışma sayesinde, Türkiye'nin Mavi Vatan vizyonu somut, ölçülebilir ve gelecek nesillere aktarılabilir bir çerçeveye kavuşturulmuş, ülkemizin denizlere yönelik stratejik planlama kapasitesi uluslararası standartlarda güçlü bir seviyeye taşınmıştır.

On yıllık süre zarfında ulusal ve uluslararası ölçekte saygın bir konuma erişen DEHUKAM, kırktan fazla iş birliği protokolüne imza atarak küresel deniz hukuku ağının güçlendirilmesine önemli katkılar sunmaktadır. DEHUKAM'ın ulusal ve uluslararası paydaşlar ile organize ettiği akademik faaliyetler deniz hukuku alanında çalışmalar yapan tüm uzmanların tek bir çatı altında toplanmasına katkı sağlamaktadır. DEHUKAM tarafından 2023 yılında deniz

hukuku alanında dünyanın önde gelen sekiz uluslararası kurum ve kuruluş ile iş birliğinde düzenlenen "46. Okyanus Hukuku ve Politikası Konferansı", bu alanda uluslararası düzeyde gerçekleştirilen nitelikli akademik faaliyetlere örnek teşkil eden bir etkinliktir. Dünyada büyük ses getiren denizler ve okyanusların hukuku ve politikasının tartışıldığı Konferans programı Birleşmiş Milletler tarafından da takdir toplayarak Birleşmiş Milletler Okyanus On Yılı programına da akredite edilmiştir.

DEHUKAM, özel sektör ile yürüttüğü iş birlikleri aracılığıyla deniz taşımacılığı, enerji, liman işletmeciliği ve deniz sigortası gibi sektörlerde ihtiyaç duyulan hukuki analizlerin hazırlanmasına da katkı sunmakta, eğitim programları ve danışmanlık faaliyetleri ile sektörün kurumsal kapasitesini desteklemektedir. Bu çalışmalarla DEHUKAM, yalnızca akademik camia ve kamu kurumları için değil, denizcilik endüstrisinin uygulayıcı aktörleri için de önemli paydaş hâline gelmiştir.

Merkezin en önemli kurumsal kazanımlarından biri de Prof. Dr. Ademuni-Odeke Deniz Hukuku Kütüphanesi'nin kurulması olmuştur. Türkiye'de deniz hukuku alanında ihtisaslaşmış ilk ve tek kütüphane olan bu birim, yerli ve yabancı kaynaklardan oluşan iki bini aşkın kitap ile araştırmacılar için nitelikli bir başvuru merkezi niteliğindedir. Kütüphane, akademisyen, öğrenci ve uygulayıcılardan geniş bir kitleye erişim sağlayarak deniz hukuku literatürünün zenginleşmesine katkıda bulunmaktadır.

DEHUKAM'ın deniz hukuku alanındaki yayıncılık faaliyetleri, merkezin on yıllık gelişiminin temel taşlarından biri olmuştur. DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi (DEHUKAMDER), deniz hukuku alanında Türkiye'de yayımlanan ilk hakemli dergi olma özelliği taşımakta ve uluslararası deniz hukuku, deniz ticaret hukuku ve deniz sigorta hukuku gibi alanlarda nitelikli akademik çalışmaları bilim dünyasına kazandırmaktadır. TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin'de taranan dergide Türkçe makalelerin İngilizce tercümelerini de yayınlanmak suretiyle Türk deniz hukuku literatürünün uluslararası tanınırlığına önemli katkılar sunulmaktadır. Ayrıca DEHUKAM Yayınları çatısı altında yayımlanan kitaplar ve özgün eserler, Türkiye'de deniz hukuku literatürünün gelişmesine önemli katkılar sunmaktadır.

DEHUKAM tarafından yürütülen araştırma, eğitim, yayıncılık ve danışmanlık faaliyetleri Türkiye'nin denizcilik politikasına bilimsel zemin oluşturmaya devam etmektedir. Merkez, deniz hukuku alanındaki gelişmeleri yakından takip eden, uluslararası eğilimleri analiz eden ve Türkiye'nin geleceğe yönelik politikalarını destekleyen nitelikli çalışmalar üreten bir yapı olarak önümüzdeki dönemde de güçlü katkılar sunmaya devam edecektir.

DEHUKAM, deniz hukukunun gelişimine katkı sağlamak ve Türkiye'nin deniz hukuku ile siyaseti alanında yetişmiş insan gücü kapasitesini artırmak amacıyla yenilikçi ve disiplinlerarası bir yaklaşımla ulusal ve uluslararası paydaşlara yönelik araştırma, geliştirme, eğitim, bilimsel etkinlik, danışmanlık ve yayın faaliyetleri yürütmek amaçlarını gerçekleştirmek ve deniz hukuku ile siyasetine yön veren öncü bir araştırma merkezi olmak hedefine ulaşmak için çalışmalarını ulusal ve uluslararası düzeyde sürdürecektir.

DEHUKAM'ın kuruluşunun 10. yılı vesilesiyle düzenlenen "Deniz Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu", DEHUKAM'ın on yıllık birikimini değerlendirme, bilimsel gelişmeleri paylaşma ve ülkemizin deniz hukukuna ilişkin vizyonunu daha da güçlendirme imkânı sağlamaktadır. DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu Tebliğ Özetleri Kitabı'nın bilim dünyasına, uygulayıcılara ve karar alıcılara değerli katkılar sunmasını ve Türkiye'nin deniz hukuku alanındaki kurumsal kapasitesinin gelişimine ışık tutmasını temenni ederim.

Sempozyum programının düzenlenmesinde emeği geçen DEHUKAM araştırmacı ve idari personelimize, programa hitapları ile katkı sunan Bakan Yardımcılarımıza, Yönetim ve Danışma Kurulu Üyelerimize, kamu kurum ve kuruluşu yetkililerine, değerli bilgi ve akademik tecrübelerini paylaşan konuşmacılarımıza ve kıymetli moderatörlerimize teşekkür ederim.

Süleyman ÖNEL

DEHUKAM Yönetim Kurulu Başkanı

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

MARMARA'DA AE2 DENİZALTISI VE GELECEĞİ
Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK
Kerem ÜNAL……..1

TÜRKİYE'NİN KUTUPLAR VİZYONU: İŞ BİRLİĞİ VE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK PERSPEKTİFİ
Prof. Dr. Burcu ÖZSOY
Dr. Atilla YILMAZ
Öğr. Gör. Dr. Özgün OKTAR
Doğaç Baybars IŞILER……..3

YUNANİSTAN NEDEN DOĞU AKDENİZ'DE HAK SAHİBİ DEĞİLDİR?
Prof. Dr. Cihat YAYCI……..5

7 EKİM 2023 GAZZE SAVAŞI'NIN DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARI VE ENERJİ GÜVENLİĞİ ÜZERİNE ETKİSİ
Prof. Dr. Fatma TAŞDEMİR
Doç. Dr. Adem ÖZER……..7

KONTEYNERLARIN YOLCULUK SIRASINDA GEMİDEN DÜŞEREK ZIYAİ VEYA HASARLANMASI
Prof. Dr. Hacı KARA……..9

TÜRK DENİZ TİCARETİ HUKUKU'NUN MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER İLE UYUMU
Prof. Dr. Kerim ATAMER……..11

KÜRESEL İKLİM REJİMİNDE DENİZEL ÇEVRE POLİTİKALARI: BİRLEŞMİŞ MİLLETLER TARAFLAR KONFERANSI KARARLARINA DAYALI BİR DEĞERLENDİRME
Arş. Gör. Aygün Karlı ATAMER
Prof. Dr. Mete YILDIZ……..13

TÜRKİYE'NİN SUALTI KÜLTÜREL MİRASININ KORUNMASI VE KANAL İSTANBUL PROJESİ
Prof. Dr. Nuray EKŞİ……..15

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ ÇAĞINDA DENİZ EGEMENLİĞİ: DENİZ SEVİYESİ YÜKSELMESİNE HUKUKİ BİR YAKLAŞIM
Prof. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY……..17

SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZCİLİK PERSPEKTİFİNDEN HONG KONG KONVANSİYONU VE TÜRK GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM MEVZUATI
Doç. Dr. Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU
Arş. Gör. Nil İrem SARAY ÇELİKKOL……19

AÇIK DENİZLERE DAİR 1958 CENEVRE SÖZLEŞMESİ'NDEN ULUSAL YETKİNİN ÖTESİNDEKİ ALANLARDA DENİZ BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİNİN KORUNMASINA İLİŞKİN ANLAŞMA'YA UZANAN SÜREÇTE SERBESTİ İLKESİNİN DÖNÜŞÜMÜ
Doç. Dr. Berat Lale AKKUTAY……21

DENİZ SİGORTALARINDA TÜRK MAHKEMELERİNİN MİLLETLERARASI YETKİSİ
Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL……25

2016 YAK KURAL VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİK KAPSAMINDA KURTARMA ÜCRETİNİN MÜŞTEREK AVARYA GARAMESİNE GİRMESİ: KURTARMA MÜŞTEREK AVARYASINA GERİ Mİ DÖNÜŞ?
Doç. Dr. Fevzi TOPSOY……27

KURTARMA ÜCRETİNİN SONRADAN BELİRLENMESİ: TTK M. 1301 KAPSAMINDA BİR DEĞERLENDİRME
Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI……29

"DENİZ TEKNOLOJİSİNİN TRANSFERİ" KURUMUNUN ULUSAL YETKİ ALANI DIŞINDAKİ ALANLARIN DENİZ BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİNİN KORUNMASI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KULLANIMINA İLİŞKİN ANLAŞMA'YA (BBNJ) KADAR OLAN SERÜVENİ: MUKAYESELİ BİR DEĞERLENDİRME
Doç. Dr. Sezercan BEKTAŞ……31

DENİZ TİCARETİ UYUŞMAZLIKLARINDA LONDRA DENİZ HAKEMLERİ BİRLİĞİ (LMAA) TAHKİMİ VE 2025 İNGİLİZ TAHKİM KANUNU REFORMU
Doç. Dr. Talat KAYA……35

DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINDA ULUSLARARASI YARGI ORGANLARININ ROLÜ: GÜNCEL KARARLARIN ANALİZİ
Dr. Abdulkadir GÜLÇÜR ……37

DEVLETLERİN YARGI YETKİSİ DIŞINDA KALAN DENİZ ALANLARINDA DENİZ BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİNİN KORUNMASI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KULLANIMI ANLAŞMASI (BBNJ)'NIN ULUSLARARASI SORUMLULUK HUKUKUNA ETKİSİ:

ÇOK ULUSLU ŞİRKETLER VE GEREKLİ ÖZEN (DUE DİLİGENCE) İLKESİ BAĞLAMINDA BİR İNCELEME
Dr. Ali ÖZDEMİR……39

DİJİTALLEŞMENİN POLİTİK EKONOMİSİ: TRADELENS PROJESİNİN SONLANIŞI ÜZERİNE
Dr. Alperen Furkan TAŞ.……41

İKLİM KRİZİNİN SERA GAZI EMİSYONLARININ AZALTILMASI YÖNÜYLE DENİZ TİCARETİ HUKUKUNA ETKİLERİ
Dr. Aslıhan ERBAŞ AÇIKEL……43

İNGİLİZ YÜKSEK MAHKEMESİNİN VERDİĞİ CATALAN SEA KARARI IŞIĞINDA RUSYA'YA UYGULANAN YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİNE ETKİSİ
Dr. Banu BOZKURT……45

DENİZ YETKİ ALANLARINDA ARTAN REKABET VE ÇATIŞMA RİSKİNİN YÖNETİMİ
Dr. Baransel MIZRAK……47

DOĞU AKDENİZ'DE ARAMA KURTARMA FAALİYETLERİ YÜRÜTEN AKTİVİSTLERİN CEZALANDIRILMASI FİKRİ ÜZERİNE CEZA HUKUKU FELSEFESİ PERSPEKTİFİNDEN BİR DEĞERLENDİRME
Dr. Burak *BOZ……49*

YÜKÜN KONİŞMENTO İBRAZ EDİLMEKSİZİN TESLİMİNİN HUKUKA AYKIRILIĞINA İLİŞKİN TALEPLERDE ZAMANAŞIMINA DAİR GÜNCEL TARTIŞMALAR
Dr. Cansu ÇAKAN ÇAVUŞ……51

DENİZ TİCARETİ TAHKİMİNDE HAKEMLERİN TARAFSIZLIĞI VE BEYAN YÜKÜMLÜLÜĞÜ
Dr. Erman EROĞLU……53

DENİZ MAYINDAN OTONOM DENİZ ARAÇLARINA: DENİZDE SİLAHLI ÇATIŞMALARA UYGULANACAK ULUSLARARASI HUKUKUN DÖNÜŞÜMÜ
Dr. Fethullah BAYRAKTAR.……55

TÜRKİYE'DE LİMAN YÖNETİMİNİN YENİDEN TASARIMI: EKONOMİK YÖNETİŞİM VE MİLLÎ GÜVENLİĞİN BÜTÜNLEŞİK BİR MİMARİ İÇİNDE KURGULANMASI
Dr. Fevzi Fırat GÖZÜYEŞİL.……57

DENİZ YETKİ ALANLARINA ETKİLERİ YÖNÜNDEN ULUSLARARASI HUKUKTA İŞGAL REJİMİ
Dr. Gülsüm KAYA……59

KONİŞMENTODA TAŞIYANIN SORUMSUZLUK KAYITLARININ GEÇERLİLİĞİ VE DEF'İ OLARAK İLERİ SÜRÜLMESİ
Dr. Hakan KOÇAK……61

DENİZDE ÇIPLAK HAYATIN TEHLİKESİ: EGEMENLİK, İSTİSNA ALANI VE İNSANİ YARDIM GEMİLERİNİN HUKUKİ KORUNAKSIZLAŞMASI
Dr. Mehmet Sercan ERCAN……63

TİP GEMİ SATIŞ SÖZLEŞME FORMLARI ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR DEĞERLENDİRME
Dr. Mustafa BAŞKARA……65

KONİŞMENTODAKİ HARİCİ HAL VE DURUM KAYITLARININ TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA ETKİSİ
Dr. Onur YILMAZ……67

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA ÖZEL DUYARLI DENİZ ALANLARI: TÜRKİYE'NİN DENİZ MEKÂNSAL PLANLAMASI BAĞLAMINDA BİR DEĞERLENDİRME
Dr. Sami DOĞRU……69

TÜRK TİCARET KANUNU VE YENİ TİP GEMİLER: V. KİTAP HÜKÜMLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME
Dr. Selim CİĞER……71

DENİZ YETKİ ALANLARINDA ENERJİ KAYNAKLARINA YÖNELİK MÜDAHALELERİN CEZA HUKUKU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ
Dr. Şenel SARSIKOĞLU……73

İHTİLAFLI DENİZ YETKİ ALANLARINDA YENİLENEBİLİR ENERJİ FAALİYETLERİ BAĞLAMINDA ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU'NUN YETERLİLİĞİNE DAİR BİR DEĞERLENDİRME
Öğr. Gör. Dr. Hamza ÇORUM……75

BAYRAK DEVLETİNİN TİCARET GEMİLERİ ÜZERİNDEKİ CEZAİ YETKİSİ BAĞLAMINDA BİR YETKİ SORUNU: 5237 SAYILI TÜRK CEZA KANUNU'NUN YER BAKIMINDAN UYGULANMASI
Ar. Gör. Dr. Abdulkadir NACAR……77

IMO SÖZLEŞMELERİNDE ZIMNİ KABUL USULÜ İLE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN TÜRK HUKUKUNDA YÜRÜRLÜĞE GİRMESİ KONUSUNDAKİ TARTIŞMALAR
Arş. Gör. Dr. Enver ARIKLIOĞLU……79

CEBRİ İCRA KANUNU TASLAĞI'NIN "DENİZ CEBRİ İCRA" BAŞLIKLI 4. KİTABINDAKİ MİLLETLERARASI YETKİ VE UYGULANACAK HUKUKA DAİR HÜKÜMLERİN 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU'NUN İLGİLİ HÜKÜMLERİ, MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER VE TÜRK MAHKEMELERİNİN KARARLARI ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ
Dr. Halil Alperen IŞIK……81

DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMALARINDA ÜÇÜNCÜ DEVLETLERİN HUKUKİ ÇIKARLARININ KORUNMASINDA GÜNCEL GELİŞMELER
Arş. Gör. Hasan Utku ŞATIROĞLU……83

ULUSLARARASI MAHKEMELERİN DANIŞMA GÖRÜŞLERİNDE DEVLETLERİN İKLİM DEĞİŞİKLİĞİYLE İLGİLİ YÜKÜMLÜLÜKLERİ: ZORLUĞA KARŞI UMUT
Arş. Gör. Dr. Yeşim YILDIZ……85

EKOKIRIMIN ULUSLARARASI SUÇ OLARAK TANINMASININ DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA ETKİLERİ: MEVCUT DÜZENLEMELER, YETERSİZLİKLER VE YENİ BİR PARADİGMA ARAYIŞI
Dr. Ufuk DAL……87

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ VE DENİZDE İNSAN HAKLARININ KORUNMASI
Arş. Gör. Betül KARAGEDİK……89

HİBRİT TEHDİTLER VE DENİZ HUKUKU: GÜNEY ÇİN DENİZİ ÖRNEĞİ ÜZERİNDEN LAWFARE ANALİZİ
Öğr. Gör. Diren DOĞAN……91

MAVİ VATAN VİZYONU BAĞLAMINDA DENİZ KADASTROSU VE DENİZ MEKÂNSAL PLANLAMASININ ROLÜ
Arş. Gör. Halil Burak AKDENİZ
Dr. Şaban İNAM……93

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU MAHKEMESİ'NİN TAVSİYE GÖRÜŞÜ VERME YETKİSİ VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ
Arş. Gör. Melis Yüksel……95

TÜRK HUKUKUNDA YER ALAN ELEKTRONİK KONŞİMENTONUN DEVREDİLEBİLİR ELEKTRONİK KAYITLAR MODEL KANUNU (MLETR) REFORMU KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ
Av. Dr. Mehmet Mücahit ARVAS……97

DANIŞTAY ONUNCU DAİRESİ TARAFINDAN BİLİRKİŞİLERİN UYACAĞI REHBER İLKELER VE BİLİRKİŞİ RAPORLARINDA BULUNMASI GEREKEN STANDARTLAR DÜZENLEMESİNİN 27'NCİ MADDESİNİN İPTAL EDİLMESİ İLE ÇATMADA DAVA ÖNCESİ DELİL TESPİT RAPORU VE BİLİRKİŞİ RAPORU ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME
Av. Arb. Uzm. Fatih Cemal KARAAYTU ……99

OTONOM DENİZ ARAÇLARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU: TÜRK TİCARET KANUNU ÇERÇEVESİNDE YAPAY ZEKÂ DESTEKLİ YENİ BİR KUSUR MODELİ
Av. Duygu DURAN ……101

DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK KANUNU UYGULAMALARINDAN KAYNAKLANAN SORUNLAR
Av. Emre ERSOY
Av. Raci ALPER……103

HUKUKSAL BOYUTUYLA, YUNANİSTAN-İTALYA DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI VE İTALYA'NIN "1977 KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRMA ANTLAŞMASI" KAPSAMINDA VAZGEÇTİĞİ DENİZ ALANLARI
Av. Ferhat AZNEVİ……105

ULUSLARARASI TİCARİ TAHKİMDE ETİK VE DENİZ TAHKİMİNE YANSIMALARI
Av. Hüsna Kübra KARADAĞ ……107

DENİZ ÇEVRESİNİN GEMİ KAYNAKLI KİRLENMEDEN KORUNMASINA İLİŞKİN İDARİ PARA CEZALARI
Av. Muhammed Eren BAŞARAN……109

YAPTIRIMLARIN TÜRK DENİZ TİCARETİNE ETKİSİ
Av. Vural OCALI……111

SOMALİ AÇIKLARINDA DENİZ HAYDUTLUĞU: EVRENSEL YARGILAMA YETKİSİ TARTIŞMALARI, ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU ÇERÇEVESİ GÜVENLİK BOYUTU VE TÜRKİYE'NİN POZİSYONU
Burcu SAR……113

TÜRKİYE DENİZ MEKANSAL PLANLAMASI
Büşra DENİZ……115

GENİŞLETİLMİŞ KITA SAHANLIĞI UYGULAMASI VE AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ ÖRNEĞİ
Çağrı ÜNAL……117

BÖLGESEL PERSPEKTİFTEN SÜRDÜRÜLEBİLİR MAVİ EKONOMİ VE TÜRKİYE
Derya ULUTÜRK……119

TÜRK-YUNAN TEZLERİ ÇERÇEVESİNDE GAYRİ ASKERİ STATÜDEKİ ADALARIN SİLAHLANDIRILMASI MESELESİ
Doğancan AYAZ……121

DENİZLERDE BÜTÜNLEŞİK KİRLİLİK İZLEME PROGRAMI (DEN-İZ)
Ebru Olgun EKER……123

ADALAR DENİZİ'NDE YENİ UFUK: SUNİ ADALAR ÜZERİNDEN İNŞA EDİLEN GÜÇ VE GÖRÜNÜR EGEMENLİK
Elif Nihle KAHRAMAN ……125

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU BAĞLAMINDA BÖLGESEL BALIKÇILIK YÖNETİM ÖRGÜTLERİNİN ROLÜ
Emre ÖNSÖZ ……127

DANIŞMAN ÜLKE STATÜSÜNE GİDEN YOLDA TÜRKİYE'NİN ÜSTLENMEYİ TAAHHÜT EDECEĞİ YÜKÜMLÜLÜKLER: TAVSİYE VE ÖNLEM KARARLARININ HUKUKİ ANALİZİ
Havva OKUDAN SOYTÜRK ……129

TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLETİ DENİZ HUKUKU SÖYLEM ANALİZİ
Merve TATLI……131

HİBRİT SAVAŞ STRATEJİSİ OLARAK GÖLGE FİLO VE AVRUPA BİRLİĞİ YAPTIRIMLARI
Merve Nur TATLICA……133

DENİZ HUKUKU VE ÇEVRE HUKUKUNUN KESİŞİMİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR LİMAN YÖNETİMİ: YEŞİL LİMAN KAVRAMI VE HUKUKİ DÜZENLEMELER
Osman Tuna KISAOĞLU……135

DENİZ TAŞIMACILIĞI BAĞLAMINDA HUKUKİ SORUMLULUK VE GÜMRÜK YÜKÜMLÜLÜKLERİ
Ramazan ASGERKHANOV……137

EGEMENLİKTEN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE: KABOTAJ HUKUKUNUN GELECEKTEKİ YÖNÜ
Sultan SERTER……139

DENİZCİLİKTE SAĞLIK HAKKI: ULUSLARARASI VE ULUSAL HUKUKTA SINIRLAR, YÜKÜMLÜLÜKLER VE SORUMLULUK REJİMLERİ
Zeynep Bilge ESEN……141

DENİZDE DÜZENSİZ GÖÇÜN YÖNETİMİNDE KÜRESEL VE BÖLGESEL SORUMLULUK: İNSAN GÜVENLİĞİ VE YÖNETİŞİM PERSPEKTİFİ
Zeynep MİRVAN KORUNÇ……143

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

MARMARA'DA AE2 DENİZALTISI VE GELECEĞİ

Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK[*]

Kerem ÜNAL[**]

Marmara Denizi'nde Karabiga açıklarında 72 metre derinlikte duran AE2 Denizaltısı Batığı, Türkiye ve Avustralya için eşsiz önem taşıyan bir su altı kültürel mirasıdır. Batığın gerek hukuki statüsü gerekse Çanakkale Savaşı'ndaki hikayesi, AE2'nin durumu ve geleceğini saptamak açısından son derece önem arz etmektedir. Avustralya Donanması'nın kuruluşundaki rolüyle AE2 Denizaltısı, Çanakkale Savaşı'na gönderilmiş dönemin en modern teknolojiye sahip denizaltısıdır. Harpte verilen Marmara Denizi'ndeki kritik Türk ikmal hatlarını kesmek görevi için boğazı ilk geçen denizaltı olmasının yanı sıra, Çanakkale kara harbinin yaklaşık 6 ay kadar uzamasına etkisi sebebiyle de önem arz etmektedir. Bununla beraber, 5 günlük boğazı geçme görevi sırasında denizaltı avı görevindeki Sultanhisar torpidobotu tarafından batırılıp bütün mürettebatı esir alınmış ve Türk Deniz Harp Tarihi'nin kıymetli bir parçası haline gelmiştir. AE2'nin hikayelerinin anlatımında iki kaptan: Ali Rıza ve Stoker'ın anılarının büyük payı var.

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı'nın (TÜDAV) AE2 konusunda çeşitli çalışmaları mevcut. Bu çalışmalardan ilki, 2006 tarihinde batığın olduğu bölgenin Tarım ve Orman Bakanlığına başvuru ile balıkçılığa yasaklanması. Bir diğeri ise İngilizce "Çanakkale Savaşı Batıkları ve Denizel Biyolojik Çeşitliliğin Korunması" kitabıyla AE2'ye özel bir bölüm hasredilmesi. En önemli çalışma ise 2026 başı gibi çıkarılması planlanan kapsamlı İngilizce "AE2 Denizaltısı Batığı" kitabı. TUDAV'ın çalışmalarının yanı sıra AE2'nin hukuki statüsü; su altı kültürel mirası, deniz savaşı hukukunda ele geçirilmiş bir savaş gemisi oluşu ve Türkiye'nin münhasır yetkisi noktalarıyla ayrı önem arz etmekte ve AE2'nin geleceği ile sıkı bir ilişki barındırmaktadır. Bu noktada AE2'nin geleceğinde,

[*] Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TUDAV), Yönetim Kurulu Başkanı; İstanbul Üniversitesi, Su Bilimleri Fakültesi, Deniz ve İçsu Kaynakları Yönetimi Bölümü, Deniz Biyolojisi Ana Bilim Dalı Başkanı, (ozturk@istanbul.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-7844-2448).

[**] Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV), (unalkerem01@gmail.com) (ORCID: 0009-0004-0839-9789;)

batığın korunması ve batığın çıkarılması şeklinde iki aşama ön plana çıkmaktadır. İlk aşamada 2007-2015 arası Türk-Avustralya iş birliği ve "Sessiz Anzaklar" Projesi önem arz ederken, ikinci aşama TÜDAV'ın 2026 AE2 kitabı ve sonrasında şekillenme potansiyeli taşımaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRKİYE'NİN KUTUPLAR VİZYONU: İŞ BİRLİĞİ VE SÜRDÜRÜLEBİLİR GELECEK PERSPEKTİFİ

Prof. Dr. Burcu ÖZSOY [*]

Dr. Atilla YILMAZ[**]

Öğr. Gör. Dr. Özgün OKTAR[***]

Doğaç Baybars IŞILER[****]

Küresel iklim değişikliğinin etkilerinin en yoğun biçimde hissedildiği kutup bölgeleri, günümüzde yalnızca çevresel değil, aynı zamanda stratejik, ekonomik ve bilimsel önem taşımaktadır. Türkiye, son yıllarda kutup araştırmalarına yönelik artan ilgisi ve kurumsal yapılanmasıyla bu alanda uluslararası bilim camiasında etkin bir aktör olma yönünde kararlı adımlar atmaktadır. Bu kapsamda geliştirilen "Ulusal Kutup Bilim Stratejisi", ülkenin bilim diplomasisi, sürdürülebilir kalkınma hedefleri ve küresel çevre politikalarıyla uyumlu bir çerçeve sunmaktadır.

Bu vizyon, Antarktika ve Arktik bölgelerinde yürütülen bilimsel araştırmaların desteklenmesi, bilimsel veri paylaşımı, uzun dönemli izleme çalışmaları ve uluslararası bilimsel & lojistik iş birliklerinin yapılmasını içermektedir. Türkiye'nin kutup çalışmaları, iklim değişikliği, deniz ekolojisi, jeoloji, biyoteknoloji ve enerji kaynaklarının yönetimi gibi disiplinlerarası alanlarda önemli katkılar sağlamaktadır. Ayrıca bu çalışmalar, Türk araştırmacıların küresel ağlara entegrasyonunu güçlendirerek ülkenin bilimsel kapasitesini artırmaktadır.

[*] TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü Müdürü (burcu.ozsoy@tubitak.gov.tr) (ORCID: 0000-0003-4320-1796).

[**] TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü, Başuzman Araştırmacı, (atilla.yilmaz@tubitak.gov.tr) (ORCID: 0000-0003-4215-8140)

[***] TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü Müdür Yardımcısı; İstanbul Teknik Üniversitesi, Öğretim Görevlisi (oktaro@itu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-0188-6267)

[****] TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü Lojistik Koordinatörü (dogac.isiler@tubitak.gov.tr) (0000-0002-6512-4464)

Sonuç olarak, Türkiye'nin kutuplara yönelik stratejik yaklaşımı, yalnızca bilimsel araştırma potansiyelini değil, aynı zamanda çevre ve bilim diplomasisi mekanizmalarını da güçlendirmektedir. Bu bağlamda Türkiye, kutupların korunması ve sürdürülebilir yönetimi için küresel çabalara aktif katkı sağlayan, bilim temelli ve vizyoner bir aktör olarak konumlanmaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

YUNANİSTAN NEDEN DOĞU AKDENİZ'DE HAK SAHİBİ DEĞİLDİR?

(M) Tümamiral Prof. Dr. Cihat YAYCI*

Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması bağlamında Yunanistan'ın taleplerinin hukuki dayanağı çoğu tartışmada hatalı şekilde ele alınmaktadır. Yaygın kanının aksine Yunanistan, Meis gibi adaların ayrıca kıta sahanlığı veya münhasır ekonomik bölge (MEB) üretebileceği iddiasını esas almaktan ziyade, kendisini Japonya, Filipinler ve Endonezya benzeri bir "takımada devleti" olarak kabul ettirme çabası içerisindedir. Yunanistan, Meis-Rodos-Kerpe-Kaşot-Girit-Gavdos ve diğer adaları bir hat şeklinde birleştirerek ülke sınırını bu hattan itibaren başlattığını öne sürmekte ve bu hattın kuzeyini iç suları olarak görme iddiasında bulunmaktadır. Böylece Türkiye'nin Adalar Denizi'nde karasuları dâhil deniz yetki haklarının ciddi biçimde kısıtlanmasını hedeflemektedir.

Ancak Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (BMDHS) göre takımada devleti statüsü yalnızca coğrafi ve siyasi bir bütün oluşturan, tamamı veya büyük kısmı adalardan oluşan devletlere tanınmıştır. Yunanistan ise İtalya ve Fransa gibi bir yarımada devletidir; adaları anakaradan 200 milden fazla uzak olmayan coğrafi bir uzantı niteliğindedir. Bu nedenle adaların ayrıca kıta sahanlığı veya MEB üretmesi uluslararası hukukun "coğrafyanın üstünlüğü" ve "anakaraların önünü kapatmama" ilkeleriyle bağdaşmamaktadır.

Bu çerçevede Sevilla Haritası olarak bilinen ve Yunanistan'ın taleplerini esas alan deniz yetki alanı talepleri hukuki meşruiyetten yoksundur. Coğrafi gerçeklik gereği Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanı sınırlandırması yapabileceği muhataplar Libya, Mısır, Filistin, İsrail, Lübnan, Suriye ve Kuzey Kıbrıs Türkiye Cumhuriyeti'dir. Yunanistan ana karasının Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Mısır'a uzaklığı ise 400 deniz milini aştığından bu devletlerle deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşması yapmaya uygun değildir. Sonuç olarak Yunanistan, Doğu Akdeniz'de takımada devleti iddiasına dayanarak ileri

* İstanbul Topkapı Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (cihatyayci@topkapi.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-3541-4804).

sürdüğü talepler açısından uluslararası hukuk ve coğrafi gerçeklik ile bağdaşmayan bir konumda bulunmaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

7 EKİM 2023 GAZZE SAVAŞI'NIN DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARI VE ENERJİ GÜVENLİĞİ ÜZERİNE ETKİSİ[*]

Prof. Dr. Fatma TAŞDEMİR[**]

Doç. Dr. Adem ÖZER[***]

Yarı-kapalı bir deniz olan Doğu Akdeniz bölgesi hem bölgesel devletler hem de bölge dışı güçlü devletler açısından jeo-politik, jeo-ekonomik ve jeo-stratejik açıdan büyük bir egemenlik mücadelesine konu olmaktadır. 7 Ekim 2023'te başlayan Gazze Savaşı ile Doğu Akdeniz'de yaşanan egemenlik mücadelesi uluslararası hukuk açısından farklı bir aşamaya taşınmıştır. İsrail Birleşmiş Milletler Şartı 51. madde çerçevesinde meşru müdafaa hakkı adı altında bir yandan Filistin halkına karşı "soykırım" gerçekleştirirken, öte yandan Filistin'in Doğu Akdeniz'de hak iddia ettiği deniz yetki alanlarında ekonomik boyutlu self-determinasyon hakkını da ihlal etmiştir. Bu durum Doğu Akdeniz bölgesindeki diğer aktörlerin güvenlik ve enerji politikalarını da etkilemiş ve deniz yetki alanlarını yeniden şekillendirecek nitelikteki önemli gelişmeleri de tetiklemiştir. Bu çerçevede bu makalenin temel amacı Gazze Savaşı'nın Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanları paylaşımı ve enerji güvenliğiyle ilgili ortaya çıkardığı problemleri ve sonuçları inceleyerek literatüre katkı sağlamaktır.

---

[*] Bu makale DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi'nin 8. cilt "DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı"nda yayımlanmış olup, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu'nda tebliğ olarak sunulduğundan makalenin öz kısmına işbu kitapta da yer verilmiştir.

[**] Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, (fatma.tasdemir@hbv.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-1937-4155).

[***] Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, (adem.ozer@hbv.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-6443-1032).

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

KONTEYNERİN YOLCULUK SIRASINDA GEMİDEN DÜŞEREK ZIYAİ VEYA HASARLANMASI

Prof. Dr. Hacı KARA [*]

Zıya her ne sebeple olursa olsun, taşıyanın teslim aldığı eşyayı varma yerine ulaşmasından sonra teslim almaya yetkili olan şahsa teslim etme iktidarından, kısmen veya tamamen ve devamlı olarak yoksun olmasıdır. Hasar ise hangi sebepten ileri gelirse gelsin, yükün, haricen dahi olsa, hal ve durumunun kötüleşmesi veya değerinde bir azalma meydana gelmesi ya da asli vasfının değişmiş olması halini ifade ederken, zıya her ne sebeple olursa olsun, taşıyanın teslim aldığı eşyayı varma yerine ulaşmasından sonra teslim almaya yetkili olan şahsa teslim etme iktidarından, kısmen veya tamamen ve devamlı olarak yoksun olması halidir.

Gemide taşındığı esnada denize düşen konteynerin denizde sürüklenerek kaybolması yani sonradan konteynerin bulunamaması zıya haline örnek teşkil ederken, gemide taşındığı esnada konteynerin denize düşerek su alması da yükün hasarlanmasına bir örnek teşkil etmektedir.

Uygulamada çok sık karşılaşan deniz kazalarından biri de konteyner(ler)in gemiden düşmesi sonucu zıyaı ve hasarlanmasıdır. Özelikle hava durumunun kötü olduğu hallerde, yani fırtınalı veya denizli havalarda konteyner sıkıca güverteye sabitlenmiş olsa da bu tür kazalar sıkça meydana gelebilmektedir. Bazen de konteyner yüklü gemi batarak, konteynerlerin etrafa saçılmasına neden olmaktadır.

Denize düşen konteyner kimi zaman sürüklenerek kıyıya vurmakta, kimi zamanda konteyner açık denizde düştüğünden denizlerde kaybolmaktadır. Bu durumda gemi sahibi özellikle ödenmemiş ise navlunun tahsilini geri istemekte, yük ve kiralıksa konteyner sahibi hasarının veya zıyaının tazminini istemektedir.

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

Bu çalışmada gemide taşındığı esnada denize düşen konteyner(ler)in zıya ve hasarlanması durumunda kimlerin navlun ödemekle sorumlu olacağı hususu ile bununla ilgili konular incelenecektir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRK DENİZ TİCARETİ HUKUKU'NUN MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER İLE UYUMU

Prof. Dr. Kerim ATAMER*

6102 sayılı yürürlükteki Türk Ticaret Kanunu[1] (TTK) hazırlanırken, Türk Deniz Ticareti Hukuku'nu güncellemek amacıyla, en çağdaş ve yeni milletlerarası sözleşmeler (MS) kaynak olarak seçilmiştir. Öyle ki, bu MS'nin bir kısmı, o tarihlerde henüz yürürlüğe bile girmemişti ve Türkiye Cumhuriyeti (T.C.) de taraf olmamıştı. Böylece, bir yandan deniz ticaretinin finansmanına yönelik olarak uygulamada yaşanan büyük sorunlara çözüm getirilmesi hedeflenmiş, diğer yandan da Avrupa Birliği mevzuatıyla uyumun sağlanması amaçlanmıştır. MS'ler benimsenirken, iki yöntem esas alınmıştır: zaten yürürlükte olan az sayıdaki yeni tarihli MS'ye doğrudan atıf yapılarak TTK'da yalnızca tamamlayıcı hükümlere yer verilmiş, kalan yeni tarihli MS'lerin hükümleri ise tercüme edilerek TTK'ya işlenmiştir. Ne var ki aradan geçen sürede, söz konusu MS'lerle ilgili önemli gelişmeler yaşanmıştır. Kaynak olarak seçilen tüm MS'ler milletlerarası alanda yürürlüğe girmiş, ayrıca bir kısmına da T.C. taraf olmuştur. Diğer yandan, TTK'dan sonra hazırlanan bazı yeni MS'ler kabul edilmiştir. Bu gelişmelerin ışığında, Türk Deniz Ticareti Hukuku'nu düzenleyen MS'leri bir gözden geçirme ihtiyacı doğmaktadır. Nitekim T.C.'nin 1950'li yıllarda üst üste taraf olduğu, eski tarihli bazı MS'ler bulunmaktadır. Bu MS'ler hâlen T.C. hakkında yürürlüktedir. TTK uyarınca yapılan reform çerçevesinde yeni tarihli MS'ler ve TTK ile T.C. hakkında yürürlükte olan eski tarihli MS'ler arasında esaslı çelişkiler doğmuştur. Diğer yandan TTK'da kaynak olarak seçilen bazı MS'lere henüz taraf olunmamıştır. Bu bakımdan da yine TTK'nın getirdiği yeni düzen ile eski tarihli MS'ler arasında uyumsuzluklar bulunmaktadır. DEHUKAM'ın 10. kuruluş yılı vesilesiyle düzenlenen Sempozyuma sunulması öngörülen bildiride, tüm bu süreçler ve uyumsuzluklar sistematik bir şekilde ele

* İstanbul Gedik Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Özel Hukuk Bölüm Başkanı ve Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı, (kerim.atamer@gedik.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-9635-2841).

1 Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG 14.02.2011/27846; güncel metin için bkz. <www.mevzuat.gov.tr>.

alınacak ve MS'ler bakımından acilen atılması gereken adımlar ortaya konulacaktır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

KÜRESEL İKLİM REJİMİNDE DENİZEL ÇEVRE POLİTİKALARI: BİRLEŞMİŞ MİLLETLER TARAFLAR KONFERANSI KARARLARINA DAYALI BİR DEĞERLENDİRME[*]

Arş. Gör. Aygün KARLI[**]

Prof. Dr. Mete YILDIZ[***]

Bu çalışma, küresel iklim rejimi kapsamında denizel çevre politikalarının ele alınışını ve Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS) taraflar konferansları (COP, CMP, CMA) kararlarının bu politikalar üzerindeki etkisini incelemektedir. İklim değişikliği, denizel ekosistemleri doğrudan etkileyen önemli bir faktördür ve uluslararası politika kararları bu ekosistemlerin korunmasında kritik rol oynamaktadır. Makale, küresel iklim rejimi ile denizel çevre politikalarının tarihsel gelişimini, BMİDÇS çerçevesindeki değerlendirmelerini ve COP kararlarının deniz politikalarıyla ilişkisini ele almaktadır. Kyoto Protokolü (CMP) ve Paris Anlaşması (CMA) kararlarının denizel ekosistemlere etkisi de incelenmektedir. Çalışmada, BMİDÇS kararları deniz taşımacılığında karbon emisyonlarının azaltılması, küçük ada devletlerinin dirençliliği, kıyı koruma, deniz biyoçeşitliliğinin korunması, deniz seviyesi yükselmesi, balıkçılık ve su ürünleri sürdürülebilirliği, asidifikasyonun önlenmesi ve mavi karbon süreçleri gibi kategorilere ayrılmıştır. Son yirmi yılda, iklim politikalarında denizlerin rolü artmış, ancak COP kararlarının bağlayıcılığı ve etkinliği sınırlı kalmıştır. Kyoto Protokolü kararlarında denizel çevreye yeterince odaklanılmazken, Paris Anlaşması sonrasında bu konulara daha fazla vurgu yapılmıştır. Makale, deniz ekosistemlerini koruyacak daha bağlayıcı kararların alınması ve uygulanması gerektiğini vurgulayarak, gelecekteki BM iklim toplantıları için politika yapıcılara öneriler sunmaktadır.

---

[*] Bu makale DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi'nin 8. cilt "DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı"nda yayımlanmış olup, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu'nda tebliğ olarak sunulduğundan makalenin öz kısmına işbu kitapta da yer verilmiştir.

[**] Atılım Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, Araştırma Görevlisi, (aygun.karli@atilim.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-3588-9789).

[***] Hacettepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, (myildiz@hacettepe.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5864-6731).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

SUALTI KÜLTÜREL MİRASININ KORUNMASI VE KANAL İSTANBUL PROJESİ

Prof. Dr. Nuray EKŞİ*

Okyanuslar, denizler, göller, nehirler ve akarsular gemi batıkları, çapalar, amphoralar, batık limanlar ve batık şehirler de dahil olmak üzere çeşitli kültür varlıklarına ev sahipliği yapmaktadır. Çalışmamızda sualtı kültürel mirasın tanımı yapıldıktan sonra geçmişten günümüze bu mirasın, geleneksel yöntemlerin yanı sıra denizaltı teknolojilerinin gelişmesine bağlı olarak maruz kaldığı yasadışı faaliyetler açıklanacaktır. Ardından sualtı kültürel mirası koruyan mevzuat ve uluslararası antlaşmaların genel çerçevesi çizilecektir. Devletlerin sualtı kültürel mirasın araştırılması, korunması, bilimsel çalışmalara açılması, turizm amaçlı dalışların yapılmasına izin verilmesi, sualtı parkları ve müzeleri kurulması, bu alanlara ilişkin kazı izni verilmesi ve gerekirse objelerin çıkarılması konularındaki yetki ve yükümlülükleri, deniz yetki alanlarına göre belirlenmektedir. Bazı milletlerarası antlaşmalar, deniz yetki alanlarında ve açık denizde bulunan kültür varlıklarının hukuki statüsünü belirlemekle beraber deniz hukukuna ilişkin devletler arasındaki uyuşmazlıklar sualtı kültürel mirasa ilişkin hak ve yükümlülüklerin belirlenmesini zorlaştırmaktadır. Türkiye'nin haklı gerekçelerle onaylamadığı 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda yer alan sualtı kültür varlıklarının korunmasına ilişkin hükümler yetersizdir ve ayrıca bazı hükümleri muğlaktır. Bu durumu dikkate alarak Avrupa Konseyi, 1985 yılında sualtı kültürel mirasa ilişkin bir konvansiyon taslağı hazırlamıştır. Taslağın görüşmeleri sırasında Türkiye delegesinin, Türkiye'nin, Ege Denizi'nde Yunanistan ile yaşadığı deniz yetki alanları sorununu dile getirerek Türkiye aleyhine hükümler içeren bu tasarının nihai hale getirilerek imzaya açılmasını engellemesi büyük bir başarıdır. 1982 Konvansiyonu'nun yetersizliği ve 1985 yılında Avrupa Konseyi'nin konvansiyon taslağını imzaya açma girişiminin başarısız olması Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu'nu (UNESCO) harekete geçirmiş, 2001 yılında UNESCO tarafından sadece sualtı kültürel mirasın korunmasına ilişkin bir konvansiyon hazırlanmasına neden olmuştur. Çalışmamızda 2001 UNESCO Sualtı Kültürel Mirasın Korunmasına İlişkin Konvansiyona

* Avukat, (nurayeksi@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-9713-777X).

Türkiye'nin taraf olmamasının sebepleri açıklandıktan sonra iç sularda, karasularında, münhasır ekonomik bölgede, kıta sahanlığında ve açık deniz yatağında bulunan kültürel mirasa ilişkin devletlerin hakları ve yükümlülükleri incelenecektir. Son olarak, Kanal İstanbul Projesi'nin sualtı kültürel mirasa hangi yönleriyle zarar vereceği, bu mirasa ilişkin olarak hangi mevzuat ve uluslararası antlaşmaları ihlal ettiği üzerinde durulacaktır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ ÇAĞINDA DENİZ EGEMENLİĞİ: DENİZ SEVİYESİ YÜKSELMESİNE HUKUKİ BİR YAKLAŞIM

Prof. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY*

Bu tebliğ, deniz seviyesinin yükselmesinin uluslararası deniz hukuku üzerindeki etkilerini analiz etmektedir. İklim değişikliğinin yol açtığı deniz seviyesi artışı, özellikle kıyı devletlerinin egemenlik haklarını ve deniz yetki alanlarını belirleyen esas hat sistemini doğrudan etkilemektedir. Deniz seviyesinin yükselmesinin karasuları, münhasır ekonomik bölgeye kıta sahanlığı sınırlarının yeniden şekillenmesine neden olarak, mevcut uluslararası hukuk düzeninin statik yapısıyla çelişmektedir.

Çalışma, uluslararası hukukta deniz seviyesinin yükselmesi karşısında geliştirilen iki temel yaklaşımı — hareketli esas hat (*ambulatory baselines*) ve sabit esas hat (*fixed baselines*) — karşılaştırmalı olarak ele almaktadır. Son yıllarda Pasifik Ada Ülkeleri Forumu ve Commonwealth gibi bölgesel örgütlerin sabit hat doktrinini benimsemesi, bu yaklaşımın teamül hukukuna dönüşme eğilimini göstermektedir. Ayrıca Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun çalışmaları, deniz seviyesi yükselmesinin yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda hukuki egemenlik açısından da kalıcı etkiler doğurduğunu ortaya koymaktadır.

Türkiye açısından, deniz seviyesinin yükselmesinin üç denizle çevrili bir ülke olarak hem hukuki hem jeostratejik önem taşımaktadır. Çalışmada, Türkiye'nin ulusal düzeyde sabit esas hat koordinat sistemini kurması, deniz yetki alanlarını bilimsel verilere dayalı biçimde güncellemesi ve mevzuatını iklim temelli risklere uyarlaması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

* Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (ulkuhalatci@yahoo.com) (ORCID: 0000-0002-3507-4339).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZCİLİK PERSPEKTİFİNDEN HONG KONG KONVANSİYONU VE TÜRK GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM MEVZUATI

Doç. Dr. Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU[*]

Arş. Gör. Nil İrem SARAY ÇELİKKOL[**]

Gemi geri dönüşümü, denizcilik sektörünün sürdürülebilir kalkınma hedefleri açısından çevresel, ekonomik ve hukuki yönleriyle özel bir önem taşımaktadır. 26 Haziran 2025'te yürürlüğe giren Hong Kong Konvansiyonu**,** hem deniz çevresinin korunması hem de Türkiye'nin geri dönüşüm faaliyetlerinin uluslararası standartlarla uyumlaştırılması bakımından önemli bir dönüm noktasını temsil etmektedir. Bu çalışmada, Hong Kong Konvansiyonu'nun temel hükümleri ile "Gemi Geri Dönüşümü Hakkında Yönetmelik Taslağı**"** karşılaştırmalı biçimde incelenmiş; tehlikeli madde envanteri (IHM), gemi geri dönüşüm planı (SRP), sertifikasyon ve denetim süreçleri, tesis yetkilendirme kriterleri, iş sağlığı ve güvenliği ile çevre koruma önlemleri yönlerinden değerlendirilmiştir. Çalışma, Konvansiyon'un taraf devletler arasında iş birliği gerektiren yapısının ulusal mevzuatların yeniden düzenlenmesini ve teknik altyapının güncellenmesini zorunlu kıldığını ortaya koymaktadır. Türkiye'nin taraf devlet olarak mevzuatını Konvansiyon'la uyumlu hale getirmesi, çevresel yükümlülüklerin yerine getirilmesi kadar uluslararası rekabet gücünün korunması açısından da gereklidir.

[*] İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (aslihan_sevinc@yahoo.com) (ORCID: 0000-0001-8451-3417).

[**] Pîrî Reis Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi, (nisaray@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-3027-3080).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

AÇIK DENİZLERE DAİR 1958 CENEVRE SÖZLEŞMESİ'NDEN ULUSAL YETKİNİN ÖTESİNDEKİ ALANLARDA DENİZ BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİN KORUNMASINA İLİŞKİN ANLAŞMA'YA UZANAN SÜREÇTE SERBESTİ İLKESİNİN DÖNÜŞÜMÜ

Doç. Dr. Berat Lale AKKUTAY*

Uluslararası kamu hukukunun en eski alt dallarından biri olan uluslararası deniz hukukuna hâkim olan iki geleneksel ilke serbesti ve egemenlik ilkeleri olmuştur. Kıyı şeridi geniş olan devletlerin denizlerdeki egemenlik iddiaları ile dar kıyı şeritlerine sahip olan devletlerin serbesti iddiaları ya da büyük denizci devletlerin bir yandan kıyılarına bitişik deniz alanlarında egemen olma istekleriyle diğer deniz alanlarından da serbestçe faydalanma yönündeki tutumu her iki ilkenin çatışmasına neden olmuş, günümüz deniz hukuku kurallarının ortaya çıkışında da bu çatışmanın sona erdirilme ihtiyacı önemli rol oynamıştır.

XX. yüzyılın ortalarına dek açık deniz alanları geniş tutulmuş ve bu alanlarda serbesti rejimi hüküm sürmüş, kara ülkesine bitişik dar bir kuşakta ise egemenlik ilkesi uygulanmıştır. Serbesti ilkesinin uygulandığı alanların azalması, esas itibariyle, kıyı devletlerinin karasularının ötesinde bulunan ve jeolojik olarak kara ülkesinin deniz altındaki doğal uzantısı olan, hukuki manada da belirli ölçüde doğal uzantı kriterine bağlı olarak kabul edilen kıta sahanlığı kavramının kabulü ile başlar. Zira geleneksel olarak karasularının ötesinde kalan su kütlesi, bunun altındaki deniz yatağı ve toprak altı ve bunun üzerindeki hava sahası serbesti rejimine tabiyken 1945'ten sonra açık deniz rejimine tabi su kültesinin altında kalan deniz yatağı ve toprak altı esas hatlardan itibaren belirli bir mesafeye kadar doğal kaynaklar üzerinde tasarruf hususunda kıyı devletlerinin egemenliğine bırakılmıştır. Bu bakımdan ilgili alan belirli ölçüde serbesti belirli ölçüde egemenlik ilkelerine tabi olan kendine özgü bir deniz alanı olmuştur. Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nın ardından kabul edilen 1958 tarihli dört Cenevre Sözleşmesi'nden biri münhasıran kıta sahanlığına bir diğeri ise açık denizlere ilişkin hukuki rejimi düzenler.

* Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Başkanı, (berat.akkutay@hbv.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9538-2077).

Açık denizlerin serbestisi ilkesinin temelden dönüşüme uğradığı süreç Arvid Pardo'nun 1967 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda yaptığı tarihsel konuşma ile başlar. Pardo ulusal yetki alanlarının ötesindeki deniz deniz yatağının yalnızca teknolojisi gelişmiş devletler tarafından kullanılabildiğini oysa bu alanların hiçbir devletin egemenliği altında bulunmadığını ve tüm insanlığın ortak mirası olduğunu belirtmiş ve bu konuyu düzenleyen bir andlaşma yapılması doğrultusunda öneride bulunmuştur. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) kabul edilmesi ile sonuçlanan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın toplanmasının temel nedeni olan bu öneri neticesinde devletin ülkesel egemenliği altındaki deniz alanları ile belirli egemen haklar kullandığı kıta sahanlığının ve ilan edilmişse münhasır ekonomik bölgenin ötesinde bulunan deniz alanları, su kütlesi ve bunun altındaki deniz yatağı ve toprak altı olmak üzere tefrik edilmiş, su kütlesi ve bunun üzerindeki hava sahası serbesti rejimine tabi olmaya devam ederken deniz yatağı ve toprak altının rejimi tüm insanlığın ortak mirası ilkesi çerçevesinde yeniden dizayn edilmiştir. Ulusal yetkinin ötesindeki deniz alanlarının tabanı ve toprak altı başka bir ifadeyle uluslararası deniz yatağı Sözleşme'nin XI. Kısmında, Bölge (*The Area*) olarak adlandırılmıştır. Tüm insanlığın ortak mirası ilkesine uygun olarak uluslararası deniz yatağı ve burada yer alan cansız doğal kaynaklar hiçbir devletin egemenliği altında değildir, bu kaynaklar üzerindeki tüm haklar insanlığın tamamına verilmiştir. Bölgedeki faaliyetler, gelişmekte olan devletlerin ihtiyaçları dikkate alınarak tüm insanlığın yararına olacak biçimde yürütülmelidir. İlkenin uygulanabilmesi için uluslararası deniz yatağının araştırılması ve işletilmesi faaliyetlerini düzenlemek üzere Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi kurulmuştur ve Otorite insanlık adına hareket eder. Sözleşme'nin XI. Kısmının uygulanmasına ilişkin olarak 1994 yılında New York Anlaşması kabul edilmiştir.

BMDHS'nin kabulünden sonra biyoteknoloji alanındaki gelişmeler, iklim değişikliğinin deniz çevresine etkisinin anlaşılması, denizlerdeki biyolojik çeşitliliğin kaybı ve deniz genetik kaynaklarının ilaç, tarım ve diğer endüstriler için öneminin anlaşılması ulusal yetkinin ötesindeki deniz alanlarında biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilirliğinin ele alınmasını gerektirmiş ve Sözleşme'nin üçüncü uygulama andlaşması olan Ulusal Yetkinin Ötesindeki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğin Korunmasına İlişkin Anlaşma (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Çerçevesinde Ulusal Yetkinin Ötesindeki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin Anlaşma / *Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdictio n*/ BBNJ Anlaşması) 2023 yılında kabul edilmiştir. BBNJ Anlaşması'nın İkinci Kısmında açık denizler ve uluslararası deniz yatağında bulunan deniz genetik kaynaklarının kullanımı konusunda adil

ve hakça paylaşım esası getirilmiş, bunlar üzerinde egemenlik iddia edilemeyeceği ve bunlara ilişkin tüm faaliyetlerin tüm insanlığın yararına yürütüleceği belirtilerek tüm insanlığın ortak mirası ilkesinin kapsamı bu kez denizdeki canlı kaynakların bir parçasını oluşturan deniz genetik kaynakları bakımından genişletilmiştir. Deniz genetik kaynaklarının adil ve hakça paylaşımı parasal ve parasal olmayan faydaların paylaşımı biçiminde kategorize edilmiş ve bu amacı gerçekleştirmek üzere çeşitli fonlar ve mekanizmalar oluşturulmuştur.

Açık Deniz Sözleşmesi'nden BBNJ Anlaşması'nın kabul edilmesine dek uzanan süreçte serbesti rejiminin uygulandığı deniz alanları ve söz konusu rejimin uygulandığı kaynakların kapsamı daralmış, farklı biçimde düzenlenen yeni alanlar ve buralarda yer alan kaynaklar bakımından serbesti ilkesinin yerini tüm insanlığın ortak mirası ilkesi almıştır. Bu çalışmada esas itibariyle Açık Denizlere Dair 1958 Cenevre Sözleşmesi ve öncesinde açık denizlere uygulanan serbesti rejiminin, BMDHS ve BBNJ Anlaşması kapsamında dönüşümü, bu dönüşümün hukuki etki ve sonuçları tartışılacaktır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ SİGORTALARINDA TÜRK MAHKEMELERİNİN MİLLETLERARASI YETKİSİ

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL[*]

Tebliğde, deniz sigortalarına ilişkin uyuşmazlıklarda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin belirlenmesinde Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun (MÖHUK) uygulanabilirliği ve bu hükmün AB 1215/2012 sayılı Tüzüğündeki karşılık gelen düzenlemelerle ilişkisi incelenecektir

Tekne-makine sigortası, nakliyat emtea sigortası, koruma ve tazmin sigortası (P&I) başlıca deniz sigortası sözleşmeleridir. Bunlardan ilk ikisi Türk Ticaret Kanunu (TTK) anlamında mal sigortası sonuncusu ise sorumluluk sigortası niteliğindedir. Sigortacılık Kanunu 15. madde uyarınca bu sigorta sözleşmelerinin kural olarak yurtdışında da kurulması mümkündür.

Yabancı sigortacıya karşı istemlerin Türk mahkemelerinde ileri sürülmesi hâlinde mahkemenin milletlerarası yetkisi MÖHUK uyarınca belirlenir. Sigorta sözleşmesine ilişkin davalar bakımından MÖHUK 46. madde hükmü belirleyici olacaktır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) "deniz sigortaları" özel olarak düzenlenmemiştir. Hükmün gerekçesine bakıldığında düzenlemenin mehazı hakkında herhangi bir açıklamaya yer verilmediği ve fakat hükmün zayıf taraf olarak kabul edilen "sigorta ettiren ve sigortalıyı" koruma amacıyla öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Gerçekten de "yetki anlaşması ve sınırlarının öngörüldüğü" MÖHUK 47. madde f. 2 uyarınca "*46 ncı maddelerde belirlenen mahkemelerin yetkisi tarafların anlaşmasıyla bertaraf edilemez.*".

Ancak bu hüküm "sigorta şirketlerinin kuruluşu ve teşkilatlanmasını" düzenleyen Sigortacılık Kanunu ve ona dayanılarak hazırlanan ikincil mevzuat dikkate alınmadan kaleme alınmıştır. Nitekim Tebliğ'de de açıklanacağı üzere

[*] İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı Öğretim Üyesi, (cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-4008-3421).

yabancı bir sigortacı Türkiye'de şube açmak yoluyla faaliyet göstermediği takdirde MÖHUK 46. madde uyarınca yabancı sigortacıya karşı açılacak davalarda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin bulunması sigorta hukuku ilkeleri uyarınca mümkün değildir.

Bir diğer soru MÖHUK 46. madde düzenlemesinin sorumluluk sigortaları bakımından uygulama alanı bulup bulmayacağıdır. Zira sigorta tazminatı TTK 1473. madde uyarınca kendisine ödenecek zarar gören sigorta sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişidir. Ne var ki yerleşmiş içtihat bu durumlarda da MÖHUK 46. madde uyarınca Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin bulunmadığı şeklindedir.

Gemilerden kaynaklanan çevre kirliliğinde kirlenme zararının Türkiye'de meydana gelmesi hâlinde gemilerin yabancı sorumluluk sigortacılarına yöneltilecek istemlerde MÖHUK 46. madde hükmü uyarınca Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi bulunup bulunmadığı bir başka sorundur. MÖHUK 1. madde f. 2 uyarınca Türkiye'nin tarafı olduğu milletlerarası sözleşmeler saklı tutulmuştur. Gerek Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili 29/11/1969 Tarihli Uluslararası Sözleşme'yi değiştiren 1992 Protokolü gerekse Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında 2001 tarihli Milletlerarası Sözleşme uyarınca zarar görene doğrudan sigortacıya başvuru hakkı tanınmış ve zararın meydana geldiği yer mahkemeleri yetkili kılınmıştır. Aynı şekilde milletlerarası sözleşmeler taraf devletlere mahkemelerinin bu tür tazminat davalarına bakmak için gerekli yargı yetkisine sahip olmasını temin etme yükümlülüğü getirmiştir. Tebliğde anılan milletlerarası sözleşme hükümlerinin MÖHUK 46. maddeye nazaran öncelikle uygulanması gerektiğinin altı çizilecektir.

MÖHUK 46. madde düzenlemesinin dolaylı da olsa mehazının AB 1215/2012 sayılı Tüzüğünün 10 ilâ 16. madde hükümleri olduğu tespit edilmektedir. Sigorta sözleşmesinde zayıf taraf olarak öngörülen sigortalıyı koruma amaçlı kabul edilen Tüzük hükümlerinin MÖHUK 46. madde ve 34. madde f. 4'e gereği gibi yansıtılıp yansıtılmadığı Tebliğ'de irdelenecektir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

2016 YAK KURAL VI'DA YAPILAN DEĞİŞİKLİK KAPSAMINDA KURTARMA ÜCRETİNİN MÜŞTEREK AVARYA GARAMESİNE GİRMESİ: KURTARMA MÜŞTEREK AVARYASINA GERİ Mİ DÖNÜŞ?[*]

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY[**]

Devletlerin farklı uygulamaları sebebiyle kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi ancak 1974 York Anvers Kurallarında (YAK) düzenlenebilmiştir. 1974 YAK Kural VI ile kurtarma ücreti, müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. 2004 YAK'da radikal bir değişikliğe gidilmiş ve kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında bırakılmıştır. 2016 tarihli YAK'ta ise kurtarma ücretinin konusunda yeniden kapsamlı bir değişikliğe gidilmiştir. Yapılan değişiklikle 2004 YAK Kural VI'daki ilkeden vazgeçilmiş ve kurtarma ücretinin müşterek avarya garamesine girmesi belli durumların varlığına bağlanmıştır. Bu kapsamda çalışmada 2016 YAK Kural VI'da yapılan değişiklikler incelenerek, kurtarma müşterek avaryasının şartları açıklanmaya çalışılmıştır.

---

[*] Bu makale DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi'nin 8. cilt "DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı"nda yayımlanmış olup, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu'nda tebliğ olarak sunulduğundan makalenin öz kısmına işbu kitapta da yer verilmiştir.

[**] Piri Reis Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Öğretim Üyesi, (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-0368).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

KURTARMA ÜCRETİNİN SONRADAN BELİRLENMESİ: TTK m. 1301 KAPSAMINDA BİR DEĞERLENDİRME[*]

Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI[**]

Kurtarma sözleşmesinin uyarlanması ve iptali, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1301 ve 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu 7. madde hükümlerinde düzenlenmiştir. Sözleşmenin uyarlanması, özellikle kurtarma ücreti bakımından uyuşmazlığa konu olmaktadır. Bu çalışmada, tarafların kurtarma faaliyetinden sonra kurtarma ücretini belirlemek amacıyla akdettikleri sözleşmenin, Türk Ticaret Kanunu 1301. madde ve 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu 7. madde hükümlerinin kapsamına girip girmediği incelenmektedir. Çalışmanın amacı, sonradan akdedilen sözleşmenin, Türk Ticaret Kanunu 1301 ve 1989. madde tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu 7. madde hükümleri uyarınca uyarlanmasının mümkün olup olmadığının tespitidir. Kurtarma sözleşmesinde ücretin daha sonra sulh yoluyla belirleneceğinin kararlaştırılması halinde, tarafların ücreti belirlemek için yaptıkları sözleşmelerin kurtarma sözleşmesinin bir uzantısı olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışılmaktadır. Sonuç olarak, kurtarma ücretinin sonradan kararlaştırıldığı bu sözleşmelerin de Türk Ticaret Kanunu 1301. madde ve 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu 7. madde kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ve anılan düzenlemeler uyarınca uyarlanabilir olduğu ileri sürülmektedir.

---

[*] Bu makale DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi'nin 8. cilt "DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı"nda yayımlanmış olup, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu'nda tebliğ olarak sunulduğundan makalenin öz kısmına işbu kitapta da yer verilmiştir.

[**] İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Öğretim Üyesi, (yetissam@istanbul.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-8946-4124).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

"DENİZ TEKNOLOJİSİNİN TRANSFERİ" KURUMUNUN ULUSAL YETKİ ALANI DIŞINDAKİ ALANLARIN DENİZ BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİNİN KORUNMASI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KULLANIMINA İLİŞKİN ANLAŞMA'YA (BBNJ) KADAR OLAN SERÜVENİ: MUKAYESELİ BİR DEĞERLENDİRME

Doç. Dr. Sezercan BEKTAŞ*

Gelişen teknoloji ile denizler artık sadece taşımacılık maksadıyla kullanılmamaktadır. Yirminci yüzyılın sonlarından günümüze kadar gelen süreçte denizlerin canlı ve canlı olmayan kaynaklarının devletlerce araştırılması, keşfi ve işletilmesi faaliyetlerinin sayısı hızlı bir şekilde artmaktadır. Teknolojik bakımdan kalkınmış olan devletlerin ulusal deniz yetki alanları ötesindeki araştırma, keşif ve işletme faaliyetlerindeki bu artış ekonomik ve teknolojik bakımdan kalkınmakta olan ve az kalkınmış devletlerin tepkisine sebebiyet vermiştir. Kalkınmış ve kalkınmakta olan ya da az kalkınmış devletler arasındaki bu gerilim 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) hazırlanması ve akdedilmesi süreçlerine de yansımıştır. BMDHS'nin XIV. Kısmında "*Deniz Teknolojisinin Gelişmesi ve Transferi*"ne ilişkin genel ilkeler getirilmiştir. Bu kapsamda, devletlerin, doğrudan doğruya veya yetkili uluslararası kuruluşlar vasıtasıyla yetenekleri ölçüsünde, haklı ve makul ilke ve şartlar dahilinde deniz bilimlerinin ve teknolojisinin geliştirilmesi ve transferini aktif bir şekilde desteklemek için devletlerin işbirliği içerisinde bulunacakları düzenlenmiş; özellikle sahili bulunmayan ve coğrafi bakımdan elverişsiz bulunan da dahil olmak üzere kalkınmakta olan ya da az kalkınmış devletlerin deniz kaynaklarını araştırması, işletmesi, muhafaza etmeleri ve yönetmeleri ile deniz çevresinin korunması hususlarında deniz bilimi ve teknolojisi bakımından gelişimlerinin desteklenmesi hükme bağlanmıştır (m.266). Deniz teknolojisinin gelişmesi ve teknoloji transferinin artırılmasına dönük olan bu düzenlemeler kapsamında, teknolojik bilgi sahibi olanların hukuki çıkarlarının korunması (m.267) ve teknoloji transferi kapsamında gerçekleştirilecek olan faaliyetlerin muhtevası yine BMDHS'nin bu bölümünde düzenlenmiştir (m.268-269).

* Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (sezercanbektas@sakarya.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-7395-5375).

BMDHS'nin deniz teknolojisinin gelişmesi ve transferini düzenleyen XIV. Kısımda, "*teknoloji transferi*"nin terminolojik olarak tanımlanmadığı görülmektedir. Teknoloji transferi, az kalkınmış veya kalkınmakta olan devletlerin, sanayi bakımından kalkınmış olan devletlerden üretim mekanizmaları için hazırlanıp kullanılan teknolojik bilgilerinin kullanma haklarını kendilerine aktarabilmeleri için kurdukları hukuki ilişkiyi ifade etmektedir. Başka bir ifade ile kalkınmış devletlerin nezdinde bulunan teknolojik bilginin; az kalkınmış veya kalkınmakta olan devletlere aktarılması olarak tanımlanabilir. Teknoloji transferine ilişkin bu tanımla birlikte BMDHS'nin 268. maddesi hükmü kapsamında, deniz teknolojisi alanındaki bilgilerin alınması, değerlendirilmesi ve yayımı; bu bilgi ve verilere ulaşılmasının kolaylaştırılması, uygun deniz teknolojisinin geliştirilmesi, teknoloji transferi ile gerekli teknik alt yapının sağlanması, az kalkınmış veya kalkınmakta olan devletlerin insan kaynaklarının ve vatandaşlarının yetiştirilmesi veya eğitilmesi ile bölgesel, alt bölgesel ve iki taraflı uluslararası işbirliklerinin tesisi, deniz teknolojisinin transferinin kapsamı dahilinde zikredilmiştir.

BMHDS'nin XIV. Kısmında düzenlenen deniz teknolojisinin geliştirilmesi ve transferine ilişkin genel düzenlemelerin yanı sıra özellikle BMDHS'nin 144.maddesi kapsamında uluslararası deniz yatağında (BMDHS m.1/1 hükmü kapsamında, "ulusal yetki sınırlarının ötesindeki deniz yataklarının ve bunların toprak altı"nı ifade eden uluslararası deniz yatağı "Bölge" olarak isimlendirilmektedir.) yürütülen ve ileri teknoloji gerektiren araştırma, keşif ve işletme faaliyetlerinde kullanılan deniz teknolojisinin, az kalkınmış veya kalkınmakta olan devletlere transferi özel olarak düzenlenmiştir. Ayrıca, BMHDS'nin "*Madenlerin Araştırılmasını, Keşfedilmesini ve İşletilmesini Yöneten Temel Hükümler*" başlıklı EK-III bölümünün 5. maddesinde, Bölge'de araştırma, keşif ve işletme faaliyeti gösteren talep sahiplerinin kullandıkları – sınai mülkiyet niteliğinde olmayan – teçhizat ve teknik bilgilerini Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi ile paylaşması yükümlülüğünün getirildiği ve bu maddenin devamında ise teknoloji transferi ile ilgili Bölge'de faaliyet gösteren talep sahiplerine ilişkin diğer yükümlülüklerin düzenlendiği görülmektedir. Ancak BMDHS'nin "*Madenlerin Araştırılmasını, Keşfedilmesini ve İşletilmesini Yöneten Temel Hükümler*" başlıklı EK-III bölümünün bahse konu 5.maddesi, 1994 tarihli BMDHS'nin XI. Bölümünün Uygulanmasına İlişkin Anlaşma'nın (1994 tarihli New York Anlaşması) Eki'nin 5.Bölümünün 2.fıkrası hükmü ile yürürlükte kaldırılmıştır. Başka bir ifade ile 1994 tarihli New York Anlaşması'yla birlikte, Bölge'de yapılan araştırma, keşif ve işletme faaliyetlerinde kullanılan deniz teknolojisinin transferine ilişkin yükümlülük getiren düzen ortadan kaldırılmıştır. 1994 tarihli New York Anlaşması'nın Eki'nin 5.bölümde yer alan düzenleme ile yükümlülük yerine iş birliğini teşvik eden daha *liberal* bir düzenleme işletme rejimine dahil edilmiştir.

BMDHS'nin üç uygulama anlaşmasından birisi olan ve 17/01/2026 tarihinde yürürlüğe girecek olan "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kapsamında Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Alanların Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin Anlaşma"sının (BBNJ) "*Kapasite Geliştirme ve Deniz Teknolojisinin Geliştirilmesi*" başlıklı 5.bölümünde (m.40-46), taraf devletlerin, deniz biyolojik çeşitliliğinin ulusal yetki sınırları dışındaki alanlarda korunması ve sürdürülebilir kullanımıyla ilgili bilimsel araştırmalar dahil olmak üzere deniz bilimsel ve teknolojik kapasitelerini geliştirmeleri ve bu kapsamda az kalkınmış ve kalkınmakta olan devletlere de deniz teknolojisinin transferinin sağlanmasının amaçlandığı anlaşılmaktadır. Diğer bir ifade ile deniz biyoloji çeşitliliğinin ulusal yetki sınırları dışındaki alanlarda korunması hususundaki özel maksatla deniz teknolojisi transferi hükümlerini düzenlendiği görülmektedir. *BBNJ* hükümleri çerçevesinde yer alan deniz teknolojisinin transferinin diğer düzenlemelere nazaran daha kurumsallaşmış bir görünümde bulunduğu söylenebilir. *BBNJ* hükümleri ile okyanuslardaki biyolojik çeşitliliğin korunması maksadıyla yapılacak deniz teknolojisi transferini periyodik olarak izleme ve değerlendirme görevi bulunan *Kapasite Geliştirme ve Deniz Teknolojisi Transferi Komitesi*'nin (Komite) teşekkül ettirildiği görülmektedir.

Bildirimiz kapsamında deniz teknolojisinin transferine ilişkin BMDHS ve BMDHS'nin Uygulama Anlaşmalarında yer alan hükümler mukayeseli olarak irdelenecek ve nihayetinde BBNJ'de getirilen kapasite geliştirme ve deniz teknolojisi transferine ilişkin hükümlerin ve Komite'nin işlevselliği normatif bakımdan değerlendirilecektir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ TİCARETİ UYUŞMAZLIKLARINDA LONDRA DENİZ HAKEMLERİ BİRLİĞİ (LMAA) TAHKİMİ VE 2025 İNGİLİZ TAHKİM KANUNU REFORMU

Doç. Dr. Talat KAYA[*]

Deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıklar çoğunlukla milletlerarası unsurlu faaliyetlerden kaynaklanmaktadır. Uyuşmazlık taraflarının farklı tabiiyetlere sahip olması, gemi, yük ve sözleşme ilişkilerinin çeşitli ülkelerle bağlantılı bulunması nedeniyle, bu alandaki uyuşmazlıkların çözümünde milletlerarası tahkim ön plana çıkmaktadır.

Denizcilik alanındaki uyuşmazlıkların büyük bir kısmı, Londra Deniz Hakemleri Birliği (LMAA) kuralları uyarınca başlatılan *ad hoc* tahkim yoluyla çözülmektedir. 1960 yılında kurulan LMAA, hukuk, armatörlük, gemi brokerliği, deniz sigortacılığı ve gemi işletmeciliği gibi denizcilik sektörünün farklı alanlarında deneyim sahibi hakemlerden oluşan profesyonel bir topluluktur. Bu yönüyle LMAA, uyuşmazlıkların teknik yönlerine hâkim olan uzman ve ve tarafsız hakemlerin rol aldığı bir tahkim modeli sunmaktadır. Çoğunlukla belgeler üzerinden yürüyen *(documents-only procedure)* ve uyuşmazlığın değerine göre farklı usuller benimseyen LMAA tahkimi, taraflara zaman ve maliyet açısından önemli avantajlar sağlamaktadır.

LMAA'nın başarısının ardında yatan bir diğer unsur ise, uygulamanın güvenilirliğini pekiştiren 1996 tarihli İngiliz Tahkim Kanunu'dur *(Arbitration Act 1996)*. Kanun, hakemlerin yetkilerini geniş tutması, mahkemelerin tahkim yargılamasına sınırlı müdahalesini öngörmesi ve taraf iradesine öncelik tanıyan liberal yaklaşımıyla Londra'nın dünya çapında önemli bir tahkim merkezi haline gelmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Bununla birlikte, Kanunun yürürlüğe girmesinin üzerinden geçen yaklaşık otuz yıl içinde yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmış; bu doğrultuda Hukuk Komisyonu *(Law Commission)* tarafından kapsamlı bir reform süreci başlatılmıştır. Reform süreci sonucunda 2025 tarihli İngiliz Tahkim Kanunu *(Arbitration Act 2025)* kabul

[*] Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (talat.kaya@asbu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5535-6819).

edilmiştir. 1 Ağustos 2025 tarihinde yürürlüğe giren yeni Kanun, önceki düzenlemenin temel ilkelerini korumuş; ancak ihtiyaç duyulan alanlarda mevzuatı modernleştirmiştir.

Reformun getirdiği başlıca yenilikler; tahkim anlaşmasına uygulanacak hukukun tahkim yeri hukuku *(seat law)* şeklinde göre belirlenmesi, açıkça dayanaksız iddiaların erken reddine imkân tanıyan *summary disposal* mekanizmasının kabulü, mahkemelerin hakem kararlarını denetimine ilişkin sınırlandırmaların getirilmesi ve hakemlerin tarafsızlık ile çıkar çatışması konularında açıklama *(disclosure)* yükümlülüğünün kanunla düzenlenmesi olarak sıralanabilir.

Bu çalışma, söz konusu reformun deniz tahkimine etkilerini ve deniz ticareti açısından doğurduğu sonuçları incelemeyi amaçlamaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINDA ULUSLARARASI YARGI ORGANLARININ ROLÜ: GÜNCEL KARARLARIN ANALİZİ

Dr. Abdulkadir GÜLÇÜR*

Deniz çevresinin korunması, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (UNCLOS) temel hedeflerinden biri olarak kabul edilmekte, ancak bu alandaki normatif gelişimin önemli bir kısmı uluslararası yargı organlarının içtihatları aracılığıyla şekillenmektedir. Bu çalışma, uluslararası mahkeme ve tahkim organlarının son yirmi yılda deniz çevresinin korunmasına ilişkin yükümlülükleri nasıl yorumladığını ve bu yorumların devletlerin uygulamaları üzerindeki etkilerini incelemektedir.

İlk olarak, *Mox Plant* (İrlanda/Birleşik Krallık, 2001) ve *Southern Bluefin Tuna* (Avustralya/Japonya, 1999) kararları, devletlerin çevreye ilişkin "özen yükümlülüğü"nün (due diligence) kapsamını ortaya koymuştur. Ardından *Pulp Mills* (Uruguay/Arjantin, 2010) ve *Whaling in the Antarctic* (Avustralya/Japonya, 2014) davalarıyla çevresel etki değerlendirmesi (EIA) yükümlülüğü, uluslararası teamül hukukunun ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Bu içtihatlar, devletlerin kendi yetki alanları içinde yürüttükleri faaliyetlerde çevreyi gözetme sorumluluğunu somutlaştırmıştır.

Son olarak, 2024 tarihli Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (ITLOS*) Advisory Opinion on Climate Change* kararı, deniz çevresinin korunmasına ilişkin yükümlülüklerin iklim değişikliği bağlamında genişletilebileceğini göstermiştir. Bu görüş, iklim değişikliğinin deniz ekosistemleri üzerindeki etkilerini doğrudan deniz hukuku gündemine taşımış ve devletlerin deniz çevresine yönelik önleyici tedbir alma yükümlülüklerini güçlendirmiştir.

Bu kararların analizi, uluslararası yargı organlarının yalnızca uyuşmazlık çözümü işlevi görmediğini, aynı zamanda deniz çevresi hukukunun evriminde normatif bir yönlendirici rol üstlendiğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla yargısal içtihatlar, çevre koruma yükümlülüklerinin kapsamını genişleten ve

* Adana Alparslan Türkeş Bilim ve Teknoloji Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (akgulcur@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-4912- 2610).

devletlerin sürdürülebilirlik politikalarını şekillendiren başlıca araçlardan biri haline gelmiştir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

'DEVLETLERİN YARGI YETKİSİ DIŞINDA KALAN DENİZ ALANLARINDA DENİZ BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİNİN KORUNMASI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KULLANIMI ANLAŞMASI (BBNJ)'NIN ULUSLARARASI SORUMLULUK HUKUKUNA ETKİSİ: ÇOK ULUSLU ŞİRKETLER VE GEREKLİ ÖZEN (*DUE DİLİGENCE)* İLKESİ BAĞLAMINDA BİR İNCELEME

Dr. Ali ÖZDEMİR[*]

Uluslararası çevre hukukunda gerekli özen (*due diligence)*, devlet performansının en uygun olarak kabul edildiği belirli bir durumu ifade etmek için kullanılan kavramdır. Bir devletin biyolojik çeşitliliğin korunması amacıyla ulusal hukuk düzeyinde adımlar atması, o devletin *due diligence* çerçevesinde hareket ettiği şeklinde yorumlanmakta; özellikle çevresel etki değerlendirmesi (ÇED) bu kapsamda belirleyici bir rol oynamaktadır. Zira söz konusu faaliyetin ulusal yetki alanı dışındaki deniz çevresinde ciddi zararlara yol açabileceğinin tespit edilmesi halinde ÇED, bu zarar için çözüm yollarını ortaya koyması bakımından oldukça önemli bir uygulamadır.

Bu anlamda uluslararası çevre hukukunda ÇED yükümlülüğü -sürdürülebilir kalkınma ilkesi gibi- ilke seviyesinde bir norm olarak görülmektedir. *Due diligence* ise çevreye ilişkin rejimin katalizörü olarak nitelendirilmekte; uluslararası sorumluluğun tespitinde kilit rol oynamaktadır. Üstelik *due diligence*'ın içeriği zaman içinde değişebilmekte ve bu test, belirli bir elastikiyet içinde çalışmaktadır. Böylece bağlayıcı uluslararası hukuk enstrümanlarının oluşturulması, geliştirilmesi ve uygulanması konularında devletler için bir projeksiyon meydana gelmektedir. Şüphe yok ki ÇED, bu döngünün merkezinde yer almaktadır.

Netice itibariyle *due diligence,* kuşaklar arasında eşitlik perspektifini izleyerek biyolojik çeşitliliğin korunmasında genişletici bir kavrayış sunmaktadır. Ayrıca *due diligence*'ın coğrafi kapsamı BBNJ ile yerel boyuttan uluslararası boyuta evrilmektedir. Devletlerin yargı yetkisinin dışına uzanan bu genişleme Çok Uluslu Şirketlerin (ÇUŞ) deniz çevresine yönelik tehditleri bakımından dikkate

[*] Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi(aliozdemir@sakarya.edu.t) (ORCID: ORCID: 0000 - 0002 - 9055 - 807X)

değer bir gelişmedir. Öyle ki ÇUŞ'ların yan kuruluşlarının denizde çevresel zarara neden olması halinde; bu alanlar, ana devletin yargı yetkisi dışında kalsa bile bir *due diligence* yükümlülüğü ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla BBNJ'nin yürürlüğe girmesiyle beraber, devletlerin çıkarlarının dengelenmesinde ve çevresel zararlarda uluslararası sorumluluğun tespitinde *due diligence'*ın elastikiyeti daralacaktır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DİJİTALLEŞMENİN POLİTİK EKONOMİSİ: TRADELENS PROJESİNİN SONLANIŞI ÜZERİNE

Dr. Alperen Furkan TAŞ*

Denizcilik sektöründe son yılların en dikkat çekici tartışma alanlarından biri, konişmentonun dijitalleşmesi ve elektronik konişmentonun fiilen hayata geçirilmesidir. Kendine özgü fonksiyonlarıyla deniz taşımacılığının en kritik belgelerinden biri olan konişmento, yaklaşık yarım asırdır elektronik ortama aktarılmak üzere çeşitli girişimlere konu olmuştur. İlk adımlar faks ve telex gibi erken dönem iletişim teknolojileriyle atılmış, Elektronik Veri Değişimi sistemleriyle devam etmiş ve 20. yüzyılın sonlarında CMI, SeaDocs ve BOLERO gibi projelerle kurumsal nitelik kazanmıştır. Ancak bu girişimler, o dönemde genellikle teknik imkânların ve hukuki tanıma mekanizmalarının yetersizliği ile açıklanan nedenlerle sınırlı uygulama alanı bulmuştur. Akabinde elektronik ticaret belgelerine ilişkin uluslararası düzenleme çalışmaları hız kazanmış ve süreç, Birleşmiş Milletler'in 2017 tarihli Elektronik Ticaret Kayıtları Hakkındaki Model Kanunu ile olgunlaşmıştır. Mezkûr model hukuk, blokzincir teknolojisiyle birleştiğinde elektronik konişmentonun yeniden tasavvur edilmesini mümkün kılmış; belgenin temsil, ispat ve teslim işlevlerini dijital ortamda güvenli biçimde sürdürebileceğine yönelik beklentileri güçlendirmiştir.

Bu çerçevede geliştirilen projeler arasında en dikkat çekeni, Maersk ve IBM ortaklığında kurulan blokzincir tabanlı elektronik konişmento üretmeyi amaçlayan TradeLens platformudur. Ancak TradeLens, elektronik konişmentoların uluslararası düzeyde hukuken tanınmasına ilişkin reform dalgasının hız kazandığı bir dönemde faaliyetlerine son vermiştir. Bu süreçte Singapur ve İngiltere gibi denizci devletlerin, mezkûr Model Kanunu'nu temel alarak yaptıkları düzenlemeler; ayrıca küresel ekonomi sisteminde belirleyici bir aktör olan Amerika Birleşik Devletleri'nin Ticaret Kanunu'nda aynı amaca yönelik değişikliklere gitmesi, elektronik konişmentonun hukuki altyapısını önemli ölçüde güçlendirmiştir. TradeLens'in aynı dönem içinde sonlandırılması,

* Yalova Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi (alperenfurkantas@yahoo.com) (ORCID: 0000-0002-5501-0551).

sorunun hukuki veya teknolojik değil, esasen ticari nitelikte olduğunu göstermektedir. Nitekim platformun arkasındaki aktörlerin bu hukuki gelişmeleri öngörmemeleri mümkün değildir. Dolayısıyla TradeLens vakası, elektronik konişmento ekosistemindeki başarısızlığın yalnızca hukuki belirsizlikten değil, esasen sektör içi rekabet, veri hâkimiyeti ve ticari güç dengelerinden kaynaklandığını göstermektedir. Bu tespitlerden hareketle sunulan bildiri, elektronik konişmentonun geleceğinin, hukuki ve teknolojik yeterlilik sağlanmış olsa dahi, ticari çıkar dengeleri ve iş birliği kapasitesi tarafından belirlendiğini ileri sürmektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

İKLİM KRİZİNİN SERA GAZI EMİSYONLARININ AZALTILMASI YÖNÜYLE DENİZ TİCARETİ HUKUKUNA ETKİLERİ

Dr. Aslıhan ERBAŞ AÇIKEL*

İklim krizi ile mücadelenin en büyük güçlüklerinden birisi küresel ısınmaya yol açan emisyon salınımlarının, Dünya'nın belirli yerlerinde gerçekleşmesi ve fakat bunun yarattığı sonuçların tamamen farklı noktalarda ortaya çıkmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum özellikle denizcilik alanında oldukça belirgindir. Zira belirli bir ülkenin hakimiyeti altında gerçekleşen kara kaynaklı emisyonlar, küresel ısınmaya yol açmanın yanında dünyanın farklı bir noktasındaki deniz çevresinin kirlenmesine, okyanus asitlenmesine ve deniz sularının yükselmesine yol açmaktadır. Diğer yandan belirli bir ülkenin bayrağı altında sefer yapan bir gemi, hiçbir ülkenin hakimiyeti altından bulunmayan açık denizlerde ya da başka ülkelerin karasularında sefer yaparken ya da diğer bir ülkenin limanında bulunduğu sırada emisyona sebep olabilmektedir. Her ne kadar gemi kaynaklı sera gazı emisyonları toplam küresel emisyonların yaklaşık yüzde üçünü oluşturmakta ise de uluslararası taşımacılığın yaklaşık yüzde doksanının deniz yolu ile yapılıyor olması denizcilik sektörünü de iklim değişikliği ile mücadelenin merkezine yerleştirmektedir.

Denizlerin anayasası olarak kabul edilen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, deniz çevresinin korunmasına ilişkin genel hükümler içermekle birlikte iklim değişikliğine yönelik olarak doğrudan azaltım yükümlülüğü öngörmemektedir. Ancak son yıllarda IMO nezdinde yürütülen çalışmalar sonucunda MARPOL Ek VI'da karbon emisyonlarını önlemeye yönelik düzenlemelere yer verilmiştir. Ayrıca Avrupa Birliği'nin "*Fit for 55*" paketi kapsamında yürürlüğe giren Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) ve Fuel EU Maritime Tüzüğü, yalnızca Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerin değil Avrupa limanlarına giriş yapan diğer gemilerin de gemi kaynaklı sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin yükümlülüklere uymasını gerekli kılmaktadır.

* Kadir Has Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, (aslihan.acikel@khas.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9770-8472).

Sera gazı emisyonlarının denizcilik alanında azaltılması konusunda bir yandan IMO ve AB'nin getirdiği yeni hukuki düzen diğer yandan finans kuruluşlarının kendi inisiyatifleri ile geliştirdikleri *Poseidon İlkeleri* gibi uygulamalar, denizcilik alanında iklim hukukuna özgü azaltım yükümlülüklerinin neler olduğunun ve geminin işletilmesinden kaynaklanan emisyon maliyetlerinin açıklığa kavuşturulmasını gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda söz konusu emisyon maliyetlerinin sözleşmenin hangi tarafınca üstlenileceği de önemli bir tartışma konusu haline gelmekte ve gemi maliki ile donatan ve çartererler ile gemi yöneticileri arasındaki ilişkinin belirlenmesini zorunlu kılmaktadır. Tebliğin amacı, denizcilik alanında iklim hukukundan kaynaklanan emisyon azaltım yükümlülüklerinin neler olduğunu ortaya koymak ve bu yükümlülüklerin deniz ticareti hukukuna etkilerini irdelemektir.

DEHUKAM
10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

İNGİLİZ YÜKSEK MAHKEMESİNİN VERDİĞİ CATALAN SEA KARARI IŞIĞINDA RUSYA'YA UYGULANAN YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİNE ETKİSİ

Dr. Banu BOZKURT*

Rusya'nın 2014 yılında Donetsk bölgesine askeri müdahalesi ile başlayan ve sonrasında Rusya Ukrayna savaşına dönüşen silahlı çatışma özellikle uluslararası alanda Rusya'ya uygulanan yaptırımlar açısından küresel ticarette ciddi sorunlar doğurmakta; bu sorunlardan uluslararası alanda yapılan denizyolu ile taşımacılık sektörü de etkilenmektedir.

Rusya'ya uygulanan yaptırımlar, Birleşmiş Milletler bünyesinde kabul edilmediğinden uluslararası hukuk açısından tüm devletler yönünden bağlayıcı nitelikte olmayıp sadece Avrupa Birliği (AB) ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile diğer ülkelerin ulusal/bölgesel nitelikli kararları olarak kendisini göstermektedir.

Hal böyle iken, özellikle küresel ticarette denizyoluyla yapılan taşımalar açısından durum ciddi belirsizlik arz etmekte, AB veya ABD ya da bir üçüncü ülkenin yaptırım listesinde yer alan kişilerin yüklerinin taşınması durumunda yükü taşıyan gemi ile maliki/armatörü/çartererinin (taşıyan) de yaptırım listesine dahil edilmesi söz konusu olabilmektedir.

Bunu engellemek için taşıyanların yapacakları taşımalardaki ilgili tarafların yaptırım listesinde olup olmadıklarını kontrol etme ihtiyacı doğmakta; bu kapsamda da taşıyanlar bu kontrolü çeşitli internet siteleri eli ile gerçekleştirmektedirler.

Ancak son günlerde İngiliz Yüksek Mahkemesi'nin Kasım 2021 tarihli taşıma için akdedilen yolculuk çarteri sözleşmesinin sona erdirilmesine dair vermiş olduğu karar, taşıyanları bu uygulamalarını değiştirerek çok daha ayrıntılı araştırma yapmaya zorlayacak etkiler doğuracak niteliktedir. Zira Yüksek Mahkeme kararında, taşıyanın (gemi malikinin) sadece internet sitesi üzerinden

* Akdeniz Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (bozkurtbanu35@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-0630-3681).

yapmış olduğu araştırmaya dayanarak yük sahibi şirketin kontrolünü elinde bulunduran kişilerden birinin yaptırım listesinde olduğu sonucuna varması ile bu sonuç kapsamında sözleşmedeki yaptırım maddesine uygun biçimde sözleşmeyi sona erdiremeyeceğini belirtmiştir. Söz konusu karar her ne kadar halen daha istinaf aşamasında olsa da deniz taşımacılığında ciddi ses getirmiş ve İngiliz mahkemelerinin yaptırımlara dair yapılan incelemelerde taşıyanlara daha ağır bir özen yükümlülüğü yükleme eğilimini gözler önüne sermiştir.

Tüm bu açıklamalar ışığında işbu çalışmanın amacını da Catalan Sea kararının ayrıntılı analizi ile yolculuk çarteri sözleşmeleri üzerindeki etkilerini değerlendirmek oluşturmaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ YETKİ ALANLARINDA ARTAN REKABET VE ÇATIŞMA RİSKİNİN YÖNETİMİ

Dr. Baransel MIZRAK*

Hidrokarbon kaynaklarının küresel enerji arzındaki artan belirleyici rolü münhasır ekonomik bölge (MEB) ve Kıta Sahanlığı gibi deniz yetki alanlarının sınırlandırılması meselesini, uluslararası düzlemde daha karmaşık ve her geçen gün daha da önem kazanan bir sorun haline getirmektedir. Bu süreçte hakkaniyet, adil paylaşım, zarar vermeme, iyi niyet vb. önemli ilkeler belirleyici olup, sınırlandırma işlemleri başta 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi olmak üzere uluslararası hukuk kaynakları çerçevesinde yürütülmektedir. Bununla birlikte deniz alanlarına ilişkin ihtilafların sayısındaki artış, mevcut uyuşmazlık çözüm mekanizmalarının etkinliği ve uygulanabilirliği konusunda tartışmaları da beraberinde getirmektedir. Bu çalışma, deniz yetki alanlarından kaynaklanan gerginliklerin çatışmaya dönüşme riskini azaltmaya yönelik sürdürülebilir çözüm yöntemlerini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Örnek vakalar üzerinden ihtilafların temel sebepleri ve müzakere, tahkim ve yargısal çözüm gibi barışçıl uyuşmazlık çözüm araçlarının etkin kullanımının önemi ele alınacaktır. Artan küresel rekabet, enerji kaynaklarına erişim ve güvenlik kaygıları dikkate alındığında, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması meselesinin önümüzdeki dönemde uluslararası gündemin başlıca tartışma başlıklarından biri haline gelmesi beklenmektedir. Bu cihetle, çalışmanın deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına dair sorunların küresel düzlemde çözümüne duyulan ihtiyacın aciliyet kazandığının; sınır belirleme işlemlerinde adil, hakkaniyete dayalı ve sürdürülebilir yaklaşım benimsenmesinin uluslararası barış ve güvenliğin tesisi bakımından kritik bir önemi haiz olduğunun vurgulanması amaçlanmaktadır.

* Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı, Uzman, (baranselmizrak@gmail.com) (ORCID: 0000-0001-7671-2504).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DOĞU AKDENİZ'DE ARAMA KURTARMA FAALİYETLERİ YÜRÜTEN AKTİVİSTLERİN CEZALANDIRILMASI FİKRİ ÜZERİNE CEZA HUKUKU FELSEFESİ PERSPEKTİFİNDEN BİR DEĞERLENDİRME

Dr. Burak BOZ*

Ticaret rotaları, bereketli kaynakları ve büyüleyici kıyıları ile Akdeniz, tarih boyunca süreklilik arz eden jeopolitik rekabetin odağında yer almıştır. Günümüzde kıyı ve çevre ülkeler arasındaki ekonomik ve sosyal refah makasının giderek açılması, özellikle düşük sosyo-ekonomik refah düzeyindeki devletlerde yaşanan siyasi çalkantılar ve güvenlik problemleri; Akdeniz'in doğusunda ve güneyinde yer alan ülkelerden, Avrupa'ya doğru yoğun bir göç talebi doğurmaktadır. İklim krizinin derinleşen etkileriyle bu göç güzergâhına yönelik talebin artacağı öngörülmektedir.

İtalya ve Yunanistan, Doğu Akdeniz'deki göç rotasının ilk hedefidir. Bu devletler gerek kendi ulusal politikaları gerekse Avrupa Birliği'nin çıkarları doğrultusunda Doğu Akdeniz'de sınır kontrollerini güçlendirmek eğilimindedirler. Nitekim Avrupa Birliği de son yıllarda Frontex'in bütçe ve yetki alanını ciddi biçimde artırarak operasyonel kapasitesini ciddi ölçüde geliştirmiştir. Deniz sınırlarının korunmasındaki sert politikalar, geri itme ve geri çekme (*pullback - pushback*) uygulamalarını beraberinde getirmektedir. Sığınma mekanizmalarına başvuru olanağını kesen ve toplu sınırdışı etme sonucu doğuran bu müdahaleler geri gönderme yasağı (*non-refoulement*) prensibine aykırılık bağlamında eleştiri konusu yapılmakta; bu süreçteki batırma veya ateş açma fiillerinin başlı başına insan hakkı ihlali doğurduğu kabul edilmektedir.

Batan veya batma tehlikesi bulunan kimselerin kurtarılması, deniz hukukunda bir yükümlülük olmakla beraber batırılan veya hedef limana ulaşması engellenen gemilerdeki insanların denizde terk edilmesinin yaşam hakkının ihlali teşkil ettiği tartışmasızdır. Diğer taraftan kurtarmanın boğulmaktan kurtarma ile sınırlı olmayıp kişilerin 'güvenli' bir limana götürülmesini de kapsadığı gözden kaçırılmamalıdır. Bu bağlamda denizden çıkartılan kişilerin, zulüm görmeleri

* Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (burak.boz@asbu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8282-3523).

endişesi olan bir başka ülkeye götürülmeleri geri gönderme yasağının açık bir ihlalini oluşturur. Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin ve İtalyan Yargıtayı'nın içtihatları uyarınca, Avrupa sınırlarını Akdeniz'de katı bir biçimde koruma hedefindeki devletler stratejik bir adaptasyona yönelmek zorunda kalmıştır. Bunun en temel görünümü, İtalya'nın, Libya'nın arama kurtarma kapasitesini geliştirmek ve arama kurtarma faaliyetlerini yürüttüğü alanın kapsamını genişletmek için önemli bir fon ayırmasıdır. Böylece özellikle geri itelen gemilerin batması akabinde arama kurtarma faaliyetlerinin doğrudan Libya makamları tarafından yapılması; hem trajik boğulma vakalarının uluslararası toplumun gözünde doğuracağı olumsuz imajdan hem de kurtarılan kimselerin zulüm görme endişesiyle Libya'ya derhal vermek yerine güvenli liman yükümlülüğü çerçevesinde Avrupa kıyılarına çıkarma zorunluluğundan imtina etmeyi amaçlamaktadır. Bu aşamada sivil toplum kuruluşları inisiyatif alarak Akdeniz'de arama kurtarma faaliyetleri gerçekleştirmekte ve kurtardıkları göçmenleri güvenli Avrupa limanlarına çıkartmaktadır. Bu faaliyetlerin Avrupa Devletleri eliyle engellenmesi, arama kurtarma faaliyetlerine katılan aktivistlerin, göçmen kaçakçısı olarak cezalandırılmaları hususlarında tartışmalar ve hatta girişimler söz konusu olmuştur.

Arama kurtarma aktivistlerinin engellenmesi ve cezalandırılması fikri üzerine literatürde pek çok kıymetli eser verilmiştir. Bu eserlerde; uluslararası metinlerde ve Avrupa Birliği mevzuatında arama kurtarma yükümlülüğü ve göçmen kaçakçılığının cezalandırılmasına dair düzenlemeleri kapsamlı biçimde incelemiş; uluslararası arenada insancıl hukukun gereklerinin sağlanabilmesinin gerekleri değerlendirilmiştir. Bu çalışmada ise arama kurtarma aktivistlerinin cezalandırılması fikri, ceza hukuku felsefesine dair kurallar içerisinde dar ve teknik bir incelemeye konu edilmiştir. Arama kurtarma gemisinde çalışarak geçimini sağlayan bir kimsenin fiilinin göçmen kaçakçılığı olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği meşru bir cezalandırmanın gerekleri bağlamında sorgulanmıştır.

Netice itibariyle; deontolojik (mutlak ahlakçı) ve faydacı (*utilitarian*) yaklaşımlar, arama kurtarma aktivistlerinin eylemlerini, gemide çalışarak geçimlerini sağlasalar bile, meşru bir cezalandırma konusu olarak kabul etmemektedir; zira denizdeki canı kurtarma eylemi ne kimseye zarar verir ne de ahlaki bir kötülük içerir. Buna karşın, hukuki ahlakçılık ve egemenlik temelli görüşler ise, sınır güvenliğinin ihlali ve düzensiz göçü teşvik etme gerekçeleriyle aksi kanaattedir. Öte yandan, Konsensüs Teorisi gibi toplumun genel kanaatini odağa alan görüşler, uluslararası toplumun beşeri değerleri ile kendi toplumunda yabancıların artmasından çekinen müreffeh bir kitlenin çatışan çıkarları arasında sıkışan, tartışmaya açık sonuçlar vermektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

YÜKÜN KONİŞMENTO İBRAZ EDİLMEKSİZİN TESLİMİNİN HUKUKA AYKIRILIĞINA İLİŞKİN TALEPLERDE ZAMANAŞIMINA DAİR GÜNCEL TARTIŞMALAR

Dr. Cansu ÇAKAN ÇAVUŞ*

Navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan yük için bir konişmento düzenlenmesi, taşıyanın teslim yükümlülüğünü, konişmentonun şeklen yetkili, madden haklı hamili tarafından ibraz edilmesinin akabinde ifa edeceği anlamına gelmektedir. Konişmento düzenlenmiş olmasına rağmen varma limanında yükün konişmentonun ibrazı aranmaksızın teslim edilmesi durumunda, teslim alan, belirtilen nitelikteki konişmento hamili dışında bir kişiyse, taşıyan teslim yükümlülüğünü sözleşmeye uygun şekilde yerine getirmemiştir. Yükün konu olduğu uluslararası satış sözleşmesi bakımından konişmentonun, ödemede kullanılması gereken bir belge olması gibi diğer fonksiyonları, gemiye ibrazının gecikmesine ve teslimin tarafların arzu ettiğinden daha uzun sürmesine neden olabilmekte, tarafların menfaati, konişmento ibraz edilmeksizin yükün teslimi yönünde gerçekleşebilmektedir. Elbette bu sürenin kısaltılması ve yükün konişmentonun ibrazından önce teslimi için bazı ticari çözümler üretilmiş ve uluslararası ticarette uygulanır hale gelmiştir. Bu konu uluslararası taşımalara ilişkin uluslararası kaidelerin uygulanması noktasında da özellik arz etmektedir. Açıklanan nitelikte bir uyuşmazlığı konu alan, önemli bir güncel mahkeme kararı olan *"The Giant Ace"* (*Fimbank PLC v KCH Shipping Co. Ltd., [2023] EWCA Civ 569; [2024] UKSC 38)* kararında tartışma, sözleşmede uygulanacak kurallar olarak belirlenen Lahey-Visby Kurallarının, zamanaşımına ilişkin hükümlerinin ne şekilde uygulanacağı sorunu merkezinde şekillenmiştir. Çalışmamızda söz konusu güncel yargı kararı üzerinden, yükün konişmento ibraz edilmeksizin tesliminden doğan taleplere ilişkin zamanaşımı hükmü özelinde uyuşmazlıkların çözümünde uygulanacak kuralları belirleyen konişmento hükümlerine ilişkin tartışmalar yorumlanarak Türk hukuku ve yabancı hukuklardaki güncel kararlar üzerinden değerlendirmeler yer alacaktır.

* Marmara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (cansu.cakan@marmara.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-8716-5227).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ TİCARETİ TAHKİMİNDE HAKEMLERİN TARAFSIZLIĞI VE BEYAN YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Dr. Erman EROĞLU*

Denizcilik sektörünün kendine özgü ticari, kültürel ve hukuki dinamikleri içerisinde, dürüstlük ilkesine sıkı bağlılık; tahkim yargılamasının adalet üretme kapasitesinin ön koşulunu teşkil etmektedir. Bu çalışma, hakem dürüstlüğünün tahkim mekanizmasının güvenilirliği ve işlevselliği üzerindeki kurucu etkisini sistematik biçimde ortaya koymakta; dürüstlüğü, tahkim hukukunda meşruiyetin çekirdeği olarak konumlandırmaktadır.

Hakemlerin etik sadakati ile tarafsızlık ve bağımsızlık yükümlülükleri, yalnızca usule ilişkin gereklilikler değil; aynı zamanda tahkim kararlarının toplumsal kabulünü ve milletlerarası tanınabilirliğini belirleyen ilkelerdir. Bu çalışmada, etik standartlara bağlılık ile tarafsızlık ve bağımsızlık ilkelerinin adil ve öngörülebilir kararların vazgeçilmez unsurları olduğu; bu ilkelerin, aynı zamanda denizcilik uyuşmazlıklarının çözümünde tahkimi tercih edilir kılan başlıca sebepler arasında yer aldığı ortaya konulmaktadır.

London Maritime Arbitrators Association (LMAA), *Singapore Chamber of Maritime Arbitration* (SCMA) ve *Hong Kong Maritime Arbitration Group* (HKMAG) düzenlemeleri çerçevesinde karşılaştırmalı bir inceleme sunularak; hakem dürüstlüğünü korumaya yönelik milletlerarası uygulamalardaki ortak eğilimler ve farklı yaklaşımlar ortaya konulmaktadır.

Çalışma, dürüstlük ilkesinin zayıflamasının yalnızca tahkim kurumlarının kurumsal itibarı üzerinde değil; tahkim hukukunun, kendisinin varlık nedeni olan güven ilişkisi üzerinde de yıkıcı etkiler doğurduğunu ileri sürmektedir. Bu bağlamda, beyan yükümlülükleri, etik kodların etkin uygulanması ve dönemsel mesleki denetim mekanizmalarının hayata geçirilmesi; denizcilik tahkiminde meşruiyet krizini önlemenin ve normatif bütünlüğü teminat altına almanın zorunlu araçları olarak önerilmektedir.

* Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (erman.eroglu@asbu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-1371-3240).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ MAYININDAN OTONOM DENİZ ARAÇLARINA: DENİZDE SİLAHLI ÇATIŞMALARA UYGULANACAK ULUSLARARASI HUKUKUN DÖNÜŞÜMÜ

Dr. Fethullah BAYRAKTAR*

Deniz mayını; gemilere zarar vermek veya batırmak ya da gemilerin bir bölgeye girmesini engellemek amacıyla suya, deniz tabanına veya toprak altına yerleştirilmiş patlayıcı silahtır. Askeri ve sivil hedef gözetilmeksizin kullanılan deniz mayınları neticesinde sivillerin zarar görmesi güçlü bir olasılık olduğundan, uluslararası alanda deniz mayınlarının bütün olarak yasaklanması konusu gündeme gelmiş, ancak deniz mayınlarının kullanılması uluslararası hukuk açısından tamamen yasaklanmamış; kullanımına ilişkin sınırlandırmalar getirilmiştir. Deniz mayınlarının kullanımına sınırlandırmalar getiren uluslararası hukuk kuralları 18.10.1907 tarihli Otomatik Denizaltı Temaslı Mayınlarına İlişkin Lahey (VIII) Andlaşması ve 1995 tarihli Denizde Silahlı Çatışmalara Uygulanacak Uluslararası Hukuka İlişkin San Remo El Kitabı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası Kızılhaç Komitesinin alanda en çok kullanılan tanımına bakıldığında otonom silah sistemleri: "*Herhangi bir silah sisteminin kritik işlevlerinde otonomiye sahip olması. Yani, bir silah sisteminin insan müdahalesi olmadan hedefleri seçebilmesi (örneğin, arama veya tespit etme, tanımlama, izleme, seçme) ve bu hedeflere saldırabilmesi (örneğin, güç kullanma, etkisiz hale getirme, zarar verme veya yok etme)*" şeklinde tanımlanmaktadır. Otonom silah sistemlerinin tanım ve tasnifine ilişkin literatürde çoklu müphemiyet ve karmaşa bulunmasına karşılık, öne çıkan ayrım; uzaktan kumandalı sistemler, yapay zeka destekli yarı otonom silah sistemleri ve tam otonom silah sistemleridir. İnsanın katkı ve rolü esas alınarak yapılan bu ayrım, alanın düzenlemesinde de, hukuki çerçevesinin çizilmesinde de en etkin olduğu değerlendirilen bir perspektif sunmaktadır.

Öncelikle hava kuvvetlerinde başlayan otonom silah sistemleri üretimi zamanla karada ve denizde otonom araçların imaline kadar genişlemiştir. Bugün Rusya-

* Milli İstihbarat Akademisi Öğretim Üyesi (f.bayraktar@mia.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-3977-0726).

Ukrayna savaşında tecrübe edilen bu silah sistemlerinin kullanımına ilişkin bir hukuki çerçevenin henüz oluşmadığı görülmektedir. İnsansız deniz araçlarından, yapay zekâ destekli deniz araçlarına; hatta tam otonom deniz araçlarına kadar geniş bir yelpazede ele alınabilecek otonom deniz araçları konseptine ilişkin hukuki çerçeve arayışında, deniz mayınlarına ilişkin hukuki düzenlemeler yol gösterici olabilecektir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRKİYE'DE LİMAN YÖNETİMİNİN YENİDEN TASARIMI: EKONOMİK YÖNETİŞİM VE MİLLÎ GÜVENLİĞİN BÜTÜNLEŞİK BİR MİMARİ İÇİNDE KURGULANMASI

Dr. Fevzi Fırat GÖZÜYEŞİL[*]

Limanlar, yalnızca ticaretin icrasını mümkün kılan iktisadî ara yüzler değil; aynı zamanda millî güvenlik, askerî ve istihbarî hareketlilik, tedarik zincirlerinin istikrarı ve dış politika kapasitesi bakımından yüksek stratejik değer arz eden kritik altyapılardır. Ne var ki ülkemizde, liman yönetimine dair mevcut hukukî ve kurumsal çerçeve, bu stratejik mahiyeti bütüncül biçimde kavrayacak bir idare modelinden uzaktır. Yatırım ve faaliyet izni, denetim ve kontrol, kurumsal yetki dağılımı gibi konularda tatbikat ve mevzuatın dağınık ve parçalı yapısı hem yatırım süreçlerini ağırlaştırmakta hem de limanlara millî güvenlik perspektifinden bakışı zayıflatmaktadır. Bu durum, ülkenin ekonomik rekabet gücü ile millî güvenlik kapasitesi üzerinde "çifte baskı" oluşturarak reform ihtiyacını idarî bir tercihten ziyade stratejik bir zaruret hâline getirmektedir.

Avrupa ve Asya liman yönetim sistemleri üzerine yapılan mukayeseli incelemeler, çağdaş liman yönetişiminin temel esaslarını belirgin biçimde ortaya koymaktadır: Yönetim ile işletmenin ayrılması, merkezî veya bölgesel düzeyde güçlü, teknik kapasitesi yüksek otoritelerin varlığı, tek duraklı yatırım izin mekanizması, bütünleşik ve dijital veri mimarisi, siber ve fiziksel güvenlik standartlarında yeknesaklık. Bu esaslar ışığında Türkiye için önerilen bütünleşik mimari, bağımsız bir ulusal liman otoritesini merkez alan, bölgesel idarelerle desteklenen ve operasyonel düzlemde özel sektör dinamizmini barındıran çok katmanlı bir yapıyı öngörmektedir.

Bu model, liman yatırımlarının stratejik yatırım olarak ele alınması; kullanım ve işletme sözleşmelerinde verimlilik esaslı standartların tesis edilmesi; özellikle demiryolu bağlantıları ve liman geri sahalarının geliştirilmesi; yatırım süreçlerinin sadeleştirilmesi gibi adımlarla ekonomik yönetişim kapasitesini güçlendirecektir. Aynı zamanda etkin bir yabancı yatırım tarama ve kontrol rejiminin kurulması, veri ve siber güvenlik standartlarının yeknesak hâle

[*] Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (fevzi.gozuyesil@hbv.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-3266-1642).

getirilmesi, kritik altyapı denetiminin kurumsallaştırılması suretiyle devletin stratejik kabiliyeti de tahkim edilecektir. Böylelikle yatırım serbestisi ile millî güvenlik arasında görünür gibi duran gerilimin, bütünleşik bir mimari altında dengelenebilecek ve liman yönetimi Türkiye açısından artık sadece bir ulaştırma politikası değil, iktisadî ve güvenlik boyutlarını bir arada barındıran yüksek etkili bir yönetişim meselesi olarak telakki edilebilecektir.

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ YETKİ ALANLARINA ETKİLERİ YÖNÜNDEN ULUSLARARASI HUKUKTA İŞGAL REJİMİ

Dr. Gülsüm KAYA*

Uluslararası hukukta işgal, silahlı çatışmalarda bir tarafın diğer tarafa ait bir ülke parçası üzerinde otorite kurması anlamına gelir. İşgal kurumunun kuralları IV No'lu Lahey Sözleşmesi, IV No'lu Cenevre Sözleşmesi ve buna ek I No'lu Protokolle düzenlenmişse de düzenlemelerin bazı eksiklikleri bulunduğu tartışılmıştır. Lahey Sözleşmesinin 43. maddesine göre işgalci devlet "*kamu düzenini ve güvenliğini mümkün olduğunca yeniden tesis etmek ve sağlamak için elinden gelen tüm önlemleri almalı ve kesinlikle engellenmedikçe ülkede yürürlükte olan yasalara saygı göstermelidir*". Bu çerçevede kıyı devletinin deniz alanlarına dair yasal düzenlemelerine saygı gösterilmesi yükümlülük olarak düzenlenmiş ancak işgalci devletin deniz yetki alanlarına etki eden bazı eylemlerde bulunması tamamen engellenmemiştir. Çalışmada bu etkiler deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ve bu alanlardaki kaynaklardan faydalanılmasına ilişkin olmak üzere iki başlıkta değerlendirilecektir.

Deniz yetki alanları arasında işgale konu olma bakımından bir ayrımın varlığından söz etmek güçtür. Zira kara savaşına ilişkin olarak ortaya çıkan işgal kuralları devletin egemenliğine tâbi olan deniz alanları ve devletin egemen haklar kullanabildiği deniz alanlarından ayrıca bahsetmez. Öte yandan deniz yetki alanlarından karasuları ve kıta sahanlığının ilanı gerekmese de dış sınırları belirleme gerektirirken bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölgenin ilanı gerekir. Her ne kadar işgal edilen devletin yasal düzenlemelerinin korunması gerekse de işgalci devletin belirleme ve sınırlandırmaya dair yetkileri 43. maddedeki "kamu düzeni ve güvenliğini sağlama" şartını sağlayan hallerde kullanabileceği ileri sürülmektedir.

Deniz yetki alanlarında bulunan doğal kaynaklardan faydalanma ise Lahey Sözleşmesinin 55. maddesi kapsamında ele alınarak işgalci devletin "kamu binalarının, gayrimenkullerin, ormanların ve tarım arazilerinin yöneticisi ve kullanma ile yararlanma hakkı sahibi" olduğunu belirtilir. Bu hükmün

* Bursa Uludağ Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (kaya.gulsum@gmail.com) (ORCID: https://orcid.org/0000-0003-3901-0540).

içeriğindeki yönetim ve yararlanma ifadelerine dayanılarak, bu durum ilgili kaynağın tükenmesine sebep olan bir faaliyeti içermiyorsa, işgalci devletin kıyı devletine ait deniz yetki alanlarındaki doğal kaynakları yönetme ve bunlardan yararlanma hakkına sahip olduğu savunulmaktadır. Hatta yenilenemeyen kaynakların kullanılmaması işgal altındaki ülke halkının ekonomik güçlüğe düşmesine sebep olacak veya ülkedeki statükoya etki edecek ise bunların da işgalci devlet tarafından kullanılabileceği belirtilir.

Çalışmada işgal rejimi kapsamında görülebilen yetkiler değerlendirilerek bunun ortaya çıkardığı uluslararası hukuka aykırı sonuçlar ele alınacaktır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

KONİŞMENTODA TAŞIYANIN SORUMSUZLUK KAYITLARININ GEÇERLİLİĞİ VE DEF'İ OLARAK İLERİ SÜRÜLMESİ

Dr. Hakan KOÇAK[*]

Konişmento, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı ancak konişmentonun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu kıymetli evrak niteliğinde bir senettir. Uluslararası ticaretin ve deniz taşımacılığının sürekliliği ve sürdürülebilirliği açısından önemli bir işleve sahip olan konişmento, emre, nama veya hamiline düzenlenebilmektedir. İspat ve emtiayı temsil işlevine sahip konişmento yönünden taşıyanın sorumluluğu, kural olarak, konişmentoda çekincesiz yer alan beyanların doğruluğuna ilişkin kesin karineye dayalı objektif bir sorumluluktur (6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1178 vd., m. 1239/3). Taşıyanın konişmento kapsamındaki sorumluluğu TTK m. 1243/1'de emredici şekilde düzenlenmiş olup doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar kural olarak geçersizdir. Sorumluluğu sınırlayan veya kaldıran durumlar, genel olarak "marjinal kayıt" şeklinde adlandırılan TTK m. 1239/1'de öngörülen çekinceler ile TTK m. 1244'te öngörülen istisnai durumlar ve anlaşmalardır.

Konişmentoda marjinal kayda yer verilmediğinde, taşıyan, eşyaya ilişkin konişmentoda belirtilenin aksini konişmentoyu devralan iyiniyetli hamile karşı ileri süremez. Benzer şekilde, TTK m. 1244'te öngörülen sorumluluğun sınırlandırılmasına yönelik kayıtların üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmesi bazı sınırlara tabidir. Örneğin, eşyanın özel niteliklerinin veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmaların taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırması için, bu anlaşmaların ve "emre değildir" kaydının konişmentoya dercedilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, marjinal kayıtların niteliği, atıf (*incorporation*) kayıtlarının yeterli olup olmadığı ve menfi emre kaydı şartının kapsamı tespit edilmelidir.

[*] DEHUKAM Uzman Araştırmacı; Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (hakan.kocak@asbu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9591-028X).

Taşıyanın konişmentodan doğan sorumluluğunu sınırlandıran def'ilerin kapsamı, konişmentoya özel hükümler dışında kıymetli evraka ilişkin TTK hükümleri çerçevesinde tespit edilmelidir. Bu kapsamda, konişmentonun nama, emre veya hamiline yazılı olması ile konişmentoda yer verilen kayıtların kapsamı önem arz etmektedir. Bunun yanı sıra, konişmentoyu taşıma işleri komisyoncusunun düzenlemesi, taşıtan ile konişmento hamilinin aynı kişi olması gibi durumlar, taşıyanın hamile karşı ileri sürebileceği def'ilerin kapsamını etkilemektedir.

Bu tebliğde, taşıyanın konişmento kapsamında sorumluluğunu sınırlandıran kayıtlar ve bunun hamile karşı ileri sürülebilmesi TTK, Hamburg Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları çerçevesinde incelenmektedir.

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZDE ÇIPLAK HAYATIN TEHLİKESİ: EGEMENLİK, İSTİSNA ALANI VE İNSANİ YARDIM GEMİLERİNİN HUKUKİ KORUNAKSIZLAŞMASI

Dr. Mehmet Sercan ERCAN[*]

Bu bildiri, uluslararası sularda insani yardım taşıyan gemilerin giderek artan hukuki korunaksızlığını, pozitif deniz hukukunun sınırları ile modern egemenlik teorileri arasındaki gerilim ekseninde ele almaktadır. Temel tez, insani yardım gemilerinin karşılaştığı müdahale, alıkoyma ve idari engelleme pratiklerinin uluslararası hukukun yetersizliğinden değil; hukukun parçalanmış yapısının ve devlet egemenliğinin "istisna yetkisi"nin deniz üzerinde yeniden üretilmesinden kaynaklandığıdır. Bu durum, Giorgio Agamben'in "istisna hali" ve "çıplak hayat (*vita nuda*)" kavramları çerçevesinde, denizde korumasız bırakılan insan yaşamının hukuken tanınmayan bir statüye sürüklenmesi olarak kavramsallaştırılmaktadır.

Pozitif hukuk açısından bakıldığında, insani yardım gemileri kural olarak güçlü bir koruma zeminine sahiptir: Açık denizlerde bayrak devletinin münhasır yetkisi, denizde yardım yükümlülüğü ve silahlı çatışma hâllerinde insani erişim hakkı bu çerçeveyi oluşturur. Ancak uygulamada bu koruma kolayca aşılabilmektedir. Çalışma bu kırılmayı üç temel mekanizma üzerinden analiz etmektedir: (1) "Güvenlikleştirme" söylemi yoluyla insani gemilerin tehdit kategorisine dahil edilmesi, (2) insani yardım eylemlerinin "yasa dışı göçe yardım" suçlamalarıyla kriminalize edilmesi, (3) hukukun askıya alınmasından ziyade araçsallaştırılması anlamına gelen "*Nomofication*" süreci; yani liman devleti kontrolü gibi teknik rejimlerin insani faaliyetleri engellemek üzere kullanılması. Ayrıca, uluslararası kurumların gecikmiş, teknikleşmiş ve "tarafsızlık" iddiasıyla şekillenen pasif tutumu, bu istisna alanının kurumsal olarak normalleşmesini hızlandırmaktadır.

Bu analiz, deniz alanındaki hukuki kırılganlığın yalnızca devletlerin keyfi uygulamalarından değil, uluslararası hukukun farklı normatif rejimleri arasındaki hiyerarşi eksikliğinden ve egemenliğin "hukuku askıya alma

[*] Avukat (mehmetsercanercan@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-5098-2271).

kapasitesi”nden beslendiğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle çalışma, yalnızca normatif ihlallerin teşhirine değil, olumlu bir çözüm tasarımına da odaklanmaktadır.

Sonuç olarak çalışma, insani yardım gemilerinin yaşadığı hukuki korunaksızlığın teknik bir “deniz hukuku boşluğu” değil, denizde üretilen bir “istisna alanı” olduğunu savunmakta; çözümün de hukuku güçlendiren yeni bir normatif mimaride yattığını ileri sürmektedir. Bu bağlamda, insani yardımın denizde engellenmesi yalnızca operasyonel bir sorun değil, egemenliğin sınırlarını ve hukukun kapsama alanını yeniden tanımlayan temel bir kamusal hukuk sorunudur.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TİP GEMİ SATIŞ SÖZLEŞME FORMLARI ÜZERİNE KARŞILAŞTIRMALI BİR DEĞERLENDİRME

Dr. Mustafa BAŞKARA*

Gemi satış sözleşmesi, deniz yoluyla ticaretin temel unsuru olan gemiye ilişkin olup çoğunlukla uluslararası nitelik taşır. Bu uluslararası yapı nedeniyle geminin bayrağı ile tarafların tabi olduğu hukuk farklı olabilmektedir. Bu farklılık, sözleşmeye uygulanacak hukuk ile mülkiyet devrine uygulanacak hukukun da çoğu zaman birbirinden ayrılmasına neden olmaktadır. Gemi satış sözleşmesinde alıcı ve satıcı tarafın yanı sıra brokerler, kredi kuruluşları ve gemi sınıflama kuruluşları gibi diğer ilgililer de sürece dâhil olmaktadır. Uygulamada gemi satış sözleşmesi genellikle tip sözleşme formları esas alınarak hazırlanmaktadır. Çok taraflı menfaat dengesinin kurulduğu gemi satış sözleşmesinin kendine özgü nitelikleri vardır. Gemi satış sözleşmeleri, tarafları, konusu ve mülkiyetin devri bakımından özellik arz eden bir sözleşme türü olmasına rağmen Türk hukukunda ayrı bir sözleşme türü olarak düzenlenmemiştir. Bu sözleşmelere kural olarak Türk Borçlar Kanunu'ndaki satış sözleşmesi hükümleri uygulanır.

Gemi satış sözleşmelerine ilişkin uluslararası düzeyde yeknesak bir düzenlemenin bulunmaması ve Türk hukukunda da bu sözleşme türünün Türk Ticaret Kanunu'nda ve Türk Borçlar Kanunu'nda özel hükümlerle ele alınmamış olması, gemi alım-satım işlemlerinde tip sözleşmelerin kullanılmasını yaygın hale getirmektedir. Ancak Türk hukukuna tabii gemi satış sözleşmelerinde de mütemadiyen rastlanılan bu tip sözleşme formu hükümlerinden bazıları Türk mevzuatının emredici hükümleri ile çelişkilidir. Ayrıca uygulamada yerleşik gemi satış pratikleri ile mevzuatın gereklilikleri bazı konularda bağdaşmamaktadır. Bu tebliğ kapsamında uygulamadaki yaygın kullanımına karşın öğretide yeterince incelenmemiş olan gemi satışına ilişkin tip sözleşme formlarından SALEFORM 2012, SSF 2011, NIPPONSALE, DEMOLISHCON ve SHIPSALE karşılaştırmalı şekilde değerlendirilecektir.

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Müdürü; Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (baskara@dehukam.org) (ORCID: 0000-0003-0312-065X).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

KONİŞMENTODAKİ HARİCİ HAL VE DURUM KAYITLARININ TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA ETKİSİ

Dr. Onur YILMAZ[*]

Bu tebliğde, deniz ticaretinde son yıllarda tartışma konusu hâline gelen konişmentodaki "haricen belli olan hal ve durum" (*in apparent good order and condition*) kayıtları, güncel yargı kararları ve uluslararası düzenlemeler ışığında ele alınacaktır. Bu doğrultuda özellikle taşıyanın harici durum inceleme yükümlülüğünün kapsamı ile konişmentoda yer alan "bilinmiyor" (*unknown*), "*said to contain*" ve Retla klozu gibi kayıtların iyiniyetli konişmento hamilleri bakımından geçerliliği ve sınırları tartışılacaktır.

Söz konusu hususlar, Türk Ticaret Kanunu, Hague-Visby ve Hamburg Kuralları ile İngiliz hukukundaki *estoppel* doktrini çerçevesinde ele alınacaktır. Tebliğde, son dönemde yargı kararlarında öne çıkan yaklaşımlar analiz edilerek, konişmentonun ispat fonksiyonuna ilişkin yorum farklılıklarının deniz ticareti pratiğinde doğurduğu sonuçlar ortaya konulacaktır.

Bu yönüyle çalışma, yukarıda belirtilen hususlar bakımından taşıyanın konişmento kapsamındaki sorumluluğunu doktrinel ve uygulamaya yönelik olarak yeniden değerlendirmeyi, farklı hukuk sistemlerinde bu sorumluluğun nasıl şekillendiğini ortaya koyarak konuya ilişkin yorum birliğine hizmet etmeyi amaçlamaktadır.

[*] Avukat (avdronuryilmaz@gmail.com) (ORCID: 0009-0008-0426-494X).

DEHUKAM
10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA ÖZEL DUYARLI DENİZ ALANLARI: TÜRKİYE'NİN DENİZ MEKÂNSAL PLANLAMASI BAĞLAMINDA BİR DEĞERLENDİRME

Dr. Sami DOĞRU*

Denizler ve deniz çevresinin korunması, yalnızca canlı kaynakların korunması ve biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilirliği açısından değil, aynı zamanda iklim değişikliğiyle mücadele, gıda güvenliği ve küresel ekonomik denge açısından da hayati öneme sahiptir. Aşırı avlanma, deniz kirliliği, plastik atıklar ve asitleşme gibi tehditler, deniz ekosistemlerinin bütünlüğünü zedelemekte ve insan yaşamı üzerinde doğrudan etkiler yaratmaktadır. Bu bakımdan, korunmaya ihtiyacı olan denizlerin bazı bölgelerinde ekolojik, sosyoekonomik veya bilimsel önemi nedeniyle bu ihtiyaç günümüzde özellikle daha da büyüktür.

Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarından "Sudaki Yaşam" hedefi, "kıyı ve deniz alanlarının en az %10'unun etkili biçimde korunmasını" öngörmektedir. Bu hedef, özellikle kıyı şeritlerinde ekolojik değeri yüksek, biyoçeşitlilik açısından hassas, iklim değişikliğinden doğrudan etkilenen ve deniz ulaştırmasından etkilenen bölgelerde "koruma alanlarının" oluşturulması gereğini ortaya koymaktadır.

Bu nedenle, uluslararası toplum, deniz çevresi ile denizde canlı kaynakların korunması ve biyoçeşitliliğin sürdürülmesine yönelik çok sayıda sözleşme imzalamıştır. Bu sözleşmeler her devlete deniz kirliliğinin korunması ve önlenmesi konusunda yetki vermektedir. Bu çerçevede devletler özellikle kıyı şeritlerinde ekolojik değeri yüksek, biyoçeşitlilik açısından hassas, uluslararası ulaştırma faaliyetlerinden etkilenen bölgelerde "koruma alanları" oluşturmaktadır. Söz konusu koruma alanları uygulamasından biri de "Özel Duyarlı Deniz Alanları (*Particularly Sensitive Sea Areas* – PSSA/ÖDDA)" kavramıdır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), diğer deniz koruma alanlarına göre daha sıkı kurallarla koruma sağlayan ÖDDA'nın tespit edilip, resmen belirlenebileceği bir mekanizma ve gemilerin uyması gereken özel

* Çağ Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (samidogru@cag.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-7052-2862).

koruyucu önlemleri oluşturmuştur. Şu ana kadar dünyada 15 ÖDDA tespit edilip, belirlenmiştir.

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye ise, çevre denizlerinde belirlediği "deniz koruma alanlarını" DEHUKAM koordinasyonunda ve ilgili kurum ve kuruluşların katkılarıyla hazırlanan "Türkiye Deniz Mekânsal Planlaması Haritası" ile 16 Nisan 2025 tarihinde kamuoyuyla paylaşmıştır. Bunların içinde henüz ÖDDA mevcut değildir. Bununla birlikte Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz kıyılarında ekolojik hassasiyet taşıyan ve deniz ulaştırmasından zarar görebilecek bölgelerin ÖDDA statüsüyle korunması son derece önemlidir.

Bu çalışmada, ÖDDA'nın tanımı ve hukuki statüsü ortaya konmakta ve dünyadaki uygulamaları özetlenip Türkiye'nin ÖDDA ilan etme gerekliliği değerlendirmektir. Bu kapsamda, önce deniz çevresinin korunması hakkında özet bilgi verilerek ÖDDA'nın ortaya çıkışı ve tanımı, hukuki statüsü özetlenmekte; ardından dünyadaki uygulamalar incelenmekte ve son olarak Türkiye'nin çevre denizlerinde koruma altına alınması gereken alanlar içinde ÖDDA ilanı edilmesi konusu değerlendirilmektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRK TİCARET KANUNU VE YENİ TİP GEMİLER: BEŞİNCİ KİTAP HÜKÜMLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME[*]

Dr. Selim Ciğer[**]

Yeni tip, ya da sıklıkla kullanıldığı şekliyle, otonom gemilerin yakın bir gelecekte deniz ticaretinde yaygın şekilde kullanıma geçecekleri öngörülmektedir. Bazı projeksiyonlara göre 2030 yılına gelindiğinde denizcilikte yeni teknolojiler ve otonom gemilere ait pazarın global ölçekte 278 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. Bu pazardan pay almak amacıyla yapılan hazırlıklar çerçevesinde, bazı ülkeler ulusal mevzuatlarını otonom gemilere uyumlu hale getirmek için geçtiğimiz yıllarda bir dizi kanun değişikliği gerçekleştirmiştir. Bu gelişmeler ışığında meselenin Türk Hukuku bağlamında da ele alınmasında isabet olduğu değerlendirilmektedir. Bu nedenle, bu çalışmada Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) beşinci kitap hükümlerinin yeni tip gemilere uyumu incelenerek, mevcut hükümlerin otonom gemilere uygulanması bakımından ortaya çıkması muhtemel problemlerin tespiti ile çözümü kapsamında TTK hükümlerinde yapılabilecek değişikliklere ilişkin bazı öneriler sunulması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede, beşinci kitap hükümlerinin kayda değer bir bölümünün uygulanması bakımından önemli sorunlar beklenmediği söylenebilir. Bununla beraber, kanunda bulunan yüze yakın madde otonom gemilere uygulanma kabiliyetinden ya kısmen ya da bütünüyle, yoksundur ya da mahiyeti itibariyle otonom gemiler ile uyumsuzdur. Dolayısıyla bu hükümlerin otonom gemiler bağlamında da uygulanabilmesini temin etmek için bazı değişikliklerin gerçekleştirilmesi şart görünmektedir. Öte yandan, bu amacın bazı temel hükümlerde yapılacak ekleme ve değişikliklerle gerçekleştirilebileceği kanısındayız. Böylelikle yeni tip gemilere özel olarak kaleme alınacak düzenlemeler tamamlanana kadar, TTK beşinci kitap hükümlerinin otonom gemilere uygulanmasının bir ara çözüm olarak benimsenmesi mümkün olacaktır.

---

[*] Bu makale DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi'nin 8. cilt "DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı"nda yayımlanmış olup, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu'nda tebliğ olarak sunulduğundan makalenin öz kısmına işbu kitapta da yer verilmiştir.

[**] Süleyman Demirel Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (selimciger@sdu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-7546-7612).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ YETKİ ALANLARINDA ENERJİ KAYNAKLARINA YÖNELİK MÜDAHALELERİN CEZA HUKUKU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Dr. Şenel SARSIKOĞLU*

Türkiye'nin deniz yetki alanlarında Mavi Vatan doktrini çerçevesinde sürdürdüğü hidrokarbon arama ve çıkarma faaliyetleri hem milli egemenliğin hem de enerji güvenliğinin temel unsurlarından biri haline gelmiştir. Bu alanlarda yaşanan egemenlik ihtilafları ve enerji rekabeti denizaltı tesislerine, boru hatlarına ve araştırma gemilerine yönelik sabotaj, veri sızdırma ve diğer müdahale eylemlerinin artmasına yol açmıştır. Bu tür fiiller yalnızca uluslararası hukuk bakımından değil, aynı zamanda Türk ceza hukuku açısından da ciddi neticeler doğurmaktadır.

Bu çalışmada deniz yetki alanlarında enerji kaynaklarına yönelik müdahalelerin ceza hukuku bakımından değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Çalışma kapsamında ilkin deniz yetki alanlarının hukuki statüsü ve Türkiye'nin bu alanlardaki egemenlik hakları gerek iç hukuk ve gerekse uluslararası hukuk açısından ele alınacaktır. Devamında Türk Ceza Kanunu'nun ilgili hükümleri kapsamında enerji tesislerine yönelik sabotaj, veri sızdırma ve ekonomik çıkar amaçlı ihlallerin cezai boyutu incelenecektir.

Nihayetinde bu tür suçlarda delil elde edilmesi, yargı yetkisinin kullanılması ve uluslararası iş birliği sorunları değerlendirilecek; mevcut kanuni çerçevenin Mavi Vatan doktrininin güvenlik boyutuyla ne ölçüde uyumlu olduğu tartışılacaktır. Böylece Türkiye'nin deniz yetki alanlarında enerji güvenliğini korumaya yönelik cezai mekanizmaların güçlendirilmesi için hukuki öneriler sunulacaktır.

* Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (senels@kastamonu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-2204-8422).

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

İHTİLAFLI DENİZ YETKİ ALANLARINDA YENİLENEBİLİR ENERJİ FAALİYETLERİ BAĞLAMINDA ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU'NUN YETERLİLİĞİNE DAİR BİR DEĞERLENDİRME

Öğr. Gör. Dr. Hamza ÇORUM*

Sürdürülebilirlik ve iklim değişikliğiyle mücadele hedefleri doğrultusunda denizlerde mevcut yenilenebilir enerji kaynaklarına talep artmaktadır. Denizlerin büyük bölümünün çeşitli enerji kaynaklarını barındırmasına karşılık enerji üretimine elverişli alanlar oldukça sınırlıdır. Öncelikle enerji iletiminin maliyet ve verimlilik gereksinimleri, üretimin yüksek enerji talebi bulunan bölgelere yakın olmasını gerektirir[1]. Ayrıca yaygın kullanılan güneş panelleri ve rüzgâr türbinlerinin henüz açık deniz koşullarına yeterince dayanıklı ve elverişli olmaması nedeniyle yenilenebilir enerji faaliyetleri günümüzde karasuları, münhasır ekonomik bölge (MEB) ve kıta sahanlığının karaya yakın kesimlerinde yoğunlaşmaktadır[2]. Bu bölgelerde ise sıklıkla birden fazla devletin egemenlik iddiası çakışmaktadır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi[3] (BMDHS) başta olmak üzere genel kabul gören uluslararası antlaşmalarda ihtilaflı deniz yetki alanlarında yenilenebilir enerji üretimine dair hüküm bulunmamakta; iki konu ayrı ve sınırlı biçimde ele alınmaktadır. BMDHS denizlerde yenilenebilir enerjiye ilişkin yalnızca devletlere MEB üzerinde "sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi" hakkı tanıyan 56. maddeyi içermektedir. İhtilaflı yetki alanlarında uygulanacak hukuk bakımından ise Sözleşme, karasuları için eşit uzaklık ilkesini[4]; MEB ve kıta sahanlığı için ise geçici bir hukuk rejimini öngörmektedir. Bu rejime göre bir sınırlandırma anlaşması yapılıncaya kadar pratik nitelikte

* Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Öğretim Görevlisi (hamzacorum@aybu.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-0862-2245)

1 Penelope Crossley, Renewable Energy Law: An International Assessment (Cambridge University Press 2019) 22.

2 Hugo Diaz Díaz ve Carlos Guedes Soares, "Review of the Current Status, Technology and Future Trends of Offshore Wind Farms" (2020) 209 Ocean Engineering.

3 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (10.12.1982, Y.G:16.11.1994) Birleşmiş Milletler Antlaşma Serisi, C. 1833, s. 397.

4 Madde 15.

geçici düzenlemelere varmak ve nihai anlaşmayı tehlikeye atmaktan veya engellemekten kaçınmak için her türlü çabanın gösterilmesi gerekmektedir[5].

BMDHS'de öngörülen bu hukuki rejimin, esasında uluslararası yargı kararları ve öğretide benimsenen uluslararası hukukun genel ilkelerinin bir yansıması olduğu söylenebilir[6]. Yenilenebilir enerji üretimi bakımından burada öne çıkan ilkeler, itidal yükümlülüğü, iyi niyetle davranma, müzakere etme yükümlülüğü ve en önemlileri çevreye kalıcı zarar vermeme ve diğer devletlerin hak ve egemenliğine gerekli özeni gösterme yükümlülükleridir. Bu ilkeler ışığında devletlerin tek taraflı yenilenebilir enerji faaliyetlerinden önce ve faaliyet esnasında bildirimde bulunması, danışması gerektiği söylenebilir. Bu faaliyetlerin çevreye verdikleri (kalıcı) zararlar ise henüz belirsizdir ve bu belirsizlik devletlerin bazı hak ve yükümlülüklerine de sirayet eder. Bu faaliyetlerin çevreye etkisini kesin delillerle ortaya koyan bilimsel gelişmeler doğrultusunda ihtilaflı deniz alanlarında yenilenebilir enerji faaliyetlerine yönelik devletlerin hak ve yükümlülüklerini belirleyen bir hukuk benimsenebilir.

5 Madde 74/3 ve 83/3.

6 Youri van Logchem, "Exploration and Exploitation of Oil and Gas Resources in Maritime Areas of Overlap under International Law: The Falklands (Malvinas)" içinde Ruth A Kok ve Jure Vidmar (ed), HYIL (BRILL 2017) 60.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

BAYRAK DEVLETİNİN TİCARET GEMİLERİ ÜZERİNDEKİ CEZAİ YETKİSİ BAĞLAMINDA BİR YETKİ SORUNU: 5237 SAYILI TÜRK CEZA KANUNU'NUN YER BAKIMINDAN UYGULANMASI

Arş. Gör. Dr. Abdülkadir NACAR*

Ülkesellik ilkesi devletlerin cezai yargı yetkisi açısından belirleyici bir ilkedir. 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun (TCK) 8. maddesinde Türk hava sahası ve karasularında Türkiye'nin yargı yetkisi belirtilmiştir. Bunun yanında Türk hava ve deniz araçlarında veya bu araçlarla işlenen suçlar sadece açık denizde ise ülkesellik ilkesi bağlamında cezai yargı yetkisi tanınmıştır. Diğer taraftan Ceza Muhakemesi Kanunu (CMK) 15. madde "Türkiye dışında iken" ifadesini kullanarak hem açık denizlerde hem de yabancı devletlerin karasularında Türk ticaret gemilerinin bir suça ev sahipliği yapması veya suç işlenmesinde araç olarak kullanılması halinde Türk Mahkemeleri'nin yetkili olduğunu belirtmiştir. Söz konusu çelişki ceza hukuku doktrininde tartışmalı olmakla birlikte baskın görüş, TCK'yı esas alarak yabancı devletin karasularında Türk bayraklı ticaret gemisinde işlenen suçlarda kategorik olarak yetki kullanılamayacağı kanaatindedir. Uluslararası hukuk açısından bu durum Türkiye'nin meşru bir yargı yetkisinden feragati anlamı taşımaktadır. Zira 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 27. maddede karasularında işlenen bir suçun kural olarak bayrak devletinin yargı yetkisinde bulunduğu ifade edilmiştir. TCK düzenlemesi Türkiye'nin karasularında istisnasız bir cezai yetkiye öncelik verdiği yönünde yorumlanabilir. Ancak çalışmamız TCK'da CMK'ya benzer bir düzenleme yapılması durumunda bunun *ipso facto* karasularında cezai yetkiden ödün verildiği anlamı taşımayacağını savunmaktadır. Böyle bir düzenleme gelişen Türk gemiciliği göz önüne alınarak farazi ülke bağlamında Türkiye'nin yargı yetkisini genişletecektir. Bununla birlikte BMDHS 27. maddenin sınırladığı karasuları yetkisine yönelik ısrarlı muhalefet devam ettirilebilir. Zira uluslararası hukukta mütekabiliyet belirli bir hukuki ilişkide ilgili taraflar arasında uygulanır. Devletlerin herhangi bir uyuşmazlık veya hukuki ilişki söz konusu değilken üçüncü devletlerden aynı düzenlemeleri bekleyerek normatif olarak mütekabiliyet gözetmesi gerekmemektedir. Ayrıca ısrarlı muhalefet

* Atatürk Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi (anacar@atauni.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5763-0498).

sürekli ve açık şekilde tespit edilmesi gerektiğinden TCK 8. maddenin ima ettiği şekliyle tekemmül etmez. Bu bağlamda çalışmamız TCK 8. maddeye yönelik uluslararası hukuk perspektifinden çeşitli öneriler ortaya koymaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

IMO SÖZLEŞMELERİNDE ZIMNİ KABUL USULÜ İLE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERİN TÜRK HUKUKUNDA YÜRÜRLÜĞE GİRMESİ KONUSUNDAKİ TARTIŞMALAR

Arş. Gör. Dr. Enver ARIKOĞLU*

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) uygulamasında, milletlerarası sözleşmelerde teknik meselelere ilişkin değişikliklerin pratik bir şekilde yürürlüğe girmesini sağlamak amacıyla oybirliği gerektiren genel değişiklik usulünden farklı olarak zımni kabul usulü oluşturulmuştur. Bu usulde taraf devletler yeterli sayıda itirazda bulunmazlarsa, değişiklik tüm taraflar için belirlenen tarihte yürürlüğe girmektedir. Fakat ulusal andlaşma süreçleri, yürürlüğe girmeden önce tüm andlaşma işlemlerinin yürütme veya yasama organı tarafından onaylanması gereğini kabul eden devletler açısından, bu usulle kabul edilen değişikliklerle ilgili iç hukukta işlem yapılmayacağı ve bunların doğrudan iç hukukta yürürlüğe gireceği anlamına gelmemektedir.

Bu sebeple zımni usulle kabul edilen andlaşmaların Türk hukukunda yürürlüğe girmesi ile ilgili uygulamada ve doktrinde farklı değerlendirmeler ortaya çıkmıştır. Bir görüşe göre, zımni kabul usulüne uygun şekilde yapılan değişikliklerin kabul edilmelerinin bir kanunla uygun bulunmaları gereği üzerinde durulmaktadır. Bir başka görüşe göre, zımni kabul usulüne uygun şekilde kabul edilen değişikliklerin bir uygun bulma kanunu ile onaylanması gerekmemekle birlikte, hukuksal ve uygulamaya ilişkin sorunların önlenmesi için değişikliklere aleniyet kazandırılması ve yürürlük tarihlerinin duyurulması gerekmektedir. Bunun en uygun yolu, değişiklik metinleriyle birlikte bunların yürürlük tarihlerinin bir Cumhurbaşkanlığı Kararı ekinde Resmî Gazete'de yayımlanmasıdır. Bir başka görüşe göre ise, IMO'nun zımni kabul usulüne dayanılarak yapılan değişiklikler IMO Genel Kurulunda belirlenen yürürlük tarihinde Türkiye Cumhuriyeti hakkında da bağlayıcı hâle gelir ve ayrıca Türk iç hukuku bakımından ayrıca bir usul işletilmesi gerekli değildir.

Böyle bir konu milletlerarası hukuk ile iç hukuk arasındaki ilişkiler konusuyla doğrudan ilgilidir. Bu tebliğde konuyu bu çerçevede el alarak, zımni kabul

* İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi (enar@istanbul.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-8343-3466).

usulünün devletlerin andlaşmalarla ilgili iç hukuk işlemi yapmasını ortadan kaldıran bir usul olmadığı temel alınarak, Türk hukukunda Anayasa m. 90 ve ilgili mevzuat çerçevesinde tartışmalı yönlere bir açıklık getirilmeye çalışılacaktır.

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

CEBRİ İCRA KANUNU TASLAĞI'NIN "DENİZ CEBRİ İCRA" BAŞLIKLI 4. KİTABINDAKİ MİLLETLERARASI YETKİ VE UYGULANACAK HUKUKA DAİR HÜKÜMLERİN 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU'NUN İLGİLİ HÜKÜMLERİ, MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER VE TÜRK MAHKEMELERİNİN KARARLARI ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

Ar. Gör. Dr. Halil Alperen IŞIK*

Adalet Bakanlığı tarafından 2025 yılı ağustos ayında kamuoyu ile paylaşılan Cebri İcra Kanunu Taslağı deniz cebri icra hukuku ile ilgili de bazı düzenlemeler içermektedir. Öyle ki taslağın kanuna dönüşmesi halinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Deniz Ticareti" başlıklı 5. Kitabının "Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler" başlıklı 8. Kısmı ve 2004 sayılı İcra İflas Kanunu'nun deniz cebrî icraya ilişkin özel hükümleri ilga edilecek, mülga hükümler yerine Taslağın m. 465 ila m. 509 hükümleri uygulanacaktır.

Taslağın "Deniz Cebri İcra" başlıklı 4. Kitabında milletlerarası özel hukuku da ilgilendiren birçok düzenleme bulunmaktadır. Bilhassa Türk gemilerinin yurtdışında satışının Türkiye'de etki doğurabilmesine ve yabancı gemilerin Türkiye'de satışının tabi olduğu hukuka dair kurallar başta olmak üzere, gemilerin ihtiyati haczi sonrasında haczi tamamlayan merasim olarak dava açılması ve icra takibine girişilmesi bakımından kabul edilen yetki kuralları ve bir deniz alacağının esası hakkında verilmiş yabancı mahkeme ve hakem kararlarının tenfizine dair kurallar milletlerarası özel hukukun inceleme alanı içinde kalmaktadır. Bunlara ek olarak Taslak ile getirilen yabancı sicile kayıtlı gemilerin satışı (m. 475), satışa dair artırmanın ilanı (m. 476) ve ilana dair özel durumlar, artırma suretiyle satış sonucu geminin yeni malikinin mülkiyeti her türlü takyidattan ari olarak edinmesi (m. 477/II-III), geminin ihtiyati haczini talep edebilecek kişilerin teminat yükümlülükleri (m. 491) Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı verebilecek mahkemelerin yetkisine dair düzenlemeler (m. 494-497) ihtiyaten haczedilen geminin serbest bırakılması için teminat (m. 502), yabancı devletlerde ihtiyati

* Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (halperen09@gmail.com) (ORCID: 0000-0003-4189-2781).

haczin kaynağını teşkil eden deniz alacağı için mahkemelerde açılmış davalar ile yine yabancı devletlerde cereyan eden derdest tahkim yargılamalarının ihtiyati haczi tamamlayıcı merasim olarak görülüp görülmeyeceği (m. 504- m. 505/III) ve gemilerin haksız ihtiyati haczi sebebiyle açılacak tazminat davasına dair bağlama kuralı (m. 505/II) da bu kapsamda incelenmesinde fayda görülen konulardır. Sayılan konulara ilişkin ilga edilmesi planlanan yürürlükteki kanun hükümlerindeki farklı düzenlemeler, uygulamadaki bazı özel durumlar ve bilhassa yüksek yargının konuya dair kararları konuya dair yapılacak tartışmaları daha da anlamlı hale getirmeye adaydır.

Taslağa dair bir diğer husus ise Türkiye Cumhuriyeti'nin tarafı olduğu konuya dair 1993 ve 1999 tarihli milletlerarası sözleşmeler (Cenevre Sözleşmeleri) ve 2022 tarihli Pekin Sözleşmesi ile kabul edilen ilkelerin Taslağa yansımasıdır. Taslakta Cenevre Sözleşmeleri dikkate alınarak düzenlemeler yapıldığı halde Pekin Sözleşmesi'nin dikkate alınmadığı görülmektedir.

Bu kapsamda tebliğ ile sayılan hususların izah edilmesi amaçlanmaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMALARINDA ÜÇÜNCÜ DEVLETLERİN HUKUKİ ÇIKARLARININ KORUNMASINDA GÜNCEL GELİŞMELER

Arş. Gör. Dr. Hasan Utku ŞATIROĞLU*

Deniz yetki alanı sınırlandırmalarında üçüncü devletler, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasını iki şekilde etkilemektedir. İlk olarak, üçüncü devletlerin hak iddiasında bulunduğu bölgeler, sınırlandırma yapılacak ilgili alanın kapsamını değiştirebilir. İkinci olarak, üçüncü devletlerin kıyıları ve olası hakları, sınırlandırmada dikkate alınacak ilgili koşulların belirlenmesinde göz önünde bulundurulur.

Devletler, üçüncü devletlerin haklarına zarar vermemek için sınırlandırma andlaşmalarında çeşitli yöntemlere başvurmaktadırlar. Birinci yöntem, üçüncü devletlerin hak iddiasında bulunduğu alanlar andlaşma kapsamı dışında bırakmaktır. İkinci yöntem, sınırlandırma çizgisinin üçüncü devletin iddialarına yönelen kısmı için yalnızca çizginin genel yönünün gösterilmesidir. Üçüncü yöntem ise, üçüncü devletlerin hak iddiasında bulunduğu alanlara ilişkin sınırlandırmanın üçüncü devletle müzakere ya da yargısal yollardan çözüleceğini açıkça hükme bağlamaktır.

Devletlerarası yargılamalarda konu daha karmaşıktır. Uluslararası uyuşmazlık çözümünün rızai niteliği ve kararların taraflar arasında geçerli oluşu, teorik olarak kararların üçüncü devletleri haklarına zarar vermesini engeller. Bu yaklaşım UAD Statüsü 59. madde ve UDHM Statüsü 33. madde hükümlerinde de açıkça düzenlenmiştir. Bununla birlikte kararlar pratikte üçüncü devletleri etkileyebilir. Bu kararlar egemenliği tartışmalı kara ya da deniz alanlarına ilişkin saptamalar yaparak, sınırlandırma yöntemlerinden birini seçerek ve tarafların üçüncü devletle mevcut ya da muhtemel andlaşmalarının yorumuna ve uygulanışına ilişkin tespitler içererek üçüncü devletler üzerinde sonuç doğurabilir. Tarafların, kararları üçüncü devlete karşı kendi davranışlarını meşrulaştırmak için kullanabilmesi ihtimali de her zaman mevcuttur.

* Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi, (satiroglu@yahoo.com) (ORCID: 0000-0003-3238-2739).

Bu riskleri azaltmak için uluslararası mahkemeler ve tahkim mercileri sınırlandırma andlaşmalarına benzer koruma teknikleri uygular. Yaygın uygulama, sınırlandırma çizgisini üçüncü devletin hak iddialarının başladığı noktada sona erdirmek ya da son noktayı belirlemeksizin yalnızca genel yönünü göstermektir. Böylece çizginin üçüncü devletin haklarının etkilenmeye başlayacağı sınıra kadar uzanacağı belirtilir. Bununla birlikte de sürekli olarak kararların üçüncü devletlerin hukuki çıkarlarına zarar vermeyeceği de tekrarlanmaktadır.

Tebliğ, deniz alanı sınırlandırmalarında üçüncü devletlerin haklarının korunmasının gerekçesini ve bu korumaya hizmet eden yöntemleri yukarıdaki eksenler ve güncel kararlar temelinde ayrıntılandıracaktır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

ULUSLARARASI MAHKEMELERİN DANIŞMA GÖRÜŞLERİNDE DEVLETLERİN İKLİM DEĞİŞİKLİĞİYLE İLGİLİ YÜKÜMLÜLÜKLERİ: ZORLUĞA KARŞI UMUT[*]

Arş. Gör. Dr. Yeşim YILDIZ[**]

Doğanın dengesi insan eliyle bozulmuş ve gerçekleştirilen tahribatlar iklim değişikliği sorununa sebep olmuştur. Uzunca bir süre görmezden gelinen iklim değişikliği artık acil olarak ele alınması gereken konulardan biri olmuştur. Olumsuz yöndeki gidişatı durdurmak için harekete geçilmiştir. Bir yandan konuyla ilgili hukuki düzenlemeler yapılırken diğer yandan yargılamalar devam etmektedir. Bu çalışma da söz konusu acil ihtiyaca istinaden ortaya çıkmıştır. Çalışmada hem Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin hem de Uluslararası Adalet Divanı'nın iklim acil durumuyla ilgili devletlerin yükümlülüklerine ilişkin sergilediği duruş ele alınacaktır. Çalışmanın amacı; uluslararası mahkemelerin devletlerin iklim değişikliğiyle ilgili yükümlülükleri hakkındaki danışma görüşlerinin devletlerin iklim değişikliğiyle mücadelesine olan etkilerinin tayin edilmesidir. Çalışmada, Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi ve Uluslararası Adalet Divanı'nın incelemeleri ve dokümanlarının yanı sıra konuyla ilgili literatürden faydalanılmıştır. Söz konusu mahkemeler danışma görüşlerine olumlu yanıt vererek konuyu oldukça detaylı bir biçimde ele almışlardır. Çalışmanın sonucunda, danışma görüşlerinin iklim değişikliği hukuku için mihenk taşları olduğu ve iklim değişikliği hukukunun gelişmesine çok önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir.

---

[*] Bu makale DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi'nin 8. cilt "DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı"nda yayımlanmış olup, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu'nda tebliğ olarak sunulduğundan makalenin öz kısmına işbu kitapta da yer verilmiştir.

[**] Süleyman Demirel Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (selimciger@sdu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-7546-7612).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

EKOKIRIMIN ULUSLARARASI SUÇ OLARAK TANINMASININ DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASINA ETKİLERİ: MEVCUT DÜZENLEMELER, YETERSİZLİKLER VE YENİ BİR PARADİGMA ARAYIŞI

Arş. Gör. Dr. Ufuk DAL[*]

Küresel ticaretin temel faaliyeti olan denizcilik her geçen yıl deniz çevresini daha fazla etkilenmektedir. Yoğun gemi trafiği, petrol taşımacılığı, derin deniz madenciliğine yönelik hazırlık süreçleri ve giderek ağırlaşan endüstriyel baskılar, deniz ekosistemlerini ciddi biçimde zayıflatmaktadır. Mevcut uluslararası hukuk düzenlemeleri giderek daha fazla oranda deniz çevresini korumada yetersiz kalmaktadır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin çevreye ilişkin hükümleri, bölgesel deniz sözleşmeleri, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL) rejimi ve tamamlayıcı nitelikteki *soft law* metinleri incelendiğinde, bu normların büyük ölçüde önleme ve iş birliği ilkelerine dayandığı; buna karşılık ağır ve geri dönüşümü olmayan deniz çevresi tahribatına yönelik etkili bir cezai yaptırım mekanizmasının bulunmadığı görülmektedir.

Bildiride öncelikle mevcut düzenlemelerin kapsamı ortaya konacak, ardından uygulamada karşılaşılan yapısal yetersizlikler açıklanacaktır. Özellikle sorumluluğun dağılması, kasıt unsurunun belirlenmesindeki güçlükler, bilimsel kanıtın karmaşıklığı ve uluslararası denetim mekanizmalarının sınırlılığı tartışılacaktır. Daha sonra mevcut ekokırım tanımlarının deniz bağlamında uygulanabilir olup olmadığı incelenecektir. Özellikle ekokırım tanımlarındaki temel unsurların zarar eşikleri, eylemin niteliği ve çevresel tahribatın kapsamı gibi hususların deniz çevresine nasıl uyarlanabileceği sorusu sorulacak ve deniz ekosistemlerinin kendine özgü yapısı nedeniyle bu eşiklerin farklı şekilde tanımlanması gerekip gerekmediği değerlendirilecektir.

Bu değerlendirmelerden hareketle, "ekokırım"ın uluslararası bir suç olarak kabul edilmesinin deniz çevresinin korunmasına ilişkin mevcut paradigmayı

[*] Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi (udal@nku.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-1552-0896).

dönüştürme potansiyeline sahip olduğu ileri sürülecektir. Bununla birlikte ekokırım kavramının kendi içinde barındırdığı zararın ölçütlerinin belirlenmesi, failin tespiti, kasıt eşiğinin nasıl tanımlanacağı ve deniz ekosistemlerinin sınır aşan niteliğinin sorumluluk ilişkilerini karmaşıklaştırması gibi belirsizlikler bu suç kategorisinin tek başına tüm sorunları çözmeyeceğini gösteren örnek olarak sunulacaktır.

Sonuç olarak bildiride, tüm bu muğlaklıklara rağmen ekokırımın uluslararası bir suç olarak tanınmasının, devletlerin ve şirketlerin deniz çevresine ilişkin sorumluluk algısını köklü biçimde dönüştürme potansiyeline sahip olduğu ve mevcut hukuki çerçevelerin ötesine geçen yeni bir koruma bilincini teşvik edebileceği ileri sürülecektir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ VE DENİZDE İNSAN HAKLARININ KORUNMASI

Arş. Gör. Betül KARAGEDİK*

Günümüz dünyasında, herhangi bir zamanda otuz milyondan fazla insanın denizlerde bulunduğu tahmin edilmektedir. Bu insanlar, balıkçılık, denizcilik, turizm gibi denizle bağlantılı endüstrilerin çalışanları olabileceği gibi yolcular, düzensiz göçmenler gibi farklı sıfatlara da sahip olabilir. Denizlerin gözlerden uzak niteliği, denizde bulunan bu insanları, insan hakları ihlallerine karşı daha korumasız bir hale getirmektedir. COVID-19 Pandemisi, deniz haydutluğu, deniz yoluyla düzensiz göçe karşı devletler tarafından uygulanan insanlık dışı muameleler; son dönemde denizde insan haklarının korunmasının, güncel bir mesele olarak tartışılmasına yol açmıştır.

Denizde insan haklarının korunması hakkındaki hukuki rejimin tespit edilmesi ancak disiplinler arası bir yaklaşımla mümkün olacaktır. Zira bunun için uluslararası hukukunun iki farklı alanı olan deniz hukukunun ve insan hakları hukukunun, sistemik entegrasyon ilkesinin de ışığında, birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla deniz hukukunun anayasası olarak kabul edilen Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), denizde insan haklarının korunmasıyla ilgili güncel tartışmalar çerçevesinde kritik bir öneme sahiptir. Esasen BMDHS, bir deniz hukuku belgesidir ve denizde bulunan kişilerin haklarının korunmasına ilişkin doğrudan bir hüküm içermemektedir. Bununla birlikte BMDHS'nin, deniz alanları üzerindeki yargı yetkisinin devletler arasında tahsis edilmesine ilişkin hükümleri başta olmak üzere, denizde bulunan insanlara koruyucu bir hukuki rejimin sağlanması bağlamında ele alınması gereken farklı düzenlemeleri bulunmaktadır. Bildiride belirtilen bu hususlar ışığında, BMDHS hükümleri insan hakları hukuku perspektifinden incelenecek ve BMDHS'nin denizde insan haklarının korunmasındaki rolü irdelenecektir.

* Galatasaray Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Araştırma Görevlisi, (betulkaragedik@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-5092-7504).

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

HİBRİT TEHDİTLER VE DENİZ HUKUKU: GÜNEY ÇİN DENİZİ ÖRNEĞİ ÜZERİNDEN LAWFARE ANALİZİ

Öğr. Gör. Diren DOĞAN*

Güney Çin Denizi, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması, doğal kaynaklara erişim ve stratejik deniz yolları üzerindeki denetim bakımından uluslararası hukukun en tartışmalı bölgelerinden biridir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin bu alandaki yaklaşımı, savaş ve barış arasındaki gri alanda konumlanan hibrit yöntemlere dayanmakta; doğrudan çatışma riskini yükseltmeden fiilî kontrol sahasını genişletmeyi amaçlayan bir strateji çerçevesinde ilerlemektedir. Bu stratejiyi belirgin kılan asıl unsur ise, sahadaki eylemlerin hukuki ve söylemsel bir çerçevenin parçası olarak sistematik biçimde yürütülmesidir. Bu bağlamda Çin, ulusal mevzuat, diplomatik söylem, tarihsel hak iddiaları, harita terminolojisi ve sahadaki düşük görünürlüklü deniz unsurlarını eşzamanlı ve birbirini güçlendiren bir yapı içinde kullanmaktadır. Böylece uluslararası deniz hukuku, ihlal edilen değil; kademeli olarak yeniden yorumlanan ve fiilî uygulamayla desteklenerek dönüştürülen bir alan haline getirilmektedir. Yapay ada inşaları, deniz milislerinin sahadaki sürekli varlığı, lahana stratejileri ve sahil güvenlik mevzuatındaki değişiklikler, daha geniş bir lawfare mimarisinin sadece görünür bileşenleridir.

Bu çalışma, Çin'in Güney Çin Denizi'ndeki uygulamalarını hibrit tehditler ve lawfare kavramsal çerçevesi içinde ele alarak, hukukun yalnızca normatif bir metinler bütünü değil, güç mücadelesinin seyrine göre yeniden şekillendirilmek istenen bir alan olduğunu göstermektedir. Bu durum, mevcut uygulamaların Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) sınırlarından sızabildiğini ve sözleşmenin yorumlanması ya da revizyonu konusunda yeni tartışma alanları açtığını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla çalışma, güncel deniz yetki uyuşmazlıklarının yalnızca hukuki metinlere dayalı çözümlerle değil, sahadaki etki ve uygulama dinamiklerini hesaba katan daha kapsamlı bir değerlendirme çerçevesi gerektirdiğini öngörerek, BMDHS'nin gelecekteki

* Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü Öğretim Görevlisi (diren.dogan@alanya.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-6021-2828).

yorum ve uyarlama süreçlerine yönelik tartışmalara analitik bir katkı sunmayı amaçlamaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

MAVİ VATAN VİZYONU BAĞLAMINDA DENİZ KADASTROSU VE DENİZ MEKÂNSAL PLANLAMASININ ROLÜ

Arş. Gör. Halil Burak AKDENİZ[*]

Dr. Şaban İNAM[**]

Geçmişten günümüze karasal alanların etkin yönetimi ve verimli kullanımı öncelikli bir konu olarak ele alınırken, denizel alanlara daha az bir öncelik verilmiştir. Ancak günümüzde, bir ülkenin çıkarlarının yalnızca karasal alanlarla sınırlı olmadığı; ulusal egemenliğin kara, deniz ve hava unsurlarını içeren bütüncül bir yapıyı kapsadığı giderek daha fazla kabul görmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve yaklaşık kara alanı kadar deniz yetki alanına sahip bulunan Türkiye, denizlerdeki hak ve menfaatlerinin korunması ile geliştirilmesine yönelik hukuki, siyasi ve ekonomik mücadeleyi yürütme amacıyla "Mavi Vatan" vizyonunu benimsemiştir. Mavi Vatan, yalnızca savunma ve güvenlik ekseninde değil, aynı zamanda denizlerin ekonomik, çevresel ve yönetsel potansiyelinin bütüncül bir anlayışla değerlendirilmesi açısından da önemli bir vizyon sunmaktadır. Bu vizyonun, etkin ve sürdürülebilir bir şekilde uygulanabilmesi için deniz kadastrosu ve deniz mekânsal planlama gibi teknik ve yönetsel araçlarla desteklenmesi gerekmektedir. Bu çalışmada, doküman analizi yöntemi kullanılarak ilgili plan ve belgeleri, yasal düzenlemeler, akademik yayınlar ve teknik raporlar sistematik biçimde incelenmiş; deniz kadastrosu ve deniz mekânsal planlamanın Mavi Vatan vizyonunun uygulanabilirliğine katkısı çok boyutlu bir bakış açısıyla değerlendirilmiştir. Öncelikle Mavi Vatan kavramının gelişim süreci, tanımı, kapsamı ve hedefleri açıklanmıştır. Ardından, Türkiye'de deniz kadastrosunun önemi ortaya konularak, Mavi Vatan hedeflerine ulaşmada deniz kadastrosunun oynayacağı rol detaylandırılmıştır. Çalışmada aynı zamanda deniz mekânsal planlaması ile Mavi Vatan arasındaki ilişki irdelenmiş; Türkiye Deniz Mekânsal

[*] Konya Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa bilimleri Fakültesi, Harita Mühendisliği Bölümü, Arazi Yönetimi Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi, (hbakdeniz@ktun.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9504-051X).

[**] Konya Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Doğa bilimleri Fakültesi, Harita Mühendisliği Bölümü, Arazi Yönetimi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, (sinam@ktun.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9101-6109)

Planlama haritasının Mavi Vatan'ın egemenlik ve denizel kaynaklarının etkin kullanımı gibi amaçlarına nasıl hizmet ettiği ortaya konulmuştur. Bulgular, deniz kadastrosu ve deniz mekânsal planlamasının Mavi Vatan vizyonunun somutlaştırılmasında ve veri temelli karar süreçleri geliştirilerek hayata geçirilmesinde büyük öneme sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Sonuç olarak, deniz kadastrosu ve mekânsal planlamanın entegrasyonu, Türkiye'nin deniz yetki alanlarının güvenli, verimli ve sürdürülebilir yönetimi açısından stratejik bir gereklilik olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, deniz mekânsal planlama süreci daha ayrıntılı ve kapsamlı bir şekilde ele alınmalı, deniz kadastrosu ise bir an önce uygulamaya geçirilmelidir.

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU MAHKEMESİ'NİN TAVSİYE GÖRÜŞÜ VERME YETKİSİ VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ

Arş. Gör. Melis YÜKSEL*

Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin (UDHM) yargı yetkisi son yıllarda verilen tavsiye görüşleriyle birlikte tartışma konusu olmayı sürdürmektedir. Bu bildirinin amacı, UDHM'nin tavsiye görüşü verme bakımından sahip olduğu yargı yetkisinin hukuksal dayanaklarını ve sınırlarını özellikle iklim değişikliğini konu alan 2024 tarihli tavsiye görüşü çerçevesinde incelemektir. Birlemiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), Derin Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi'nin tavsiye görüşü verme yetkisini açıkça tanımaktadır[1]. Nitekim Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi'nin belirli hukuksal sorulara ilişkin talebi üzerine Derin Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi 2011 yılında tavsiye görüşünü açıklamıştır. Diğer yandan, BMDHS ve UDHM Statüsü hükümlerinde, BMDHS'nin yorum ya da uygulamasından doğan hukuksal sorulara ilişkin UDHM'nin tavsiye görüşü verme yetkisi açıkça düzenlenmemiştir[2]. Statü'ye göre, BMDHS'ye uygun olarak yapılan tüm başvurular ile diğer antlaşmalarda UDHM'ye yetki veren "tüm meseleler" bakımından UDHM yetkili kılınmıştır[3]. Statü'nün 16. maddesi uyarınca kabul edilen Mahkeme Kuralları'nda, BMDHS'nin amaçlarıyla ilişkili olarak bir uluslararası antlaşmada UDHM'den tavsiye görüşü isteminde bulunabileceğinin öngörülmesi durumunda, hukuksal sorular için UDHM'nin tavsiye görüşü verebileceği ifade edilmiştir[4]. UDHM, söz konusu düzenlemelere istinat ederek, Alt-Bölgesel Balıkçılık Komisyonu'nun talebi bakımından 2015 yılında; Küçük Ada Devletler Komisyonu'nun iklim değişikliği ve deniz çevresinin korunmasını konu alan talebi bakımından da 2024

* Atılım Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Uluslararası Hukuk Anabilim Dalı, Araştırma Görevlisi; Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Doktora Öğrencisi (melis.yuksel@atilim.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-2415-5010).

1 BMDHS m. 191.

2 Alexander Proelss (2019) 'Advisory Opinion: International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS)', Max Planck Encyclopedia of International Procedural Law, para. 2. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law- mpeipro/e3689.013.3689/law-mpeipro-e3689> erişim tarihi: 09.11.2025.

3 Mahkeme Statüsü, m. 21.

4 Mahkeme Kuralları, m. 138(1).

yılında tavsiye görüşlerini açıklamıştır. UDHM, son tavsiye görüşünde, değerlendirme yaparken BMDHS'nin yanı sıra birtakım iklim değişikliği antlaşmalarına da istinat etmiştir. UDHM'nin 2024 tarihli görüşünün, Uluslararası Deniz Hukukunun çevresel boyutunun güçlenmesine katkı sağladığı şüphesizdir. Bununla beraber, söz konusu görüş, UDHM'nin bu konudaki yetkisinin kapsamına ilişkin tartışmaları da derinleştirmiştir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRK HUKUKUNDA YER ALAN ELEKTRONİK KONŞİMENTONUN DEVREDİLEBİLİR ELEKTRONİK KAYITLAR MODEL KANUNU (MLETR) REFORMU KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Av. Dr. Mehmet Mücahit ARVAS*

Konşimento, uluslararası ticarette güvenliği ve ticari akışı sağlayan temel ticari belgelerden biridir.

Konşimentonun da diğer kıymetli evraklar gibi birtakım hukuki ve pratik sorunları bulunmaktadır. Bunlar; eşyayı temsil, çifte ödeme riski, def'ilerin ileri sürülmesi, kayıp, çalıntı ve imha, sahtecilik ve tahrifat, fiili egemenlik ve dijitalleşme sorunu olarak ifade edilebilir.

Bu riskleri en aza indirmek ve dijitalleşmenin önünü açmak amacıyla birçok uluslararası kuruluş tarafından çalışmalar yürütülmektedir. Bunlardan en önemlilerinden bir tanesi Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL) tarafından kabul edilen Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Hakkında Model Kanun'dur. Devredilebilir Elektronik Kayıtlara İlişkin Model Kanun (MLETR), her türlü ticaret belgesinin elektronik ortamda oluşturulabilmesi ve devredilebilmesine imkân veren ve hukuki güvenlik sunan bir metindir. MLETR şu ana kadar Birleşik Krallık, Fransa, Singapur gibi ülkeler tarafından benimsenerek iç hukuklarına aktarılmıştır.

Türkiye'de de kıymetli evrakın dijitalleşmesine yönelik çalışmalar yürütülmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1526. maddesinin ikinci fıkrası ile konşimentonun elektronik ortamda oluşturulabilmesi ve imza edilmesine imkân sağlanmıştır. Bunun yanında karekodlu çek uygulaması, lisanslı depoculuk elektronik ürün senedine yönelik mevzuat çalışmaları yapılmıştır. Ancak bu zamana kadar elektronik konşimento kullanımına dair herhangi bir veriye ulaşılamamıştır. Bunun bir sebebi ticaret yapılan ülke hukukunun elektronik konşimentonun kabul edilmesine cevaz vermemesi olması yanında MLETR'de ticaret belgelerinin oluşturulması ve kullanımı ile kullanılan sistemin

* Avukat (mmarvas@gmail.com) (ORCID: 0000-0003-1460-6620).

güvenliğine yönelik hükümlerin ne Türk Ticaret Kanunu'nda ne de ikincil düzeyde bir düzenlemenin bulunmaması olduğu değerlendirilmektedir.

MLETR temel olarak; elektronik konşimentonun devrine ilişkin zilyetlik kavramına eş olarak *control* kavramına; mükerrer ödeme, kayıp, hırsızlığı ve dolandırıcılığı önlemek, tekillik ve bütünlüğü sağlamaya; kullanılan teknolojiye ilişkin asgari birtakım gereklere; tekilliğinin sağlanmasına yönelik elektronik bütünlüğe; elektronik konşimento ile fiziki konşimentonun hukuki eşdeğer olduğuna; elektronik konşimentonun değiştirilmesine ve ciroya, aynı anda hem elektronik hem de fiziki konşimentonun olduğu durumlara ilişkin özel hükümler getirmektedir.

Bu çalışmada genel olarak kıymetli evrakın sorunları, Türk hukukunda var olan elektronik konşimentoya, MLETR'de var olan ancak Türk hukukunda eksik bulunan konular ve elektronik konşimentonun MLETR reformu kapsamına alınmasına yönelik öneriler sunulacaktır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DANIŞTAY ONUNCU DAİRESİ TARAFINDAN "BİLİRKİŞİLERİN UYACAĞI REHBER İLKELER VE BİLİRKİŞİ RAPORLARINDA BULUNMASI GEREKEN STANDARTLAR" DÜZENLEMESİNİN 27'NCİ MADDESİNİN İPTAL EDİLMESİ İLE ÇATMADA DAVA ÖNCESİ DELİL TESPİTİ RAPORU VE BİLİRKİŞİ RAPORU ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Av. Arb. Fatih Cemal KARAAUYTU[*]

6754 sayılı Bilirkişilik Kanunu 6'ncı maddesinin verdiği yetkiyle Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanlığı tarafından 07/09/2020 tarihinde "Bilirkişilerin Uyacağı Rehber İlkeler ve Bilirkişi Raporlarında Bulunması Gereken Standartlar" düzenlenmiştir. Düzenlemenin 27. maddesinde, bilirkişi raporunda hâkimin görev ve yetkisinde olan kusurluk konusunda (asli-tali veya yüzde oranlı kusur) bir tespitte bulunulamayacağına hükmedilmiştir. Söz konusu düzenleme yargıya taşınmıştır. Danıştay 10. Dairesi, 27'nci maddeyi iptal etmiştir. İptal gerekçesinde bilirkişilerin özel ve teknik bilgisini sunarak uyuşmazlıkla ilgili kanaatini bildirebilmesi için kusurluluk değerlendirmesi yapabilmesi gerektiği, 27. maddenin 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile 6754 sayılı Bilirkişilik Kanunu'ndaki ilgili hükümlerle çeliştiği belirtilmiştir[1].

Türk Ticaret Kanunu madde 1292/3'te çatmada dava öncesi delil tespitine ilişkin özel bir düzenlemeye yer verilmiştir. Buna göre tespit raporunda çatmadaki gemilerin kusur oranları belirtilememektedir. Madde gerekçesinde maddi vakıaların tespit edilmediği, bütün delillerin toplanmadığı bir aşamada uygulamada birbiriyle çelişen birçok delil tespit raporunun olduğu belirtilmektedir. Ancak uygulamada sigortacıların raporlarına itibar edildiği bilinmektedir, sigortacıların raporlarının tespit mahiyetinde olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim raporlardaki farklılıklar uygulamada sıkça rastlanmaktadır, çatmaya özgü değildir. Yukarıdaki Danıştay kararında belirtildiği gibi raporda kusurluluk derecesine yer verilmesi olağan bir durumdur, hatta bilirkişilik mesleğinin doğasına uygundur. Yargıtay tarafından

[*] Avukat; Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Programı Öğrencisi, (fatihkaraaytu@gmail.com) (ORCID: 0009-0009-5284-2780).

[1] Danıştay 10. Daire, 11.03.2025, Esas 2021/3687, Karar 2025/1505.

verilmiş olan kararlarda delil tespit raporundaki zarara ilişkin tespitlerin esasa ilişkin davada bağlayıcı olmadığına hükmedilmiştir[2]. Delil tespit raporundaki kusura ilişkin tespit de esas hakkındaki davada bağlayıcı olmamaktadır. Danıştay tarafından verilmiş olan yukarıda yer alan kararla birlikte çatma davalarındaki bilirkişi raporlarında kusur oranlarına yer verileceği anlaşılmaktadır, bu husus ise birçok bilirkişi raporunun alınmasına neden olacaktır. Çatmada dava öncesi delil tespit raporunda kusurun tespitine imkân verilmesi halinde bu sakıncaların bir miktarda olsa önüne geçilebilir. Bize göre madde 1292/3, medeni usul hukukunun önemli ilkelerinden olan usul ekonomisi ilkesi ile de bağdaşmamaktadır.

[2] Yargıtay 3. Hukuk Dairesi, 17.12.2014, Esas 2014/20273, Karar 2014/16680, Yargıtay 3. Hukuk Dairesi; 08.11.2021, Esas 2012/18173, Karar 2012/23150.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

.

OTONOM DENİZ ARAÇLARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU: TÜRK TİCARET KANUNU ÇERÇEVESİNDE YAPAY ZEKÂ DESTEKLİ YENİ BİR KUSUR MODELİ

Av. Duygu DURAN*

Deniz taşımacılığında yapay zekâ tabanlı otonom deniz araçlarının kullanımı, taşıyanın sorumluluğunu klasik "insan merkezli kusur" anlayışının ötesine taşımaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan özen borcu, hâlen insan davranışına dayalı bir dikkat ve öngörü standardına bağlıdır. Oysa otonom gemilerde karar alma süreci, algoritmik veri akışına ve makine öğrenmesine dayanır. Bu çalışmanın amacı, taşıyanın sorumluluğunu "yapay zekâ destekli kusur modeli" üzerinden yeniden yorumlamak ve deniz ticareti hukukunda yeni bir normatif kategori olarak "algoritmik özen borcu" kavramını önermektir.

Araştırma, normatif analiz ve kavramsal yeniden inşa yöntemiyle yürütülmüştür. Türk Ticaret Kanunu'nun 1178–1186. maddeleri, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin VII. Kısmında yer alan denizde emniyet ve seyrüsefer güvenliğine ilişkin hükümler ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Otonom Deniz Yüzey Gemilerine İlişkin Düzenleme Çalışmaları regülasyon taslakları incelenmiş ayrıca Anglo-Sakson hukukundaki "automated decision liability" tartışmalarıyla karşılaştırılmıştır. Bulgular, yapay zekânın hukukî statüsünü bir "fail" değil, "sorumluluk zincirinde algoritmik ortak" olarak tanımlama yönünde geliştirilmiştir.

Mevcut hukukta taşıyanın kusuru, insanın öngörü yeteneğiyle sınırlıdır. Ancak otonom deniz araçlarında karar sürecinin bilişsel zemini insan aklından değil, sistemin kendi öğrenme kapasitesinden kaynaklanır. Bu nedenle "kusur" kavramı, insan iradesinin yerine algoritmik öngörü yeteneğini ölçen yeni bir standarda ihtiyaç duymaktadır. Çalışmada, taşıyanın özen borcunun yalnızca teknik bakım ve gözetim yükümlülüğüyle değil, yapay zekânın etik ve bilişsel denetimiyle de genişlemesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

* Avukat; Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (duygu.duran@student.asbu.edu.tr) (ORCID: 0009-0009-0290-1068)

Yapay zekâ artık deniz taşımacılığında pasif bir araç değil, hukuki sonuç doğurabilecek özerk bir karar bileşenidir. Bu gerçeklik, Türk Ticaret Kanunun'daki taşıyanın sorumluluğunu yeniden tanımlamayı zorunlu kılmaktadır. "Algoritmik özen borcu" kavramı, taşıyanın öngörü yükümlülüğünü insan merkezli olmaktan çıkararak teknolojik öngörü standardına taşımakta böylece yapay zekâ çağında deniz hukukunun özel hukukla yeniden dengelenmesi için yeni bir normatif zemin önermektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK KANUNU UYGULAMALARINDAN KAYNAKLANAN SORUNLAR

Av. Emre ERSOY*

Av. Raci ALPER**

Son yüzyılda hızla gelişen konteyner taşımacılığı, günümüz dünya ticaretinde en yaygın kullanılan taşıma yöntemlerinden biridir. Türkiye de bu gelişmelerin merkezinde yer almakta olup, jeostratejik konumu sayesinde konteyner taşımacılığında uluslararası ticaret ağları açısından kritik bir rol üstlenmektedir.

Gümrük Kanunu'nun 35/B-4 maddesi uyarınca, Türkiye Gümrük Bölgesi'ne denizyoluyla gelen konteyner içerisindeki eşyaya ilişkin özet beyan "taşıyan" tarafından verilmektedir. Uygulamada bu beyanlar, "doğrudan temsilci" sıfatıyla hareket eden ve uluslararası konteyner taşımacılığı yapan şirketlerin boşaltma limanındaki acenteleri tarafından ilgili gümrük idarelerine sunulmaktadır.

Full Container Load (FCL) taşımalarda konteyner, yükleten tarafından doldurulmaktadır ve taşıyana kapalı ve mühürlü halde teslim edilmektedir. Bu sebeple konişmentolarda sıklıkla "Shipper's Load, Stow and Count" ve "Said to Contain" gibi beyanlar yer alır. Taşıyanın konteyner içeriğini yükletenin beyanı dışında bilmesi mümkün olmadığından gümrük idarelerine sunulan özet beyanlar konteyner içeriğine ilişkin yükleten tarafından sağlanan bilgilere göre düzenlenmektedir.

Konteyner içerisinde özet beyana aykırı eşya bulunması durumunda, özet beyanı sunan acenteden konteyner içerisindeki eksiklik/fazlalığa ilişkin izahat talep edilmektedir. Fakat, konteyner içerisine taşıyana beyan edilenden farklı tür veya miktarda eşya yüklemesi durumunda bu kişilerden belge temin edilmesi mümkün değildir. Zira, bu kişilerin nihai amacı Türkiye Gümrük Bölgesi'ne kaçak eşya sokmaktır. Bu sebeple, acenteler gümrük idarelerinin talep ettiği belgeleri sunmamakta; özet beyana aykırılık sebebiyle acenteler ve dolayısıyla

* Avukat (emreersoy@ersoybilgehan.com) (ORCID: 0009-0006-6816-0010).

** Avukat (ralper@ersoybilgehan.com) (ORCID: 0009-0007-3192-8134).

taşıyanlar konteyner başına milyonlarca doları bulan gümrük cezalarına maruz kalmaktadır.

Özellikle Mersin Limanı'nda uygulanan orantısız cezalar nedeniyle konteyner hat taşıyanları, yatırımlarını ve rotalarını farklı bölgelere kaydırma eğilimine girmektedir. Örneğin Türkiye'nin güney sınırında yer alan Suriye, son yıllarda Doğu Akdeniz hattında yeni yatırımlarla deniz taşımacılığında etkin bir rol üstlenmeye hazırlanmaktadır. Lazkiye Limanı başta olmak üzere yeni liman projeleriyle bölgedeki lojistik kapasitelerini artırmayı hedefleyen Suriye'nin, bölgesel krizlerin etkisiyle yön değiştiren yük rotalarından pay almaya çalıştığına dair haberler uluslararası basında yer almaktadır.

Bu durum, Türkiye'nin uzun yıllardır oluşturduğu lojistik avantajın kısa sürede bölgesel rakiplere geçmesine yol açma potansiyeli taşımaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

HUKUKSAL BOYUTUYLA, YUNANİSTAN-İTALYA DENİZ SINIRI ANTLAŞMASI VE İTALYA'NIN "1977 KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRMA ANTLAŞMASI" KAPSAMINDA VAZGEÇTİĞİ DENİZ ALANLARI

Av. Ferhat AZNEVİ*

İtalya–Yunanistan münhasır ekonomik bölge (MEB) Anlaşması, 9 Haziran 2020 tarihinde imzalanmış olup iki ülke arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasını düzenleyen önemli bir uluslararası hukuki metindir. Anlaşma, esasen 1977 tarihli İtalya–Yunanistan kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşmasını esas almakta, ancak münhasır ekonomik bölge kavramını Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) çerçevesinde güncelleştirerek tarafların hak ve yetkilerini tanımlamaktadır. Sınırlandırma, genel olarak ortay hat (*median line*) prensibi üzerine inşa edilmiş olup tarafların münhasır ekonomik bölgelerinde balıkçılık, deniz araştırmaları ve enerji kaynaklarının kullanımı konularında karşılıklı iş birliğini teşvik etmektedir. İmzalanma süreci, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de ilan ettiği MEB alanları ve Libya ile yaptığı 2019 deniz yetki alanı mutabakatı bağlamında bölgesel jeopolitik etkiler de yaratmıştır. Bu nedenle anlaşma, yalnızca ikili hukuki düzenleme olarak değil, aynı zamanda bölgesel deniz yetki alanı politikasının bir parçası olarak stratejik önem taşımaktadır. Bu konunun Aynı zamanda İtalyan Anayasası açısından ele alınması önem taşımaktadır.

Bu Anlaşmanın İtalyan Anayasası açısından geçerliliği ve İtalya'nın 1977 Anlaşmasına göre kayıpları ile Yunanistan'ın, Adalar (Ege) Denizi'ndeki Adaların etki alanıyla ilgili Türkiye'ye karşı İleri sürdüğü iddialarıyla çelişen, bu anlaşmadaki düzenlemeleri değerlendirmek.

Bu çalışmada 1977 ve 2020 tarihli Anlaşmalar, deniz hukuku ve tarafların yerel hukuk düzenlemeleri ve parlamento görüşmeleri temel kaynaklar olarak değerlendirilmiştir.

* Avukat; Türkiye Barolar Birliği, Bilişim Komisyonu Yürütme Kurulu Üyesi, (ferhat.aznevi@yahoo.com.tr) (0000-0003-1232-1963).

2020 Anlaşması, kısmi egemenlik iddialarından vazgeçmeleri içerdiğinden İtalyan Anayasası'nın 80. ve diğer ilgili maddeleri açısından, Parlamentoda tartışılarak imzalanmadığı için eleştirilebilir. Ayrıca Yunanistan'ın Türkiye'ye karşı yıllardır İleri sürdüğü Adaların etki alanları ve bu etki alanlarına göre ortak hattın belirlenmesine dair tezleri, taraf olduğu 2020 Anlaşması'ndaki kabul ettiği orta hat ve diğer prensiplerle, açıkça çelişmektedir.

Bu Anlaşma, İtalya açısından, Parlamentoda Anayasanın 80. maddesi çerçevesinde yeterince tartışılmadığı ve 1977 Anlaşmasına göre, daha geniş deniz yetki alanlarından vazgeçtiği, Bazı Yunan Adalarına tanınan yetki alanları ve Yunanistan'ın Adalarında kara sularını 12 mile çıkarma girişimleri açısından eleştirilebilir. Yunanistan açısından, Adalar (Ege) Denizi'nde Türkiye'ye karşı yıllardır İleri sürdüğü, Adaların etki alanları ve bu etki alanlarına göre ortak hattın belirlenmesine dair tezlerinin önemli ölçüde çürütülmesine yol açmaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

ULUSLARARASI TİCARİ TAHKİMDE ETİK VE DENİZ TAHKİMİNE YANSIMALARI[*]

Av. Hüsna Kübra KARADAĞ[**]

Uluslararası ticari tahkimde etik, süreçlerin adil, tarafsız ve şeffaf bir şekilde yürütülmesini sağlamak için önemli bir unsur olarak kabul edilmektedir. Etik düzenlemeler, tahkim sürecine dahil olan tüm özel ve tüzel kişileri, davranışsal bir kaideler bütününe uymaya davet eder veya bazen, tabi olunan kurallar çerçevesinde, mecbur tutar. Etik ölçüler ile süreç içerisinde ortaya çıkabilecek çıkar çatışmalarının önlenmesi, tarafsızlığın tesisi ve bağımsızlığın korunması hedeflenir. Etik düzenlemelerin başlıca hedefleri genel olarak bu şekildeyken; kimi hallerde, uluslararası tahkimde bu düzenlemelerin uygulanabilirliği konusunda çelişkiler ve zorluklarla karşı karşıya kalınabilmektedir. Uygulamada, farklı hukuk sistemleri ve anlayış farklılıkları nedeniyle ortaya çıkan değişkenler, tahkim süreçlerinde etik kuralların ve bunlara bağlı çeşitli hak ve yükümlülüklerin temininin etkin bir şekilde hayata geçirilebilmesini güçleştirebilmektedir.

Bir bütün olarak tahkimde, varlığı ve uygulaması belki de en önemli unsur olan etik düzenlemelerin yansımaları, tahkim süreçlerinin tamamında rahatlıkla gözlemlenebilir durumdadır. Etik düzenlemelerin, çatı düzenlemeler olarak sektörel tahkimde de etkili olduklarını söylemek mümkündür. Özellikle, deniz ticareti gibi alanlarda, büyük hacimli ulusal veya uluslararası ihaleler, yatırımlar ve kredilerin varlığı, sektörün doğasından kaynaklanır. Bu bakımdan tahkim, deniz ticareti kaynaklı ilişkilerden doğma ihtimali olan uyuşmazlıkların çözümü için en ideal yöntemlerden biridir. Mevcut uygulamalarda da sıklıkla tercih ediliyor olması, deniz ticaret uyuşmazlıklarının çözümlenmesi noktasında tahkimin, bir uyuşmazlık çözüm sürecinden beklenilen faydayı sağlayabilme potansiyelinin yüksek olduğunu gösterir niteliktedir. Dolayısıyla deniz ticaret uyuşmazlıklarının tahkim yoluyla çözümü konusunda da etik düzenlemelerin ehemmiyeti açıktır. Nitekim, dünyanın önde gelen ve tahkimde dinamikleri

---

[*] Bu makale DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi'nin 8. cilt "DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı"nda yayımlanmış olup, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu'nda tebliğ olarak sunulduğundan makalenin öz kısmına işbu kitapta da yer verilmiştir.

[**] Avukat (husnakubrakaradag@gmail.com) (ORCID: 0009-0008-0793-2683).

belirleyici nitelikte kural ve çalışmaları bulunan kurumlar gibi, özellikle deniz hukuku kaynaklı uyuşmazlıkların çözümü hususunda ihtisaslaşmış kurumlar da kurallarında etik düzenlemelere yer vermektedirler.

Pek çok uygulayıcı ve geliştirici tarafından, uluslararası tahkimde etik standartların güçlendirilmesi ve uygulanabilirliğinin artırılması için, evrensel bir etik çerçevenin geliştirilmesi gerektiği görüşü belirgin bir şekilde savunulmaktadır. Yalnızca deniz hukuku uyuşmazlıklarının tahkim yoluyla çözümü noktasında değil, uluslararası ticari uyuşmazlıkların genelinde kurumsal tahkimin tercih ediliyor oluşu da göz önünde bulundurulduğunda, uygulamaya hâkim olan veya geliştirilmesi öngörülen normlar üzerine yapılacak bir incelemede, tahkim kurumlarının yaklaşımları kuşkusuz büyük bir etkiye sahiptir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ ÇEVRESİNİN GEMİ KAYNAKLI KİRLENMEDEN KORUNMASINA İLİŞKİN İDARİ PARA CEZALARI

Av. Muhammed Eren BAŞARAN*

Canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde bulundukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam olarak çevre kavramının içerisinde deniz çevresi bulunmaktadır. O halde çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etki olarak tanımlanan çevre kirliliğinin kapsamında deniz kirliliğinin bulunduğuna kuşku yoktur. Deniz kirliliği ise kara, hava ve denizlerde gerçekleştirilen faaliyetlerden ancak ağırlıklı olarak gemilerin işletilmelerinden kaynaklanmaktadır.

Anayasamızın 56. maddesinde; herkesin, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğu ve çevreyi geliştirmenin, çevre sağlığını korumanın ve çevre kirlenmesini önlemenin Devletin ve vatandaşların ödevi olduğu kabul edilmiştir. Bu çerçevede deniz çevresini kapsayacak şekilde çevrenin korunması amacıyla bir idari yaptırım türü olan idari para cezaları, kanunilik ilkesinin bir sonucu olarak Çevre Kanunu'nun 20. maddesinde düzenlenmiş olup 5312 sayılı Kanun başta olmak üzere çeşitli kanun ve yönetmelikler ile bu maddeye atıfta bulunulmaktadır. Buna göre, Kanunda öngörülen yasaklara ve sınırlamalara aykırı olarak ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tâbi olan deniz yetki alanlarında ve bunlarla bağlantılı sularda; petrol ve petrol türevleri tahliyesi veya deşarjı ile kirli balast tahliyesi yapan, evsel atık sularını, deterjanlı su, köpük, egzoz gazı yıkama sistemi suları ve benzeri yıkama sularını veya katı atıklarını denize boşaltan tanker, gemi ve diğer deniz vasıtalarına idarî para cezası verileceği düzenlenmiştir.

İdari para cezasına muhatap tanker, gemi ve diğer deniz araçları için groston esas alınarak ayrıma gidilmiştir. Tehlikeli madde ve atıkların deşarjı durumunda uygulanacak idarî para cezalarına artırım, kirliliğin oluşmasını müteakip gemi veya deniz aracının kendi imkânları ile neden olduğu kirliliği giderdiğinin tespit edilmesi

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Araştırmacısı; Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Tezli Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (basaran@dehukam.org) (ORCID: 0000-0002-8036-7034).

durumunda indirim uygulanacağı; cezanın derhal ve defaten ödenmemesi veya bu hususta yeterli teminat gösterilmemesi halinde, gemiler ve götürülebilen diğer deniz vasıtaları en yakın liman yetkilisine teslim edilerek seyrüseferden ve faaliyetten men edileceği de düzenlenmiştir. İhlalin tespiti ve ceza verilmesi ile tahsiline ilişkin hususlar Yönetmelik ile düzenlenmiştir.

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

YAPTIRIMLARIN TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Av. Vural OCALI*

Türkiye, Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'ne kıyısı olan; Rusya, İran ve Suriye ile kara ve denizden komşuluğu bulunan, üç kıtanın kesişim noktasındaki stratejik konumuyla enerji koridorlarının, ticaret yollarının ve jeopolitik dengelerin merkezinde yer almaktadır. Bu konum nedeniyle bölgesel krizler ve yaptırımlar, ülkenin ekonomik ve siyasi kararlarını doğrudan etkilemektedir. Dünyada genellikle uluslararası barış ve güvenliği korumak, insan hakları ihlallerini önlemek veya ekonomik baskı oluşturmak amacıyla uygulanan yaptırımların başlıca aktörleri; Birleşmiş Milletler (BM), Avrupa Birliği (AB), Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Birleşik Krallık gibi güçlerdir. Finansal, ticari, sektörel ve bireysel olarak sınıflandırılan bu yaptırımlar, her ne kadar uygulayan ülkelerin kendi yetki alanlarında geçerli olsa da küresel ticaretin doğası gereği etkileri sınır ötesinde de hissedilmektedir. Örneğin, bir Amerikan bankasıyla işlem yapan bir Türk şirketi, ABD yaptırımlarına dolaylı olarak tabi olabilmektedir. Türkiye, hukuken sadece BM yaptırımlarına uymakla yükümlü olsa da uluslararası finans ve ticaret ağlarıyla olan ilişkileri nedeniyle AB ve ABD yaptırımları da Türk şirketleri için fiili bir risk oluşturmaktadır. Bu durum, Türkiye özelinde finansal işlemlerde zorluklar, tedarik gecikmeleri, sigorta ve kredi maliyetlerinde artışlar şeklinde ekonomik etkiler doğurmaktadır.

Yaptırımların en yoğun hissedildiği alanların başında denizcilik sektörü gelmektedir. Yaptırımlı ülkelerle ticaret yapan gemiler liman yasakları, sigorta kayıpları ve finansal kısıtlamalarla karşılaşırken; özellikle Rusya ve İran gibi enerji ihracatçısı ülkelere yönelik yaptırımlar yakıt operasyonlarını doğrudan etkilemektedir. Bankaların ve sigorta şirketlerinin hizmet vermekten kaçınması, Türk armatörlerin kredi ve sigorta bulmasını zorlaştırmaktadır. Bu zorlu süreçte somut bir örnek olarak; 24 Şubat 2022'de Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısının hemen ardından Arkas, geçmişteki Kırım yaptırımlarının zayıf uygulanışını ve Türkiye'nin tarafsızlık politikasını gözeterek Rusya limanlarına uğrak yapmaya devam etmiştir. Ancak Batı'nın yaptırımları sertleştireceği ve çatışmanın uzayacağı öngörüsüyle şirket tarafından ciddi tedbirler alınmıştır. Banka

* Avukat (vural.ocali@arkas.com.tr) (ORCID:).

transferlerindeki engeller belgeli açıklamalarla aşılmış, AIS *spoofing* iddiaları teknik kanıtlarla çürütülmüş, tedarik sorunları çözülmüş ve hem müşteriler hem de tedarikçiler için Müşterini Tanı (KYC) ve İşini Tanı (KYB) süreçleri sıkılaştırılmıştır. Bu örnek, yaptırımların sadece hukuki değil, operasyonel ve teknik boyutlarıyla da ne kadar karmaşık olduğunu göstermektedir.

Bu risklerin yönetilmesi adına kamu ve özel sektör tarafında atılması gereken önemli adımlar bulunmaktadır. Kamu tarafında, ilgili bakanlıklar ve özel sektör temsilcilerinin (armatörler, bankalar vb.) katılımıyla bir "Merkezi Yaptırım Bilgi ve Koordinasyon Platformu" kurulmalıdır. Bu yapı, sadece bilgi paylaşan bir veri tabanı olmanın ötesinde, düzenli istişare ve ortak risk yönetimi sağlayan interaktif bir mekanizma olarak işlemelidir. Limanlarda dijital takip sistemleri ile risk analizleri yapılmalı, Yabancı Varlıklar Kontrol Ofisi (OFAC), AB ve BM standartlarına uygun rehberler hazırlanmalı ve düzenli eğitimler verilmelidir. Özel sektör tarafında ise şirket içi uyum politikaları zorunlu hale getirilmeli, AIS ve Uzun Menzilli Tanımlama ve Takip (LRIT) verilerinin takibi gibi teknik önlemler alınmalı, KYC/KYB süreçleri güçlendirilmeli ve sözleşmelere koruyucu maddeler eklenmelidir. Oluşturulacak platformun vizyonu; şeffaf bilgi akışının sağlandığı, kamu-özel sektör iş birliğinin etkin olduğu, teknik ve hukuki konularda sürekli eğitimin verildiği bir yapı üzerine inşa edilmelidir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

SOMALİ AÇIKLARINDA DENİZ HAYDUTLUĞU: EVRENSEL YARGILAMA YETKİSİ TARTIŞMALARI, ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU ÇERÇEVESİ, GÜVENLİK BOYUTU VE TÜRKİYE'NİN POZİSYONU

Burcu SAR*

Bu çalışmanın amacı Somali açıklarında yeniden gündeme gelen deniz haydutluğunu evrensel yargılama yetkisi tartışmaları, uluslararası deniz hukuku çerçevesi ve güvenlik boyutu kavramları üzerinden incelemek ve söz konusu gündemin Türkiye'ye etkilerini ve Türkiye'nin gelişmelere dair yaklaşımını açıklamaktır. Somali'de 1991 yılında rejim değişikliğinin ardından yaşanan yabancı balıkçıların yasa dışı avlanması ve toksik atıkların Somali sularına bırakılması bu bölgede deniz haydutluğuna zemin hazırlayan unsurlardır. 2008 yılından itibaren yapılan operasyonlar sonrasında bölgede haydutluk faaliyetleri büyük ölçüde azalmıştır. Çalışmada haydutluk faaliyetlerine bölgedeki siyasal istikrarsızlık, yasa dışı balıkçılık ve toksik atık gibi yapısal faktörlerin nasıl altyapı hazırladığı ve bu faktörlerin zaman içinde organize suç ve terör yapılarıyla nasıl bağlantılı olduğu incelenmiştir. Son zamanlarda bölgede haydutluk faaliyetleri tekrardan gündeme gelmektedir. Çalışma aynı zamanda Türkiye'nin bölgedeki stratejik yaklaşımını ve güvenlik-diplomasi eksenli angajmanını açıklamayı hedeflemiştir. Çalışmada uluslararası deniz hukukunun mevcut uygulamaları ve bu uygulamalardaki farklı yaklaşımlar ele alınmıştır. Söz konusu uygulamaların haydutluk faaliyetlerini tamamen ortadan kaldırmada yetersiz kaldığı ve bu yetersizliğin haydutluk faaliyetlerinin tekrardan gündeme gelmesine zemin hazırladığı sonucuna varılmıştır.

* Milli Savunma Üniversitesi, Alparslan Savunma Bilimleri ve Millî Güvenlik Enstitüsü, Güvenlik Araştırmaları Ana Bilim Dalı, Deniz Hukuku ve Güvenliği Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (burcu.sar@hotmail.com) (ORCID: 0009-0000-8138-420X).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRKİYE DENİZ MEKANSAL PLANLAMASI

Büşra DENİZ*

Deniz Mekânsal Planlaması (DMP), deniz ve kıyı alanlarındaki faaliyetlerin uyum içinde yürütülmesini sağlamak amacıyla geliştirilen bilim temelli, katılımcı ve entegre bir planlama sürecidir. Balıkçılık, enerji üretimi, ulaşım, turizm, doğal koruma ve bilimsel araştırma gibi farklı kullanım alanlarının bir arada değerlendirilerek deniz alanlarının en verimli ve sürdürülebilir şekilde kullanımını hedeflemektedir.

Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili bir devlet olarak, deniz kaynaklarından akılcı, dengeli ve uzun vadeli bir şekilde yararlanması önem arz etmektedir. DMP, deniz alanlarının hem korunmasını hem de ekonomik potansiyelinin değerlendirilmesini mümkün kılan bir araçtır. Ayrıca; mavi ekonominin güçlendirilmesine, deniz koruma alanlarının etkin yönetimine, iklim değişikliğiyle mücadeleye katkı sağlayarak denizlerin geleceğini güvence altına almaktadır.

Bu kapsamda; 16 Nisan 2025 tarihinde Türk denizcilik tarihi açısından mihenk taşı olarak nitelendirilebilecek bir gelişme olarak Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) koordinasyonunda ve ilgili tüm kurum ve kuruluşlarının katkılarıyla Türkiye DMP Haritası hazırlanmış ve kamuoyu ile paylaşılmıştır. Türkiye DMP Haritası, Türkiye'yi çevreleyen Karadeniz, Ege Denizi, Akdeniz ve Marmara Denizi'ni kapsamakta olup, deniz alanlarında mavi ekonomi sektörlerinin uyum içerisinde faaliyet göstermesini hedeflemektedir.

Bu çerçevede Türkiye DMP Haritası, T.C. Dışişleri Bakanlığı'nın diplomatik girişimleri sonucunda 12 Haziran 2025 tarihinde IOC-UNESCO'nun MSPGlobal platformunda uluslararası kamuoyunun erişimine sunulmuştur. Türkiye DMP Haritası'nın IOC-UNESCO nezdinde yayımlanması Türkiye'nin kendi deniz yetki alanları içinde gerçekleştirdiği faaliyetlerde uluslararası

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Araştırmacısı; Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Hukuku Doktora Programı Öğrencisi (deniz@dehukam.org) (0009-0002-7327-7599).

yükümlülüklerine uygun hareket ettiğini ve mavi ekonomi sektörlerinin birbirleriyle çelişmeden, sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde faaliyet göstermesini temin ettiğini açık bir şekilde göstermektedir.

Bu bağlamda Türkiye DMP haritası, Türkiye'nin Mavi Vatan vizyonuna sahip çıktığının ve üç tarafını çevreleyen denizlerin ekonomik potansiyelinin, çevresel değerlerinin ve jeopolitik öneminin farkında olarak, bu vizyonu bilimsel, stratejik ve ekonomik bir temelde güçlendirme iradesini yansıtan somut bir göstergedir. Türkiye, bu harita aracılığıyla deniz alanlarında bütüncül ve sürdürülebilir bir yönetim modeli geliştirerek Mavi Vatan'ın hem bugünkü hem de gelecek kuşaklar için korunmasını, kalkınmasını ve denizcilik alanındaki çalışmaların derinleştirilmesini amaçlamaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

GENİŞLETİLMİŞ KITA SAHANLIĞI UYGULAMASI VE AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ ÖRNEĞİ

Çağrı ÜNAL*

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 76. maddesi çerçevesinde kıta sahanlığı, "*kıyı devletinin kıta sahanlığı, karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşiğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye olan kısımda bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altları*" olarak tanımlamaktadır. Kıyı devletlerinin *ab initio* ve *ipso facto* olarak sahip olduğu kıta sahanlığı devletlerin kara ülkesinin deniz tabanında devam eden doğal uzantısı olarak nitelendirilmektedir. Söz konusu "doğal uzantı" ifadesinden kıta sahanlığının kıyı çizgisinden dış kenara kadar sürekli ve kesintisiz olması gerektiği anlaşılmaktadır. Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde BMDHS'nin 77. maddesi çerçevesinde deniz tabanındaki doğal kaynaklar, mineraller ve diğer cansız kaynaklardan faydalanma hakkına sahiptir.

BMDHS'nin 76. maddesi çerçevesinde normal şartlarda 200 deniz mili ile sınırlı olan kıta sahanlığı işbu madde içerisinde açıklanan coğrafi şartların sağlandığı durumlarda 350 deniz miline kadar ilan edilebilmektedir. Kıta sahanlığının dış sınırının 350 deniz miline kadar uzatılabilmesi BMDHS kapsamında Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na başvuru yapılarak gerçekleştirilen istisnai bir uygulamadır. Ancak BMDHS'ye taraf olmayan ve uluslararası hukuk ve örf ve âdet hukuku çerçevesinde 200 deniz mili ve istisnai olarak 350 deniz mili kıta sahanlığı dış sınırı uygulamasını kabul etmeyen devletler için bir bağlayıcılık taşımamakta ve bu noktada 350 deniz milinin ötesine ulaşan genişletilmiş kıta sahanlığı kavramı ortaya çıkmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından 19 Aralık 2023 tarihinde Atlantik Okyanusu, Pasifik Okyanusu, Berin Denizi ve Meksika Körfezi'nde kıta

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Araştırmacısı; Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Hukuku Tezli Yüksek Lisans Programı Öğrencisi, (unal@dehukam.org) (ORCID: 0009-0004-4488-5207).

sahanlığının dış sınırları 200 ile 350 deniz mili arasında artırılmıştır. Kuzey Buz Denizi'nde ise kıta sahanlığının dış sınırı 680 deniz miline kadar genişletilmiştir. Yapılan açıklamada kıta sahanlığının dış sınırları yeniden tespit edilirken BMDHS'nin 76. maddesinde yer alan coğrafi şartların göz önünde bulundurulduğu ve bu çerçevede bölgesel olarak artırımlar yapıldığı belirtilmiştir. ABD tarafından ilan edilen yeni dış sınırlar ile Kanada, Japonya ve Bahamalar'ın kıta sahanlığı alanları ihlal edilmekte olup basına yapılan açıklamalarda bu ihlallerin farkında olunduğu ve ikili sınırlandırma anlaşmaları ile çözüleceği vurgulanmıştır. Özellikle ABD tarafından Kuzey Buz Denizi'nde kıta sahanlığının dış sınırlarının 680 deniz miline kadar genişletilmesi özellikle BMDHS'ye taraf olmayan devletler için yeni bir pencere aralamaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

BÖLGESEL PERSPEKTİFTEN SÜRDÜRÜLEBİLİR MAVİ EKONOMİ VE TÜRKİYE

Derya ULUTÜRK*

Mavi ekonomi, deniz ve kıyı alanlarından elde edilen ekonomik faydaların ekosistem sağlığıyla uyumlu bir şekilde yönetilmesini içeren bütüncül bir kalkınma yaklaşımıdır. Bu yaklaşım, deniz kaynaklarının korunması ile ekonomik büyümenin dengelenmesini hedeflerken, aynı zamanda iklim değişikliği, biyolojik çeşitlilik kaybı ve deniz kirliliği gibi küresel çevresel sorunlarına karşı bütünleşik çözümler geliştirilmesini gerektirmektedir. Akdeniz ve Karadeniz'deki bölgesel uygulamalar; Türkiye'nin ulusal mavi ekonomi politikalarının şekillenmesinde hem yönetişim hem de çevresel uyum açısından önemli bir belirleyici konuma sahiptir.

Akdeniz'de Birleşmiş Milletler Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı (UNEP/MAP) ve Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi) kapsamında yürütülen çalışmalar; deniz çevresinin korunması, deniz biyoçeşitliliğin güçlendirilmesi ve deniz mekânsal planlaması uygulamalarına fayda sağlanması açılarından güçlü bir kurumsal çerçeve sunmaktadır. Karadeniz'de Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi) ve Karadeniz Ortak Denizcilik Gündemi, sürdürülebilir faaliyetlerin teşvik edilmesi, izleme mekanizmalarının güçlendirilmesi ve mavi ekonomi yatırımlarının desteklenmesi bakımından etkili yönetişim modelleri oluşturmuştur. Türkiye'nin çevre denizlerinde oluşan bu kurumsal yapı ve ortak politikalar, ulusal düzeyde izlenen mavi ekonomi yaklaşımına doğrudan yansımakta; özellikle deniz ekosistemlerinin korunması, sektörler arası uyumun sağlanması ve kaynakların sürdürülebilir kullanımı açısından önemli bir referans çerçevesi teşkil etmektedir.

Küresel ölçekte kabul edilen Kunming-Montreal Küresel Biyoçeşitlilik Çerçevesi ve 30x30 hedefi, Türkiye açısından deniz koruma alanlarının güçlendirilmesi, iklim değişikliğine uyum kapasitesinin artırılması ve ekosistem

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Araştırmacısı; Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Hukuku Doktora Programı Öğrencisi (uluturk@dehukam.org) (ORCID: 0009-0009-9522-2063)

temelli yönetim modellerinin yaygınlaştırılması gibi kritik gereklilikler ortaya koymaktadır. Türkiye'nin deniz yetki alanları, gelişmekte olan deniz mekânsal planlaması çalışmaları ve artan bilimsel kapasitesi, 2030 perspektifi doğrultusunda sürdürülebilir mavi ekonominin bölgesel eğilimlerle uyumlu biçimde geliştirilmesi için önemli fırsatlar sunmaktadır.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRK-YUNAN TEZLERİ ÇERÇEVESİNDE GAYRİ ASKERİ STATÜDEKİ ADALARIN SİLAHLANDIRILMASI MESELESİ

Doğancan AYAZ*

Gayri Askeri Statüdeki Adaların Silahlandırılması meselesi, literatürde "Ege Sorunu" olarak adlandırılan; kökenini Türkiye ile Yunanistan arasındaki egemenlik uyuşmazlıklarının oluşturduğu ve iki ülkenin temel dış politika çıkmazlarından biri haline gelmiş bu meselenin ana başlıklarından biridir. Bahse konu adaların statüsü, Yunanistan'ın bağımsızlığını takiben Yunanistan ve İtalya devletlerinin işgalleri ve akabinde gerçekleştirilen antlaşmalar sonucunda değişime uğramıştır. Bu düzenlemeleri yapan uluslararası antlaşmalar sırasıyla; 1914 Altı Büyük Devlet Kararı, 1923 Lozan Barış Antlaşması ve 1947 Paris Barış Antlaşması'dır. Bu gelişmeler sonucunda, söz konusu adalar silahsızlandırma ve gayri askeri statü şartı altında egemenlik devrine konu olmuştur. İlgili adalar, Lozan Barış Antlaşması'nın 12., 13. ve 15. maddeleri ile ek Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. maddesi ve Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesinde belirtilen Boğazönü Adaları, Saruhan Adaları ve On İki Adalar'dır. Egemenlik devri gerçekleştirilen bu adaların, uluslararası antlaşmalara aykırı şekilde silahlandırılması ise 1960'lı yıllarda Yunanistan tarafından bilinçli bir dış politika tercihi olarak Türkiye'nin karşısına çıkartılmıştır. Günümüze gelindiğinde Yunanistan, 23 adanın 16'sında çeşitli düzeylerde askeri altyapı inşa etmiş ve varlığını arttırmıştır. Yunanistan tezlerinin dayanakları şunlardır: 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni hükümsüz kıldığını öne sürerek Boğazönü Adaları'nı silahlandırma hakkına sahip olduğunu iddia etmektedir. Bu görüşünü dönemin Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın açıklamasına dayandırmakta ve koşulların değiştiği gerekçesiyle meşru savunma hakkını öne çıkarmaktadır. On İki Adalar konusunda ise Türkiye'nin 1947 Paris Barış Antlaşması'na taraf olmadığını belirterek ahde vefa ilkesine vurgu yapmaktadır. Türkiye ise Montrö'nün Lozan'ı tamamen ortadan kaldırmadığını, Aras'ın ifadesinin hukuken bağlayıcı olamayacağını ve meşru savunma hakkının ancak fiili bir saldırı durumunda geçerli olacağını savunarak adaların statüsünün uluslararası hukuka göre korunması gerektiğini vurgulamaktadır. Paris Barış

* Milli Savunma Üniversitesi, Yüksek Lisans Öğrencisi (dogancan.ayaz@msu.edu.tr) (ORCID: 0009-0002-4566-7354).

Antlaşması ile ilgili olarak da antlaşmanın yükümlülüklerini yapılageliş hukuku kuralları çerçevesinde yorumlamakta ve bunun objektif bir statü yarattığının altını çizmektedir. Ege Sorunu'ndaki egemenlik uyuşmazlıklarının çözümünde tarafların dayandığı uluslararası hukuk kaynakları ve bunlara dair yorum farklılıkları, gayri askeri statüdeki adalar konusunda da belirleyici olmaya devam etmektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZLERDE BÜTÜNLEŞİK KİRLİLİK İZLEME PROGRAMI (DEN-İZ)

Ebru OLGUN EKER*

Deniz ve kıyılarda deniz kalitesi ve kirliliği izlemek ve değerlendirmek, deniz ve kıyı koruma politikalarına altlık oluşturmak ayrıca taraf olduğumuz Bölgesel Deniz Sözleşmeleri gereklerini yerine getirmek üzere Bakanlığımızca "Denizlerde Bütünleşik Kirlilik İzleme Programı (DEN-İZ)" yürütülmektedir. İzleme verileri ulusal kurum ve kuruluşlar ile uluslararası platformlara raporlanmaktadır. DEN-İZ Programı ile 12 yıl önce düzenli, sürekli ve kapsamlı hale getirilmiş, izlenen nokta sayısı 428'e ulaşmış ve "Ulusal Deniz İzleme Ağı" kurulmuştur. DEN-İZ Programında; deniz suyunda, sediman ve biyotada, biyoçeşitlilik, yabancı ve istilacı türler, deniz çöplerinin ve mikroplastiklerin izlenmesi, radyoaktivite ve ötrofikasyon izleme ile ileri izleme teknikleri kullanılmaktadır. Program sayesinde Sözleşmelerden doğan yükümlülüklerimiz yerine getirilerek, düzenli olarak yapılan uluslararası raporlamalar ile ülkemiz uluslararası platformlarda söz sahibi olmuştur.

DEN-İZ programı bulguları ile Marmara Denizi'nin ara ve alt tabakasında çözünmüş oksijende azalma tespit edilmiştir. Bakanlığımız 2017 yılında acil tedbirleri belirlemek amacıyla Marmara Denizi Bütünleşik Modelleme Sistemi (MARMOD) Projesi-Faz I çalışmalarını başlatmıştır. Bu çalışmaları 3 boyutlu modele taşımak ve Marmara Denizi'nin "Dijital İkiz"ini oluşturmak amacıyla MARMOD Projeleri serileri başlatılmıştır.

2016 yılında deniz ve kıyı izleme çalışmalarında metodolojinin belirlenmesi ve standardizasyonun sağlanması amacı ile "Deniz İzlemelerinde Standardizasyonun Sağlanması Projesi (DISSP)" yürütülmüş, "Deniz İzleme Kılavuzları" yayımlanmıştır. 2024-2025 yılında yürütülen projenin ikinci fazı ile kılavuzlar güncellenerek Deniz İzleme Mevzuat Taslağı hazırlanmıştır.

DEN-İZ Programı, DISSP Projesi, MARMOD Projeleri, Sürekli İzleme Merkezi Modernizasyonu Projesi ve Deniz Verilerinin Raporlanması ve Verilerin

* Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, ÇED, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü, Uzman (ebru.olgun@csb.gov.tr) (ORCID: 0009-0005-5016-3056).

Yönetimi Konusunda Kapasite Arttırma IPA Projesi ile deniz izleme, veri yönetimi ve raporlaması konularında çalışmalar devam etmektedir. DEN-İZ programı çıktılarının yönetimsel politikalara altlık oluşturması için yeni hızlı kolay karar destek araçları ve değerlendirme araçları arttırılarak, politikaların *"bilimsel veriye dayalı"* kararlarla belirlenmesi yönünde çalışmalar yürütülmektedir.

DEHUKAM 10. yıl
DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

ADALAR DENİZİ'NDE YENİ UFUK: SUNİ ADALAR ÜZERİNDEN İNŞA EDİLEN GÜÇ VE GÖRÜNÜR EGEMENLİK

Elif NİHLE KAHRAMAN*

Bu bildiri, Adalar Denizi/Ege'de suni adalar ekseninde yürüyen egemenlik, meşruiyet ve deniz sahası kontrolü tartışmasını Türkiye merkezli bir analiz ile ele almakta; Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 60. maddesinin sahildar devletlere tanıdığı yetkilerin jeostratejik alan yönetimi pratikleriyle kesişimini incelemektedir. Bahsi geçen Sözleşme, sahildar devletin MEB'de (Münhasır Ekonomik Bölge) suni adalar ve tesisler kurma, işletme ve kullanma; deniz bilimsel araştırma yürütme, deniz çevresini koruma yetkisi bulunduğunu; ancak bu yetkilerin diğer devletlerin haklarını gözeterek icra edilmesi gerektiğini düzenlemektedir. Sahildar devlet bu yapıları işaretlemek, mevcudiyet bildirmek ve bunlar üzerinde gümrük, maliye, sağlık, güvenlik ve muhaceret kurallarını uygulamakla yetkilidir. Bu yapılar ada statüsünde kabul edilmemekte; karasuyu yaratmamakta, sınırlandırmaya konu edilememekte; güvenlik bölgesi 500 metreyi aşamamakta ve uluslararası seyrüseferi engelleyecek biçimde konumlandıramamaktadır.

Bu normatif çerçeve Türkiye bakımından Adalar Denizi'nde temel bir hukuki-stratejik açılım üretmektedir. Yunanistan'ın ada kaynaklı maksimalist deniz alanı iddialarının aksine, BMDHS'nin 60. maddesi sahildar devletin MEB'deki faaliyetlerinin bir "yeni hak yaratımı" değil mevcut egemen hakların "somut uygulanabilir hâle getirilmesi" olduğunu teyit etmektedir. Bu nedenle Adalar Denizi'nde akılcı yaklaşım; suni adaları sınır yaratan değil, denizsel varlık yoğunluğunu artıran teknik kapasite ve gözetleme platformları olarak tasnif etmeyi; bunları güç – görünürlük – gözetleme dengesi içinde, hukuka uygun bir araçsallaştırma rejimi olarak değerlendirmeyi gerektirmektedir. Ayrıca bu çerçevenin, Adalar Denizi'nde giderek yoğunlaşan rekabet bağlamında "güncel bir politika önerisi" niteliği taşıdığı; Türkiye'nin meşru hak icrasını görünür kılabilecek çağdaş bir model sunabileceği de ileri sürülmektedir.

* Milli Savunma Üniversitesi, Doktora Öğrencisi, (elifnihle@gmail.com) (ORCID: 0009-0002-5743-0821)

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU BAĞLAMINDA BÖLGESEL BALIKÇILIK YÖNETİM ÖRGÜTLERİNİN ROLÜ

Emre ÖNSÖZ*

Bu çalışma, bölgesel balıkçılık yönetim örgütlerinin (BBYÖ) uluslararası deniz hukukundaki konumunu, hukuki yapısını ve sürdürülebilir balıkçılık yönetimindeki işlevlerini incelemektedir. Küresel ölçekte balık stoklarının tükenmesi ve deniz ekosistemlerinin bozulması, deniz kaynaklarının uluslararası iş birliğiyle yönetilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) yürürlüğe girmesinin akabinde 1995 tarihli BM Balık Stokları Anlaşması (UNFSA) ile açık deniz balıkçılığının hukuki çerçevesini belirlenmiş ve bölgesel düzeyde yönetim örgütlerinin kurulmasını teşvik etmiştir. Bu gelişmeler, açık deniz kaynaklarının yönetiminde bölgesel örgütlerin rolünü daha da kritik hale getirmiş; bilimsel, hukuki ve kurumsal kapasitenin güçlendirilmesini zorunlu kılmıştır.

Çalışmada Kuzeydoğu Atlantik Balıkçılık Komisyonu (NEAFC), Atlantik Ton Balıklarını Koruma Komisyonu (ICCAT), Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM) ve Hint Okyanusu Ton Balığı Komisyonu (IOTC) gibi başlıca BBYÖ'lerin kuruluş anlaşmaları, karar alma mekanizmaları, üyelik yapıları ve uyuşmazlık çözüm süreçleri karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Bu örgütlerin hukuki statüleri incelenirken devletlerin açık denizlerde yapılacak balıkçılık faaliyetlerine ilişkin hakları ile açık denizlerin serbestliği ilkesi arasındaki dengenin nasıl kurulduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca sürdürülebilirlik ilkesi, bilimsel veri temelli yönetim ve ihtiyati yaklaşım gibi kavramların örgütlerin uygulama pratiklerine nasıl yansıdığı tartışılmaktadır.

Çalışmada BBYÖ'lerin hukuki etkinliği değerlendirilirken üyelerin siyasi iradeleri, bilimsel kapasiteleri ve yaptırım mekanizmaları işlerliği göz önünde bulundurulmuştur. Çalışma, mevcut sistemin güçlendirilmesi için ulusal ve bölgesel düzeyde uyumlaştırılmış mevzuat, şeffaf veri paylaşımı ve denetim mekanizmalarının geliştirilmesi gerektiğini önermektedir.

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Araştırmacısı, (onsoz@dehukam.org) (ORCID: 0009-0000-2817-9303)

BBYÖ'lerin, uluslararası deniz hukukunun uygulama alanında devletlerin açık denizlerden hakkaniyetli şekilde yararlanması noktasında kolektif sorumluluğu kurumsallaştıran en önemli araçlardan olduğu değerlendirilmektedir. Bu örgütlerin etkinliğinin sağlanmasında normatif düzenlemelerin yanında taraf devletlerin yükümlülüklerini samimiyetle yerine getirme iradesinin önemi üzerinde durulmaktadır. Hukuki çerçevenin, çevresel sürdürülebilirlik hedefleri ile ekonomik çıkarlar arasındaki dengeyi sağlayacak biçimde güçlendirilmesi; karar alma süreçlerinde bilimsel temelli yaklaşımların ve şeffaf yönetişim ilkelerinin kurumsallaştırılması gerektiği değerlendirilmektedir. Bu çerçevede BBYÖ'lerin geleceği ve açık denizlerin ortak miras niteliğini koruyacak adil, kapsayıcı ve iş birliğine dayalı bir uluslararası yönetişim anlayışının benimsenmesine bağlı olduğu ifade edilmektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DANIŞMAN ÜLKE STATÜSÜNE GİDEN YOLDA TÜRKİYE'NİN ÜSTLENMEYİ TAAHHÜT EDECEĞİ YÜKÜMLÜLÜKLER: TAVSİYE VE ÖNLEM KARARLARININ HUKUKİ ANALİZİ

Havva OKUDAN SOYTÜRK*

Antarktika, dünya üzerindeki el değmemiş son vahşi doğa alanı olup küresel çevre dengesi açısından büyük öneme sahiptir. Kıtada meydana gelebilecek bir değişiklik, tüm gezegenin iklimini etkileyebilecek potansiyele sahiptir. Günümüzde ozon deliği ve iklim değişikliği gibi sorunlar, Antarktika'nın korunmasını küresel çevre zincirinde kritik bir unsur hâline getirmiştir. Antarktika benzersiz doğasının yanı sıra bilimsel iş birliği ve çevre korumanın önceliklendirildiği özgün bir yönetişim sistemine sahiptir. Kıtadaki faaliyetleri düzenleyen bu sistem Antarktika Antlaşmalar Sistemi olarak isimlendirilmektedir. Sistem, Antarktika Antlaşması başta olmak üzere çeşitli antlaşmalar, ekleri ve Antarktika Antlaşması Danışma Toplantıları'nda kabul edilen kararlardan oluşmaktadır. Antarktika Antlaşması'nın yasal kapsamı Tavsiye ve Önlem kararlarının kabul edilmesi ve onaylanması süreciyle genişletilmektedir. Bahsedilen kararların alınması sürecinde danışman ülkeler aktif rol oynamakta ve insanlık için önem arz eden kıtanın geleceğini şekillendirmektedirler.

2017 yılında 40. Antarktika Antlaşması Danışma Toplantısı'nın 2 numaralı kararı ile gözlemci ülke statüsünde olan bir ülkenin danışman ülke statüsüne geçebilmesi için gereken prosedürlere dair bir kılavuz yürürlüğe konulmuştur. Bu kılavuza göre, danışman ülke olabilmenin bir koşulu da danışman ülke olmak isteyen ülkenin, yürürlükte olan tüm Tavsiye ve Önlem kararlarını onaylayacağına dair bir niyet beyanında bulunmasıdır. Türkiye politika belgeleri ile Antarktika'da danışman ülke olabilme niyetini ortaya koymaktadır. Bu çalışmanın amacı Türkiye'nin danışman ülke olma başvurusu yaparken onaylayacağına dair niyet beyanında bulunacağı Tavsiye ve Önlem kararlarının içeriğini ve Türkiye'nin üstlenmeyi taahhüt edeceği yükümlülükleri değerlendirmek olacaktır. Çalışmanın amacına yönelik olarak öncelikle

* Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Doktora Programı Öğrencisi; Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Proje Bursiyeri (havva.okudansoyturk@ogr.deu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-3012-697X).

Antarktika Antlaşmalar Sistemi'nin genel yapısı, sistemin karar alma mekanizmaları, sistemin karar alma organı olan Antarktika Antlaşması Danışma Toplantıları'nda alınan karar türlerinden bahsedilecektir. Ardından bu karar türlerinden danışman ülke başvurusunda onaylanacağına dair niyet beyanında bulunulacak olan bugüne kadar alınmış ve halen yürürlükte olan Tavsiye ve Önlem kararlarının içeriği incelenecektir. Son olarak Türkiye'nin üstleneceği yükümlülükler analiz edilecektir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLETİ DENİZ HUKUKU SÖYLEM ANALİZİ

Merve TATLI*

Bu çalışma, Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz hukukuna ilişkin politik söylemini incelemeyi amaçlamaktadır. Son yıllarda deniz hukuku, Türkiye'nin dış politikasında ve ulusal güvenlik stratejilerinde giderek daha merkezi bir konumda yer almaktadır. Deniz yetki alanları, kıta sahanlığı, Mavi Vatan doktrini ve Doğu Akdeniz'deki gelişmeler gibi konular, yalnızca hukuki tartışma alanı olmaktan çıkmış; ulusal kimlik, egemenlik ve uluslararası meşruiyet söylemlerinin de önemli bileşenleri haline gelmiştir. Bu bağlamda çalışma, Türkiye'nin deniz hukuku alanındaki söyleminin nasıl kurulduğunu, hangi temalar etrafında şekillendiğini ve bu söylemin iç ve dış politika düzeylerinde nasıl işlev gördüğünü incelemektedir.

Çalışmada elde edilen bulgulara göre, Türkiye'nin deniz hukuku söyleminin şu üç ana eksende şekillendiği söylenebilir: (1) Egemenlik ve hakların korunması, (2) Uluslararası hukuka dayalı meşruiyet arayışı ve (3) Bölgesel barış ve diyalog çağrısı.

Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın "Denizlerdeki haklarımızı sonuna kadar savunacağız", "Biz kimsenin hakkına el uzatmıyoruz, ancak kendi hakkımızı da kimseye çiğnetmeyiz" gibi ifadeleri, egemenlik vurgusunun millî kimlikle bütünleştiğini göstermektedir. Öte yandan Dışişleri Bakanlığı'nın basın açıklamalarında sıklıkla geçen "uluslararası hukukun ihlali", "hakça paylaşım", "diyalog yoluyla çözüm" ve "iyi komşuluk ilişkileri" gibi kavramlar, Türkiye'nin söylemini yalnızca güç temelli değil, hukuki meşruiyet ve barışçıl çözüm arayışı çerçevesinde konumlandırmaktadır.

Analiz, "Mavi Vatan" kavramının politik söylemde yalnızca deniz yetki alanlarının yanı sıra Türkiye'nin egemenlik anlatısını ve ulusal dayanışma

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Proje Araştırmacısı; Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (tatli@dehukam.org) (ORCID: 0009-0002-7829-9033).

söylemini temsil ettiğini ortaya koymaktadır. Bu çerçevede deniz hukuku, Türkiye'nin uluslararası hukukta hak iddiasının ötesinde, uluslararası alanda etkin, barışçı ve hukuka bağlı bir aktör olarak kendini tanımladığı bir sembolik alan haline gelmiştir.

Sonuç olarak bu çalışma, Türkiye'nin deniz hukuku söyleminin hem güç ve egemenlik hem de hukuk ve iş birliği temalarını birlikte barındıran özgün bir yapı sergilediğini göstermektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti, denizlerdeki haklarını koruma kararlılığını uluslararası hukukla uyumlu bir çerçevede dile getirerek, "mavi alanı" çıkar mücadelesinden ziyade barış ve adalet zemini olarak tanımlayan bir söylem geliştirmektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

HİBRİT SAVAŞ STRATEJİSİ OLARAK GÖLGE FİLO VE AVRUPA BİRLİĞİ YAPTIRIMLARI

Merve Nur TATLICA*

Günümüzde savaşlar ve çatışmalar yalnızca fiziki güçlerin değil, aynı zamanda askeri olmayan stratejilerin ve taktiklerin de yer aldığı operasyonlar ile gerçekleşmektedir. Devletlerin hibrit savaş taktikleri kullanarak savaşla olan bağlantısını inkâr etmesi daha kolay olurken kanıtların az olmasından dolayı ispatlanması da bir o kadar zor olmaktadır, böylece uluslararası hukuka aykırı fiiller karşılıksız kalmaktadır.

2022'de Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından Batılı ülkeler, Rusya'nın petrol ve petrol ürünlerinden elde ettiği savaş gelirlerini kısıtlamak için yaptırımlar uygulamış ve bu yaptırımları atlatmak için Rusya, eski ve bakımsız, paravan şirketler ardına gizlenmiş gemi filolarına, yani gölge filoya başvurmuştur. Hibrit savaş kavramı kapsamında yürütülen faaliyetlerden biri olan gölge filo, uluslararası hukuk düzenlemelerine karşı bir tehdit, deniz emniyeti ve güvenliğinde büyüyen bir tehlike olarak görülmektedir. Ekonomik ve politik çıkarlar gölge filonun uygulanması ve yayılmasındaki motivasyonu arttırırken uluslararası hukukta öngörülen yaptırımlardan ve yüksek sigorta ücretinden kaçınmak için fırsat sunmaktadır. Otomatik Tanımlama Sistemi'nin (AIS) kapatılması ile uluslararası hukuka aykırı fiilleri gerçekleştiren, su altı yapılarına zarar veren gölge filo gemileri, veto krizinden faydalanarak savaşı sürdüren Rusya'nın gelir kaynaklarını sürdürmek bakımından en büyük dayanağı olmuştur.

Avrupa Birliği, Rusya'nın petrol transferini devam ettirmek amacıyla gölge filo faaliyetlerini arttırmasına karşı aldığı önlemlerde uluslararası hukuka aykırı olarak faaliyetlerini sürdüren bu gemilere uygulanacak yaptırımları ve devletler arasındaki koordinasyonu geliştirmek istemiştir. Bu kapsamda gemiden gemiye trasfer (STS transfers) operasyonlarında bulunmuş gemilerin ve Rus petrolü taşırken AIS vericilerini kapatan gemilerin limanlara girmesinin yasaklanması, üye devletlere diğer devletler ve Avrupa Komisyonu ile gölge filoya dahil

* Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Tezli Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (tatlicamerve@gmail.com) (ORCID: 0009-0003-5049-9786).

konularda bilgi aktarımı yapılması ve filoya dahil gemilerin listelenmesi gibi birçok yaptırım öngörülmüştür. Ek olarak, 23 Ekim 2025 tarihinde 19. yaptırım paketi ile Avrupa Birliği söz konusu yaptırımları daha da sertleştirmiş ve daha detaylı uygulamalar öngörmüştür. Bu çalışma kapsamında gölge filo kavramının yaptırımların aşılması aracı olarak nasıl kullanıldığına ve Avrupa Birliği tarafından bu engellerin nasıl aşılmaya çalışıldığına değinilecektir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ HUKUKU VE ÇEVRE HUKUKUNUN KESİŞİMİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR LİMAN YÖNETİMİ: YEŞİL LİMAN KAVRAMI VE HUKUKİ DÜZENLEMELER

Osman Tuna KISAOĞLU*

Küresel ticaretin yaklaşık %86'sı deniz yoluyla gerçekleştiğinden, limanlar çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasında kritik bir role sahiptir. İklim değişikliği ve deniz kirliliği gibi sorunların etkisinin giderek büyümesi, yeşil liman (*green port, eco-port*) fikrinin global ölçekte tartışılmasına sebep olmuştur. Yeşil limanlar; atık yönetimini en iyi hale getiren, enerji verimliliğini yükselten, deniz ekosistemine sahip çıkan ve karbon ayak izini küçülten bütünleşmiş yönetim sistemleriyle dikkat çeker. Bu yöntem, deniz hukuku ve çevre hukukunun birleşim noktasında yer almakta ve ulusal ile uluslararası belgelerle desteklenmektedir.

Türkiye'de 'Yeşil Liman Sertifikası' uygulaması, 16/12/2014 tarihinde Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ile Türk Standardları Enstitüsü arasında imzalanan protokol doğrultusunda yasal olarak düzenlenmiştir. Bu program çerçevesinde, liman alanındaki etkinliklerden doğan sera gazı ve zararlı emisyonların azaltılması ile gemi ya da liman işlemlerinden kaynaklanan çevresel kirliliği azaltma gibi ölçütler değerlendirilmektedir. Rotterdam ve Los Angeles limanları, uluslararası düzeyde sürdürülebilir liman yönetiminin öncüsü konumundadır. Yenilenebilir enerji kullanımı ve dijital izleme sistemleri sayesinde çevresel performanslarını sürekli olarak iyileştirmektedirler.

Bu bildiri, yeşil liman kavramının yasal temellerini, sürdürülebilirlik prensipleriyle olan bağını ve Türkiye'nin bu konudaki durumunu uluslararası ölçütlerle mukayese etmeyi hedeflemektedir.

* İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (osmantunakisaoglu@gmail.com) (ORCID: 0009-0000-6645-4337).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZ TAŞIMACILIĞI BAĞLAMINDA HUKUKİ SORUMLULUK VE GÜMRÜK YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Ramazan ASGARKHANOV*

Hukukun sorunlu alanlarından biri olan deniz hukuku da modern dünyada yaşanan değişimleri oldukça geniş bir biçimde yansıtmaktadır. Uluslararası ticarette önemli bir yer tutan deniz taşımacılığına ilişkin hukuki uyuşmazlıklar, uluslararası deniz hukuku, medeni hukuk ve gümrük hukuku alanlarında ele alınmaktadır. Bu bağlamda uluslararası ve ulusal hukukun karşılaştırılması, ortak ve farklı noktaların tespit edilmesi büyük önem taşımaktadır. Elbette hukuki sorumluluk ve gümrük hukukuna ilişkin işlemler her ülkenin kendi mevzuatına tabidir. Gümrük hukuku işlemlerinin düzenlenmesine ilişkin yeknesak kurallar oluşturmak amacıyla bazı uluslararası örgütler tarafından bir dizi sözleşme ve farklı belge kabul edilmiştir. Uluslararası ticaret kurallarını, uluslararası gümrük kurallarını ve uluslararası özel hukuka ilişkin kuralları düzenleyen belgelerin incelenmesi, onlarda yer alan kuralların ülkelerin ulusal mevzuatlarına dahil edilmesi, yani uygulama olanaklarının gözden geçirilmesi, her hukuk alanında olduğu gibi uluslararası hukukun ayrılmaz bir dalı olan deniz hukukunda da gereklidir. Uluslararası ticaret hukukunda hukuki sorumluluk ve gümrük yükümlülükleri birbiriyle iç içedir. Çalışmanın amacı deniz taşımacılığında gümrük rejimleri ve hukuki sorumluluğun karşılıklı incelenmesidir. Önemli sorulardan biri, gümrük önlemlerinin neden olduğu zararın kimin tarafından karşılanacağıdır. Bu bağlamda, uluslararası sözleşmelerin normlarının ulusal gümrük mevzuatıyla karşılaştırılması araştırmanın teorik kısmını oluşturmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin kuralları düzenleyen uluslararası belgeler arasında Hamburg Kuralları, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) normları, Rotterdam Kuralları, Lahey/Lahey-Visby Kuralları yer almaktadır. Uluslararası ticaret hukukunun gelişmiş kurallarından biri olan INCOTERMS kuralları, gümrük yükümlülüklerini ve sorumluluklarını düzenlemesi bakımından gereklidir. Araştırmanın bir diğer yönünü ise Türkiye, Azerbaycan ve Avrupa Birliği ülkelerinin deniz taşımacılığına ilişkin olarak gümrük mevzuatlarının

* Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (ramazanasgerkhanov@gmail.com) (ORCID: 0009-0002-4572-1883).

karşılaştırmalı analizi oluşturmaktadır. Gümrük idarelerinin deniz yoluyla taşınan mal ve diğer şeylerin hareketinde gecikmesinden kaynaklanan hukuki zararların tespiti, konunun pratik yükünü artırmaktadır, yani gümrük sorumluluğu taşıyıcının mı yoksa göndericinin mi sorumluluğundadır? sorusu araştırmanın merkezinde yer almaktadır. Modern çağda dijitalleşmenin gümrük sistemine etkisi de oldukça fazladır. Bu bağlamda elektronik belgelerin sunulması ve elektronik gümrük sisteminin hayata geçirilmesi modern zamanın talebidir. Araştırma hem teorik hem de pratik açıdan önem arz etmektedir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

EGEMENLİKTEN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE: KABOTAJ HUKUKUNUN GELECEKTEKİ YÖNÜ

Sultan SERTER*

Kabotaj hakkı, devletlerin kendi karasularında deniz taşımacılığı, ticaret ve hizmet faaliyetleri üzerinde egemenlik tesis etme yetkisini tanımlayan temel bir uluslararası hukuk ilkesidir. Türkiye'nin kabotaj hakkı, 1926 tarihli Kabotaj Kanunu ile Lozan Antlaşması sonrasında elde edilmiş; böylece Cumhuriyet'in egemenlik anlayışı deniz hukukuna yansıtılmıştır. Ancak aradan geçen yüzyıl, uluslararası deniz hukukunun, ticari taşımacılığın, enerji güvenliğinin ve çevresel yükümlülüklerin yeniden şekillendiği bir dönem olmuştur. Bu dönüşüm, Türkiye'nin mevcut kabotaj rejiminin günümüz koşullarına yanıt veremediğini ortaya koymaktadır.

Kabotaj Kanunu, dilinin eski yapısı, tabiiyet kavramının tüzel kişiler açısından belirsizliği ve istisna hükümlerinin yetersizliği nedeniyle uygulamada sorunlar yaratmaktadır. Avrupa Birliği'nin deniz taşımacılığında serbest dolaşım ilkesini benimseyen 3577/92 sayılı Tüzüğü, Türkiye'nin üyelik sürecinde kabotaj hakkı ile uluslararası normlar arasında denge kurma zorunluluğunu gündeme getirmektedir. Ayrıca Doğu Akdeniz, Karadeniz ve Ege'deki deniz yetki alanı tartışmaları, kabotajı yalnızca ekonomik bir mesele olmaktan çıkarıp, uluslararası hukukta stratejik bir egemenlik konusu haline getirmiştir. 21. yüzyılda kabotaj hakkı yalnızca ulusal sınırların değil, dijital verinin, enerji akışının ve ekolojik sürdürülebilirliğin koruma alanıdır. Türkiye, "mavi hukuk" kavramı ile denizlerde dijital egemenlik inşa etmelidir. Türkiye, Kabotaj Kanunu'nu yalnız koruyarak değil, anayasal düzeyde yeniden yorumlayarak "mavi vatandaşlık" anlayışını inşa etmelidir. Kabotaj, yalnız ekonomik koruma değil; aynı zamanda iklim direnci, çevresel hukuk ve sürdürülebilir mavi ekonominin anayasal zemini olmalıdır.

Bu bildiri, Türkiye'nin kabotaj hakkının geleceğini, uluslararası hukuk ilkeleriyle uyum içinde ama ulusal çıkarları koruyacak biçimde yeniden tasarlama gereğini savunmaktadır. Yeni bir Kabotaj Kanunu; çevresel

* Işık Üniversitesi, Sanat Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Sinema ve Televizyon Bölümü, Yüksek Lisans Öğrencisi (sltn340735@gmail.com) (ORCID: 0009-0001-2160-0238).

sürdürülebilirliği, enerji güvenliğini, dijital denizcilik teknolojilerini ve mavi ekonomi politikalarını içerecek şekilde genişletilmelidir. Hukukun geleceği, yalnızca deniz yetki alanlarının korunmasıyla değil, aynı zamanda denizcilik kültürünün ve ekonomik kalkınmanın sürdürülebilir biçimde bütünleştirilmesiyle mümkün olacaktır. Türkiye, kabotaj küresel hukuk düzeniyle uyumlu hale getirirken, denizlerdeki egemenliğini kalıcı biçimde güçlendirebilir.

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZCİLİKTE SAĞLIK HAKKI: ULUSLARARASI VE ULUSAL HUKUKTA SINIRLAR, YÜKÜMLÜLÜKLER VE SORUMLULUK REJİMLERİ

Zeynep Bilge ESEN[*]

Zeynep DUMAN[**]

Deniz taşımacılığının küresel ölçekte artan yoğunluğu, yalnızca ekonomik ve çevresel değil, aynı zamanda sağlık temelli risklerin de deniz hukuku bağlamında yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Gemide sağlık hizmetlerine erişim, bulaşıcı hastalıkların önlenmesi ve denizcilerin tıbbi güvenliği gibi konular, uluslararası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler arasındaki uyumun önemini açıkça ortaya koymaktadır. Özellikle Maritime Labour Convention (MLC, 2006), denizcilerin sağlık hakkını iş güvencesinin ayrılmaz bir unsuru olarak ele almakta; gemilerde tıbbi donanım ve personel bulundurulmasına ilişkin standartlar getirmektedir. Bununla birlikte, Türk deniz hukukunda gemide hekim bulundurma zorunluluğuna ilişkin açık bir düzenleme bulunmamakta, bu durum gemi sahibinin, donatanın ve kaptanın sağlık tedbirleri konusundaki hukuki sorumluluk sınırlarını tartışmalı hale getirmektedir. Denizde yaşanan tıbbi acil durumlarda gecikme veya yetersiz müdahale, yalnızca sözleşmesel sorumluluk değil, aynı zamanda kamu hukuku bakımından da bir denetim meselesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tebliğde, denizcilik faaliyetlerinde sağlık hakkının korunmasına ilişkin uluslararası hukuk mekanizmaları ile Türk mevzuatı karşılaştırmalı biçimde incelenmekte; gemide tıbbi hizmetin hukuki niteliği, sorumluluk rejimleri ve sağlık hakkının deniz hukuku içindeki konumuna dair kuramsal bir çerçeve sunulmaktadır. Ayrıca pandemi sonrası dönemde denizcilik sektöründe sağlık hukukunun yeniden yapılanmasına yönelik politika önerileri tartışılmaktadır.

[*] TÜBİTAK TEYDEB, Uzman Yardımcısı; İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Özel Hukuk Doktora Programı Öğrencisi (esenzeynepbilge@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-6710-0757).

[**] Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sağlık Hukuku Tezli Yüksek Programı Öğrencisi (dumanzeynep98@gmail.com) (ORCID: 0009-0000-3174-4705).

DEHUKAM 10. yıl

DEHUKAM
10. YIL SEMPOZYUMU
DENİZ HUKUKUNDA GÜNCEL GELİŞMELER

DENİZDE DÜZENSİZ GÖÇÜN YÖNETİMİNDE KÜRESEL VE BÖLGESEL SORUMLULUK: İNSAN GÜVENLİĞİ VE YÖNETİŞİM PERSPEKTİFİ

Zeynep MİRVAN KORUNÇ*

Denizde düzensiz göç, son yıllarda uluslararası toplumun karşı karşıya olduğu en karmaşık insani ve yönetsel sorunlardan biri haline gelmiştir. Akdeniz ve Ege Denizi gibi bölgelerde artan göç hareketliliği, yalnızca güvenlik ya da sınır yönetimi meselesi değil, aynı zamanda insan hayatının korunması ve küresel dayanışmanın tesis edilmesi bakımından da önemli bir zorluktur. Bu olgu, devletlerin egemenlik hakları ile uluslararası yükümlülükleri arasındaki dengeyi yeniden incelemeyi gerektirmektedir.

Denizde yaşanan düzensiz göç olaylarının ardında çatışma, iklim değişikliği, yoksulluk ve siyasi istikrarsızlık gibi birbirini besleyen çok boyutlu nedenler bulunmaktadır. Bu süreçte uluslararası yönetişim eksiklikleri, arama-kurtarma kapasitesinin sınırlılığı ve sorumluluk paylaşımındaki isteksizlik, insani krizlerin derinleşmesine neden olmaktadır. Örneğin, 2023 yılında Libya-İtalya arasında yaşanan düzensiz göç kaynaklı arama-kurtarma vakasında 60'ın üzerinde kişinin kaybolduğu belirtilmiş olup bu durum yönetişim ve müdahale kapasitesi eksikliğini çarpıcı biçimde ortaya koymaktadır. Bu tür vakalar, göç yönetiminde yalnızca normatif çerçevenin değil, uygulama düzeyindeki etkinliğin de hayati öneme sahip olduğunu göstermektedir.

Denizde düzensiz göçün yönetiminde sürdürülebilir ve insan odaklı bir yönetişim anlayışının yerleşebilmesi, uluslararası hukuk normlarının etkin uygulanması kadar, bölgesel iş birliği mekanizmalarının güçlendirilmesine de bağlıdır. Bu bağlamda, ortak sorumluluk ilkesi temelinde şekillenecek çok düzeyli yönetişim modeli hem uluslararası barışın hem de denizlerde insan onurunun korunmasının en etkili aracını oluşturmaktadır.

* Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Araştırmacısı; Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler İngilizce Tezli Yüksek Lisans Programı Öğrencisi (mirvan@dehukam.org) (ORCID: 0000-0001-9240-3461).