

ISSN: 2602 – 4055
e-ISSN: 2651 – 2556



DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND
MARITIME LAW

DEHUKAMDER

Yıl: 2025 - Cilt: 8 Sayı: 2
Year: 2025 - Volume: 8 Issue: 2



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 (Sertifika No. / <i>Certificate No.</i> 71190)
Basım ve Cilt / Printing and Volume:	Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık ve Tic. İşl. / Türkiye Diyanet Foundation Publishing Printing and Commercial Enterprise (Sertifika No. / <i>Certificate No.</i> 48058)
Basıldığı Yer / Place of Publication:	Ostim OSB Mahallesi, 1256 Cadde, No: 11, 06370, Yenimahalle / ANKARA
Basıldığı Tarih / Publication Date:	Aralık / <i>December</i> 2025
Yönetim Yeri / Place of Management:	Emek Mahallesi, 19. Sokak, No: 84, Çankaya / ANKARA Tel: 0312 212 11 89
E - posta / E - mail:	dehukamder@dehukam.org
URL:	www.dehukam.org
Yayın Dili / Published on Language:	Türkçe, İngilizce / <i>Turkish, English</i>
Yayın Türü / Type of Publication:	Bu dergi yılda iki sayı olarak yayımlanan ve TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin Hukuk Veri Tabanı'nda taranan uluslararası, hakemli bir hukuk dergisidir. / This is an international refereed law journal, published biannually, and cited in TÜBİTAK ULAKBİM TR Index Legal Database.

Dergiye yapılan atıflarda “DEHUKAMDER” kısaltması kullanılmalıdır.
For citations please use the abbreviation: “DEHUKAMDER”

DEHUKAMDER yılda iki sayı olarak yayımlanan ve TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin Hukuk Veri Tabanı’nda taranan hakemli bir dergidir.
DEHUKAMDER is a refereed journal, published biannually, and cited in TÜBİTAK ULAKBİM TR Index Legal Database.

Katkıda bulunmak isteyenler için iletişim bilgileri /
All correspondence concerning articles and other submissions should be addressed to:

E - posta / E - mail: dehukamder@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
Emek Mahallesi, 19. Sokak, No: 84, Çankaya / ANKARA*

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

Copyright © 2025

Bu derginin 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 yayımlanamaz.
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.

Basılı ISSN: 2602 - 4055

e-ISSN: 2651 - 2556

Editör (Editor)

Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR

Editör Yardımcıları (Assistant Editors)

Halil İbrahim AKCAN

Adnan Menderes AYDIN (İçerik Editörü/*Content Editor*)

Zeynep MİRVAN KORUNÇ (Dil Editörü/*Language Editor*)

Editörler Kurulu (Editorial Board)

Prof. Dr. İsmail DEMİR	Ankara Üniversitesi (DEHUKAM)
Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi (DEHUKAM)
Prof. Dr. Norman A. Martínez GUTIÉRREZ	IMO International Maritime Law Institute (Director)
Prof. Dr. Daud HASSAN	Western Sydney University International Centre for Ocean Governance (Director)
Mercedes PARDO	Spanish Maritime Institute (Director)
Dr. Juan Carlos SAINZ-BORGO	University for Peace (UPEACE)
Amb. Hector Enrique Jaime CALDERON	Ambassador of El Salvador at Ankara
Leonardo de CAMARGO	Brazilian Institute for the Law of the Sea (President)
Roberto APARICIO ALVEAR	International Maritime University of Panama (Director of General Studies)

Danışma Kurulu (Advisory Board)

Prof. Dr. ADEMUNI-ODEKE	Ankara Üniversitesi (DEHUKAM)
Prof. Dr. Ahmet Samim ÜNAN	Piri Reis Üniversitesi
Prof. Dr. Ayşe Melda SUR	İzmir Ekonomi Üniversitesi
Prof. Dr. Çınar ÖZEN	Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. David Joseph ATTARD	IMO International Maritime Law Institute
Prof. Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT	İstanbul Ticaret Üniversitesi
Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Hasan AYRANCI	Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Huriye KUBİLAY	İzmir Ekonomi Üniversitesi
Prof. Dr. İbrahim KAYA	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Kemal ŞENOCAK	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Prof. Dr. Kerim ATAMER	İstanbul Gedik Üniversitesi
Prof. Dr. Nil KULA	Dokuz Eylül Üniversitesi (DEHUKAM)
Prof. Dr. Pınar AKAN	Marmara Üniversitesi
Prof. Dr. Sezer İLGİN	Piri Reis Üniversitesi
Prof. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY	Ankara Üniversitesi

Prof. Dr. Vasif ŐAHOĐLU
Prof. Dr. Yücel ACER

Prof. Dr. Zehra ÇEKER ÖĞÜZ
Doç. Dr. Ali İbrahim AKKUTAY

Doç. Dr. Hatice Kübra ECEMİŞ YILMAZ
Dr. Öğr. Üyesi Melisa KONFİDAN
Dr. Öğr. Üyesi Selim CİĞER

Ankara Üniversitesi
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
(DEHUKAM)
İstanbul Üniversitesi
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi
(DEHUKAM)
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
Galatasaray Üniversitesi
Süleyman Demirel Üniversitesi

DEHUKAMDER YAYIN İLKELERİ

- (1) Dergiye gönderilen yazılar başka bir yerde yayımlanmamış ya da yayımlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır. Yazılar, yayımlanmak üzere kabul edildiği takdirde, Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) (dijital / elektronik ortamlar dahil) bütün yayın haklarına sahip olur. DEHUKAM'ın izni olmaksızın başka bir yerde yayımlanamaz.
- (2) Dergiye gönderilen yazılar Yayın Etiği Komitesi (COPE / Committee on Publication Ethics) tarafından belirlenmiş rehber ilkelere uygun olmak zorundadır. Bkz: <https://publicationethics.org/>
- (3) Yazı teklifleri DergiPark Sistemi üzerinden iletilir. Derginin DergiPark adresi için bkz: <https://dergipark.org.tr/tr/pub/dehukamder>
- (4) Yazı teklifinde yazarlar unvanlarını, görev yaptıkları kurumları, haberleşme adreslerini, telefon numaralarını ve e-posta adreslerini bildirmelidirler.
- (5) Yazılar, Türkçe ve İngilizce özet ile bibliyografya hariç, 10.000 kelimeyi geçmemelidir. Yazıların başına, Türkçe ve İngilizce özetlerinin yanı sıra, Türkçe ve İngilizce başlık ve en fazla 5 adet anahtar kelime eklenir. Öz ya da abstract *Times New Roman* formatında 10 punto, en fazla 350 kelime olmalıdır.
- (6) Yazarlar tarafından gönderilen makaleler Turnitin intihal tarama programında taranmaktadır. Bu programda (bibliyografik materyaller, alıntılar ve 7 kelimedenden küçük benzerlikteki kaynaklar hariç tutulmak üzere) azami %10 benzerlik oranına sahip olan makaleler hakkında sürece devam edilebilir.
- (7) Yazı başlığının hemen altında sayfa sağına yanaştırılmış olarak yazarın unvanı ile adı soyadı belirtilmeli, soyadın sonuna bir yıldızlı dipnot konulmalıdır. Yıldızlı dipnotta ise yazarın akademik unvanı, çalışılan bölüm, fakülte, üniversite, mail adresi ve ORCID numarasına yer verilmelidir.
Örn: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı (e-posta adresi)
(ORCID: 0000-0000-0000-0000).
- (8) Yazılar *Microsoft Word* veya *Microsoft Word 5.1 for Macintosh* formatında hazırlanmalıdır.
- (9) Ana metin *Times New Roman* karakterinde, 11 punto, yazı aralığı 1.1 aralık, paragraf aralığı 9 nk, olacak şekilde iki yana yaslı yazılmalıdır. Dipnotu 0,5 cm içeri girintili *Times New Roman* karakterinde 9 punto, yazı aralığı 1 punto, paragraf aralığı 2 nk olmalıdır.
- (10) Metin içinde yapılan alıntılarının üç satırdan az olması durumunda alıntılanan kısım “den den” içinde yazılır. Alıntılarının üç satırdan fazla olması durumunda ayrı bir paragraph olarak sağdan ve soldan 1,5 cm girintili, “den den” içinde, *Times New Roman* karakterinde, 9 punto, yazı aralığı 1,1 aralık, paragraf aralığı 6 nk formatında yazılır.
- (11) Yazıda kullanılan yabancı kelimeler *italic* fontla belirtilir.
- (12) Ana metin içerisinde kelimeler zorunlu olmadıkça kısaltmadan yazılır. Kısaltma yapılması gereken hallerde kelimeler ilk kullanımında kısaltılmadan tam olarak verilmeli ve yanına parantez içinde kısaltılmış versiyonu eklenmelidir. Bundan sonraki kısımlarda ise direk kısaltılmış haliyle kullanılabilir.
- (13) Metin içerisinde başlıklar, aşağıdaki şekilde düzenlenmelidir:
I. KALIN VE TÜMÜ BÜYÜK HARF
1. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük
A. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük
a. Beyaz ve Sadece İlk Harfler Büyük
aa. Beyaz ve Sadece İlk Harfler Büyük
- (14) Dergiye gönderilen yazılarda bibliyografya ve atıflar Oxford University Standard for the Citation of Legal Authorities (OSCOLA) stiline hazırlanmalıdır. İlgili referans sisteminin son haline https://www.law.ox.ac.uk/sites/default/files/migrated/oscola_4th_edn_hart_2012.pdf aracılığıyla erişilebilir.
Bibliyografyada kaynaklara yapılacak ilk atıflar aşağıdaki verilen örnekler doğrultusunda yapılır:
Kıtaplar ve kitap bölümleri için:

Nil Kula-Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık 2015).

Yücel Acer ve İbrahim Kaya, *Uluslararası Hukuk İngilizce Özetli Ders Kitabı* (12. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2021) 209.

Kemal Şenocak, 'Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)', Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (editörler), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık 2018) 173.

Makale, tez ve tebliğler için:

İsmail Demir, 'Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi' (2015) 31(1) BATİDER 111, 117.

Javan Herberg, 'Injunctive Relief for Wrongful Termination of Employment' (Doktora Tezi, University of Oxford 1989).

Ben McFarlane and Donal Nolan, 'Remedying Reliance: The Future Development of Promissory and Proprietary Estoppel in English Law' (Obligations III Conference, Brisbane, 2006 Temmuz).

İnternet kaynakları için:

Sarah Cole, 'Virtual Friend Fires Employee' s.e.t. 19 Kasım 2009.

<<https://www.dehukam.org/faaliyet-raporlari/>> s.e.t. 11 Haziran 2025.

Mevzuat için:

Türk Medeni Kanunu, Kanun Numarası: 4721, Kabul Tarihi: 22.11.2001, RG 08.12.2001/24607.

Uluslararası sözleşmeler için:

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Mahkeme kararları için:

11. HD, 17.11.1981, E. 1980 / 4528, K. 1981 / 4880 (Erişim Kaynağı).

İstanbul BAM 37. HD, 6.7.2018, E. 2018/426, K. 2018/1194 (Erişim Kaynağı).

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 18.12.2018, E. 2016/299, K. 2018/497 (Erişim Kaynağı).

Diğer ülkelere ait mahkeme kararları için:

Land, Island and Maritime Frontier Case (El Salvador/Honduras, Nicaragua intervening) (Application for Intervention) [1990] ICJ Rep 92.

Corr v IBC Vehicles Ltd [2008] UKHL 13, [2008] 1 AC 884.

Brown v Board of Education of Topeka, 347 US 483 (1954).

Resmî Gazete'de yayınlanan karar vb.'ne metinler için:

RG 24.07.2001/24472.

- (15) Aynı yazara ait bir esere sonraki atıflarda yazarın sadece soyadı ve akabinde virgül konularak ilgili sayfaya atıf yapılabilir. Aşağıdaki örnek bu noktada dikkate alınabilir.

¹ Ademuni-Odeke, 'Port State Control and UK Law' (1997) 28 Journal of Maritime Law and Commerce 657, 660.

⁵ Ademuni-Odeke, 662.

- (16) Aynı yazara ait birden fazla esere atıfta bulunulması halinde, eser adı hakkında hangi kısaltmanın kullanılacağı ilk atıfın sonunda parantez içinde gösterilir ve ardından aşağıdaki örnekler doğrultusunda kısaltmaya gidilir:

Kitaplar için:

¹ Gareth Jones, *Goff and Jones: The Law of Restitution* (B. 7, Sweet & Maxwell 2009) 15 (*Restitutio*).

⁵ Jones, *Restitutio*, 20.

Makale ve tebliğler için:

² Jeremy Waldron, 'The Core of the Case against Judicial Review' (2006) 115 Yale LJ 1346, 1372 ('Judicial Review').

⁷ Waldron, 'Judicial Review', 1375.

- (17) Bibliyografyada yer alacak kaynaklar, şu istisnalar hariç dipnotlardaki atıflar ile aynı biçimi alır: Yazarın soyadı adının baş harfin önce gelmelidir. Buna ek olarak yazarın adı yerine adının sadece baş harfi kullanılmalı ve bu harften sonra virgül konulmalıdır.

Dipnot atfında:

Elizabeth Fisher, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007).

Bibliyografyada:

Fisher E, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007)

- (18) Kaynaklar, bibliyografyada yazar soyadına göre alfabetik sıraya göre düzenlenmelidir. Bibliyografyada aynı yazarın birden fazla eserine atıfta bulunuluyorsa, yazarın eserlerini kronolojik sırayla (en eskiden başlayarak) ve tek bir yıl içinde başlığın ilk kelimesine göre alfabetik olarak sıralanmalıdır. İlk esere yapılan atıftan sonra yazarın adı uzun çizgi ile değiştirilmelidir. Birden fazla yazara ait eserler ilk yazarın adı altında bu yazarın tek yazarlı eserlerinden sonra alfabetik olarak sıralanmalıdır. İlk yazarın birden fazla ortak yazarlı eseri varsa, ortak yazarlı eserleri ortak yazar soyadına göre alfabetik olarak sıralanmalıdır. Aynı ilk yazar ve ortak yazarın birden fazla eserine atıfta bulunuluyorsa, eserler kronolojik olarak sıralanmalı ve her seferinde ortak yazarın adını tekrarlanmalıdır.

Atamer K, '1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gereçesi', *Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt 1* (B. 1, BETA 2003) 849 ('Sınırlı Sorumluluk')

— 'Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca "Zarar Sigortaları"na Giriş' (2011) 27 BATİDER 21 ('Zarar Sigortaları')

— 'Deniz Ticareti Hukuku'na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 Aralık 2012* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 211 ('Tartışmalı İçtihatlar')

— *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)

— ve Süzel C, Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları, (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2013)

- (19) Editörler tarafınca, DEHUKAMDER yayın ilkelerine uygunsuzluğu tespit edilen yazılar, hakeme gönderilmeden önce, yayın ilkeleri doğrultusunda düzeltilmesi için yazara iade edilir.
- (20) Editörler tarafınca, DEHUKAMDER yayın ilkelerine uygunluğu tespit edilen yazılar en az iki hakeme gönderilir. Hakemlerden gelen raporlar doğrultusunda yazının yayımlanmasına, yazardan raporlar çerçevesince düzeltme istenmesine ya da yazının geri çevrilmesine karar verilir ve yazar en kısa sürede durumdan haberdar edilir. Hakem raporlarından birinin kabul diğerinin ret olması durumunda ise makale üçüncü bir hakeme gönderilir.
- (21) Editörler, ilgili sayıda yayımlanacak yazı yoğunluğunu dikkate alarak, hakem incelemesinden olumlu rapor almış yazıların sonraki sayılarda yayımlanmasına ya da uzunluklarını dikkate alarak yazara gönderilerek kısaltılmasına karar verebilir.
- (22) Dergide çıkan herhangi bir yazıya atıfta "DEHUKAMDER" rumuzu kullanılabilir.
- (23) Dergide yer alan tüm çeviriler DEHUKAM tarafından yapılmış olup çeviriler yazarlar tarafından kontrol edilmiştir.
- (24) Dergide yer alan yazılar yazarların soyadlarına göre sıralanmıştır.

SUBMISSION AND PUBLICATION GUIDELINES

- (1) Articles submitted to the journal proceeding should not be published or submitted elsewhere for consideration. Submissions, if accepted for publication, should be copyright - owned by the Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM) (digital / electronic media included) with all its publication rights and cannot be published anywhere else without DEHUKAM's consent.
- (2) Articles submitted to the journal must comply with the guidelines of the Committee on Publication Ethics (COPE). For more information: <https://publicationethics.org>
- (3) Submission proposals should be sent via DergiPark. For DergiPark address of the journal see: <https://dergipark.org.tr/en/pub/dehukamder>
- (4) In the submission proposals, the authors should state their titles, institutions they work, communication addresses, telephone numbers and e-mail addresses.
- (5) Submissions should not exceed 10,000 words, excluding Turkish/English abstract and bibliography. Turkish and English abstracts as well as Turkish and English titles and maximum 5 keywords should be included at the beginning of the articles. The abstract should be prepared in *Times New Roman* characters, 10pt and it should be a maximum of 350 words.
- (6) The articles submitted by the authors is checked in the Turnitin. The process can continue for the articles with a maximum of 10% similarity rate (excluding bibliographic materials, citations and references with less than 7 words similarity) in this program.
- (7) Just below the title of the article, the title and surname of the author should be indicated, aligned to the right of the page, and a footnote with a star should be placed at the end of the surname. In the footnote with a star, the institution to which the author is affiliated, his title, e-mail address and ORCID address should be included.
Example: Ankara University Law Faculty, Department of Maritime Law (e-mail adress) (ORCID: 0000-0000-0000-0000).
- (8) Submissions should be prepared in *Microsoft Word* or *Microsoft Word 5.1* for Macintosh format.
- (9) The main body of the text should be prepared in *Times New Roman* characters, 11 - point font, 1.1 line spacing, 9 pt paragraph spacing. Footnotes should be prepared with 0.5 cm indentation, *Times New Roman* characters, 9 - point font, 1 type in spacing and 2 pt paragraph spacing.
- (10) If the citations in the text are less than three lines, the quoted part is written in "...". If the quotations are more than three lines, they should be written as a separate paragraph indented 1.5 cm from the right and left, in "...", in *Times New Roman* character, 9 pt, text spacing 1.1 spacing, paragraph spacing 6 pt.
- (11) Foreign words in the article should be specified in *italic* font.
- (12) Reference to names in the main text should not be shortened unless necessary. When shortening is necessary, the name should be given as a whole and the shortened version should be added in parenthesis next to it.
- (13) Headings in the text should be arranged as follows:
I. BOLD AND ALL CAPS
1. Bold and Only Initial Letters Capitalized
A. Bold and Only Initial Letters Capitalized
a. White and Only Initial Letters Uppercase
aa. White and Only Initial Letters Uppercase
- (14) References and citations should be prepared in the Oxford University Standard for the Citation of Legal Authorities (OSCOLA) style. The final version of the relevant reference system can be accessed via https://www.law.ox.ac.uk/sites/default/files/migrated/oscola_4th_edn_hart_2012.pdf. The first references to the sources are made in accordance with the examples given below:
For books and book chapters:
Nil Kula-Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2015).
Yücel Acer and İbrahim Kaya, *Uluslararası Hukuk İngilizce Özetli Ders Kitabı* (12th edn, Seçkin Yayıncılık 2021) 209.

Kemal Şenocak, 'Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)', Samim Ünan and Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2018) 173.

For the articles, theses and communiqués:

İsmail Demir, 'Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi' (2015) 31(1) BATİDER 111, 117.

Javan Herberg, 'Injunctive Relief for Wrongful Termination of Employment' (DPhil thesis, University of Oxford 1989).

Ben McFarlane and Donal Nolan, 'Remedying Reliance: The Future Development of Promissory and Proprietary Estoppel in English Law' (Obligations III conference, Brisbane, July 2006).

For internet resources:

Sarah Cole, 'Virtual Friend Fires Employee' <www.nakedlaw.com/2009/05/index.html> accessed 19 November 2009.

<<https://www.dehukam.org/faaliyet-raporlari/>> accessed 11 Haziran 2025.

For legislation:

Turkish Civil Code, Code Number: 4721, Acceptance Date: 22.11.2001, OG 08.12.2001/24607.

For international contracts:

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

For Turkish court decisions:

11. HD, 17.11.1981, E. 1980 / 4528, K. 1981 / 4880 (Access Source).

İstanbul BAM 37. HD, 6.7.2018, E. 2018/426, K. 2018/1194 (Access Source).

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 18.12.2018, E. 2016/299, K. 2018/497 (Access Source).

For court decisions of other countries:

Land, Island and Maritime Frontier Case (El Salvador/Honduras, Nicaragua intervening) (Application for Intervention) [1990] ICJ Rep 92.

Corr v IBC Vehicles Ltd [2008] UKHL 13, [2008] 1 AC 884.

Brown v Board of Education of Topeka, 347 U.S. 483 (1954).

For the texts of the decision etc. published in the Official Gazette:

OG 24.07.2001/24472.

- (15) In subsequent citations to a work by the same author, only the surname of the author and then a comma can be used to refer to the relevant page. The following example can be considered at this point.

¹Ademuni-Odeke, 'Port State Control and UK Law' (1997) 28 Journal of Maritime Law and Commerce 657, 660.

⁵Ademuni-Odeke, 662.

- (16) In case of citing more than one work by the same author, which abbreviation will be used about the work name is shown in parentheses at the end of the first citation and then abbreviated in line with the following examples:

For the books:

¹Gareth Jones, *Goffand Jones: The Law of Restitution* (7th edn, Sweet & Maxwell 2009) 15 (*Restitutio*).

⁵Jones, *Restitutio*, 20.

For the articles and Communiqués:

²Jeremy Waldron, 'The Core of the Case against Judicial Review' (2006) 115 Yale LJ 1346, 1372 ('Judicial Review').

⁷Waldron, 'Judicial Review', 1375.

- (17) The references to be included in the bibliography should take the same format as the references in the footnotes, with the following exceptions: The surname of the author must come before the name. The first letter of the author should be used instead of the full name of the author and a comma should come after the first letter of the name.

In reference to the footnote:

Elizabeth Fisher, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007).

In the bibliography:

Fisher E, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007)

- (18) References should be arranged in alphabetical order according to the author's surname in the bibliography. If more than one work by the same author is cited in the bibliography, the author's works should be listed in chronological order (from the oldest) and alphabetically by the first word of the title within a year. After the reference to the first work, the author's name should be replaced by a dash. Works by more than one author should be listed alphabetically under the name of the first author, after that author's works as a single author. If the first author has co-authored more than one work, the co-authored works should be listed alphabetically after the last name of the co-author. If more than one work by the same first author and co-author is cited, the works should be listed chronologically and the name of the co-author should be repeated each time.
- Atamer K, '1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekeşi', *Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan*, vol 1 (1st edn, BETA 2003) 849 ('Sınırlı Sorumluluk')
- 'Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca "Zarar Sigortaları"na Giriş' (2011) 27 BATİDER 21 ('Zarar Sigortaları')
- 'Deniz Ticareti Hukuku'na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 December 2012* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 211 ('Tartışmalı İçtihatlar')
- *Deniz Ticareti Hukuku*, vol 1 (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)
- ve Süzel C, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013)
- (19) Submissions that are found unsuitable for DEHUKAMDER publication by editors, will be returned to the author(s) for corrections and / or resubmission, before being sent to the referee.
- (20) Submissions that are found suitable for DEHUKAMDER publication by editors will be sent to at least two independent reviewers in a blind procedure. In line with the reports from the referees, it is either decided to publish the submission, or to ask the author for corrections within the framework of the reports, or to reject the submission, and the author is notified of the situation as soon as possible.
- In case one of the referee reports is accepted and the other is rejected, the article is sent to a third referee for a review.
- (21) The editors, taking into account the volume of articles to be published in the relevant issue, may decide to publish the articles which have received a satisfactory report from the referees in subsequent issues or to shorten them by the author, taking their length into consideration.
- (22) 'DEHUKAMDER' pseudonym may be used for reference to any of its published articles.
- (23) All translations included in the journal were carried out by DEHUKAM and have been reviewed by the authors.
- (24) The listing of articles in the journal will appear in the alphabetical order of the authors' last names.

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 yönleltmek, ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek akademik faaliyetlerle farkındalığı artırmak suretiyle Türk deniz hukuku politikalarının oluşturulmasına katkı sağlamak ve bunların uluslararası farkındalığını arttırmak amacıyla 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 yeterli almış ilk araştırma merkezidir.

DEHUKAM deniz alanlarında Türkiye Cumhuriyeti’nin hak, temel çıkar ve menfaatleriyle ilgili olarak yürütülen görevler kapsamında mevcut veya muhtemel deniz hukuku meselelerinin halinde, 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 artırılmasına önemli katkılar sunmaktadır.

E-posta: info@dehukam.org

Web: dehukam.org

Sosyal Medya Hesaplarımız: [@dehukamtr](https://www.instagram.com/dehukamtr)

DEHUKAM

ANKARA ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU
ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ

ANKARA UNIVERSITY
NATIONAL CENTER FOR THE
SEA AND MARITIME LAW

ABOUT

The “Türkiye National Marine Research Strategy (TUDAS) Document, “accepted by the Council of Ministers Decision No. 2014/6798, outlines among its priority objectives *the scientific understanding, conservation, and sustainable utilization of all world seas and our maritime jurisdiction areas*. In line with this aim, DEHUKAM was established on 1.7.2015 as an application and research centre within Ankara University to implement training programmes for researchers in the field of maritime law.

DEHUKAM, which serves the purpose of conducting scientific research in the field of sea and maritime law and policy, strengthening and employing research personnel capacity, implementing programs for training researchers in this field, providing consultancy to relevant public institutions and private companies, directing academics at the national level toward scientific activities under one roof, contributing to the formulation of Turkish maritime law and policies and enhancing their international visibility by increasing awareness academic activities to be carried out at national and international level, gained the status of a National Centre with legal personality by being included within the scope of the Law No. 6550 on Supporting Research Infrastructures on 7/10/2020.

DEHUKAM plays a significant role in resolving existing or potential maritime law issues within the scope of the duties carried out in relation to the rights, fundamental interests, and benefits of the Republic of Türkiye in maritime areas, and in providing the necessary support for the formulation of legislation and policies in these areas.

DEHUKAM provides access to resources and a conducive working environment for professionals in the field of maritime law and politics through the XXX Ademuni-Odeke Maritime Law Expertise Library, located in the DEHUKAM’s premises. Furthermore, the Center makes significant contributions to enhancing the capacity of trained personnel in the sea and maritime law through scientific events, collaborative efforts with international organizations, educational initiatives, consultancy services, and project activities.

E-mail: info@dehukam.org

Web: dehukam.org

Social Media Accounts: [@dehukamtr](https://www.instagram.com/dehukamtr)

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

Cilt / Volume: 8, Sayı / Issue: 2

Yıl / Year: 2025

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

Araştırma Makaleleri / Research Articles

GEMİ SİCİL YÖNETMELİĞİ'NİN GEMİ İPOTEĞİNİN SİLİNMESİNİ DÜZENLEYEN 36. MADDE HÜKMÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

AN EVALUATION OF ARTICLE 36 OF THE SHIP REGISTRY REGULATION GOVERNING THE DELETION OF SHIP MORTGAGES

Arş. Gör. Dr. Murat AYDIN3

RUSYA UKRAYNA SAVAŞI DOLAYISIYLA KONULMUŞ OLAN YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDE TEK TARAFLI SONA ERDİRME SEBEBİ OLARAK KABUL EDİLİP EDİLEMEYECEĞİ HAKKINDA TÜRK VE İNGİLİZ HUKUK SİSTEMLERİ AÇISINDAN MUKAYESELİ BİR DEĞERLENDİRME

A COMPARATIVE ASSESSMENT UNDER TURKISH AND ENGLISH LAW OF WHETHER THE SANCTIONS IMPOSED DUE TO THE RUSSIA-UKRAINE WAR MAY CONSTITUTE GROUNDS FOR UNILATERAL TERMINATION OF VOYAGE CHARTERPARTIES

Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT73

DENİZ SEVİYESİ YÜKSELMELERİNİN DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMALARINA ETKİSİ: ANTLAŞMALAR HUKUKU, ULUSLARARASI YARGI VE DEVLET UYGULAMALARI İŞİĞİNDE BİR İNCELEME

THE EFFECT OF SEA-LEVEL RISE ON MARITIME BOUNDARY DELIMITATION: AN ANALYSIS IN LIGHT OF THE LAW OF TREATIES, INTERNATIONAL JURISPRUDENCE, AND STATE PRACTICE

Doç. Dr. Hatice Kübra ECEMİŞ YILMAZ131

COVERTAINER TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN MEVCUT MEVZUAT ÇERÇEVESİNDE DİĞER SİSTEMLER İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ

EVALUATION OF COVERTAINER TRANSPORTATION SYSTEM WITHIN EXISTING REGULATIONS AND SYSTEMS

Habip Güner KARA.....201

THEORIZING MARITIME SECURITY: AN ANALYTICAL FRAMEWORK

DENİZ GÜVENLİĞİNİ TEORİLEŞTİRME: ANALİTİK BİR ÇERÇEVE

Prof. Levent KIRVAL

Asst. Prof. Kenan ŞAHİN.....265

YARGI KARARLARI IŞIĞINDA ORTAKLARIN TİCARET ŞİRKETİNE AİT GEMİLERİN İHTİYATI HACZİNİ İSTEMESİ SORUNU

THE PROBLEM OF SHAREHOLDERS REQUESTING ARREST OF THE COMPANY'S SHIP IN THE LIGHT OF JUDICIAL DECISIONS

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY.....287

Çeviri & Karar / Translation & Judgment

AVRUPA BİRLİĞİ ADALET DİVANI'NIN (DÖRDÜNCÜ DAİRE) 2 EYLÜL 2021 TARİHLİ VE C-570/19 NUMARALI IRİSH FERRİES LTD İLE ULUSAL ULAŞTIRMA KURUMU (İRLANDA) KARARI

Dr. Öğr. Üyesi Ramazan DURGUT.....377

ARAŞTIRMA MAKALELERİ

RESEARCH ARTICLES



GEMİ SİCİL YÖNETMELİĞİ'NİN GEMİ İPOTEĞİNİN SİLİNMESİNİ DÜZENLEYEN 36. MADDE HÜKMÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ*

AN EVALUATION OF ARTICLE 36 OF THE SHIP REGISTRY REGULATION GOVERNING THE DELETION OF SHIP MORTGAGES

Arş. Gör. Dr. Murat AYDIN**

ÖZ

Çalışmanın konusunu, gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen Gemi Sicil Yönetmeliği (GSY) madde (m.) 36 hükmü oluşturmaktadır. Bu kapsamda, ilk olarak GSY m. 36'nın uygulama alanı tespit edilmiştir. Ardından GSY m. 36'da fıkralar halinde düzenlenen gemi ipoteğinin sicilden silinmesini gerektiren haller üzerinde durulmuş; bu hallerin aslında gemi ipoteğini sona erdiren haller olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca GSY m. 36'da, sona eren gemi ipoteğinin gemi sicilinden silinmesine ilişkin usul ve esaslar da düzenlenmiş olduğundan bu hususlar da çalışmada incelemeye konu edilmiştir. Öte yandan GSY m. 36 dışında, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1044 ve devamı (vd.) hükümlerinde de gemi ipoteğini sona erdiren haller hakkında düzenlemeler bulunmaktadır. Ancak ifade edilmelidir ki, TTK m. 994 uyarınca, gemi ipoteğinin silinmesini gerektiren halleri düzenleyen GSY m. 36, "Gemi ipoteğinin sona ermesi" başlıklı bölümde yer alan TTK m. 1044-1053 hükümleri açısından tamamlayıcı hüküm niteliğindedir. Bu nedenle, çalışmada, gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36 incelenirken gerektiği ölçüde TTK m. 1044-1053 hükümlerinde yer alan düzenlemeler üzerinde de durulmuştur.

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 30.10.2025 / Kabul Tarihi: 2.12.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1813277.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Arş. Gör. Dr., İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı (murataydin93@istanbul.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-1883-5968).



Anahtar Kelimeler: •Gemi İpoteği •Gemi Sicil Yönetmeliği •Gemi İpoteğinin Silinmesi
•Gemi İpoteğinin Silinmesini Gerektiren Haller •Gemi İpoteğini Sona Erdiren Haller

ABSTRACT

The subject matter of this study is Article 36 of the Ship Registry Regulation (SRR), which governs the deletion of ship mortgages. Within this framework, the scope of application of SRR Article 36 has first been determined. Subsequently, the study focuses on the circumstances requiring the deletion of a ship mortgage from the registry, as regulated in separate paragraphs under SRR Article 36, and establishes that these circumstances in fact constitute the grounds for the termination of the ship mortgage itself. In addition, since SRR Article 36 also sets forth the procedural rules and substantive principles concerning the deletion from the ship registry of a ship mortgage that has been terminated, these aspects are likewise examined in the study. On the other hand, apart from SRR Article 36, the provisions of Articles 1044 et seq. of the Turkish Commercial Code (TCC) No. 6102 also contain regulations regarding the circumstances leading to the termination of a ship mortgage. However, it must be noted that, pursuant to TCC Article 994, SRR Article 36 which regulates the circumstances requiring the deletion of a ship mortgage has the character of a supplementary provision vis-à-vis the provisions of TCC Articles 1044–1053, which are contained in the section entitled “Termination of Ship Mortgage”. Accordingly, in the present study, while analyzing SRR Article 36 regulating the deletion of ship mortgages, the relevant provisions set forth under TCC Articles 1044–1053 have also been discussed to the extent necessary.

Keywords: •Ship Mortgage •Ship Registry Regulation •Deletion of Ship Mortgage
•Circumstances Requiring the Deletion of a Ship Mortgage •Circumstances Leading to the Termination of a Ship Mortgage

GİRİŞ

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹ m. 953² ve m. 994³ ile 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi m. 478/1-d bendi hükümlerine dayanılarak 7283 sayılı kararla Gemi Sicil

¹ RG 14.02.2022/27846.

² “Yönetmelik” kenar başlıklı TTK m. 953’te, “*Gemi tasdiknamesiyle bayrak şahadetnamesinin nasıl düzenleneceği, geminin adının gemi üzerine nasıl yazılacağı ve bu Bölüm hükümlerinin uygulama şekli Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelik ile belirlenir.*” düzenlemesi yer almaktadır.

³ “Yönetmelik” kenar başlıklı TTK m. 994’te, “*Gemi sicilinin kuruluşu ve nasıl tutulacağı, müdür ve memurlarının sahip olmaları gereken nitelikleri, hukuki ilişkilerin nasıl belgelenecekleri ve tescil olunacakları, kayıtların düzeltilmesi, değiştirilmesi ve silinmesine ilişkin tamamlayıcı hükümler Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelik ile belirlenir.*” düzenlemesi yer almaktadır.



Yönetmeliği (GSY) yürürlüğe konulmuştur.⁴ Ayrıca 7283 sayılı Kararla, Gemi Sicil Nizamnamesi⁵ ile Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname⁶ de yürürlükten kaldırılmıştır.⁷ Bu nedenle, yürürlükten kalkan Gemi Sicil Nizamnamesi ile Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname'de düzenlenen konular hakkında Gemi Sicil Yönetmeliği'nin ilgili hükümleri uygulanacaktır.⁸

Çalışmada, gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36'nın değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, çalışmada, öncelikle GSY m. 36'nın uygulama alanı belirlenecektir. Bunun üzerine, "Gemi ipoteğinin silinmesi" kenar başlıklı GSY m. 36'da düzenlenen gemi ipoteğinin silinmesi halleri ile bu hallerin meydana gelmesi ihtimalinde, gemi sicilinde yapılacak iş ve işlemlere ilişkin usuli düzenlemeler ele alınacaktır. Ayrıca GSY m. 36'daki silinme halleriyle sınırlı olarak çalışmada, TTK m. 1044 vd. hükümlerinde yer alan gemi ipoteğinin sona ermesine ilişkin düzenlemeler üzerinde de durulacaktır.

I. GEMİ SİCİL YÖNETMELİĞİ'NİN GEMİ İPOTEĞİNİN SİLİNMESİNİ DÜZENLEYEN 36. MADDE HÜKMÜNÜN UYGULAMA ALANI

1. Milli Gemi Sicili'ne Kayıtlı Gemiler ile Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne Kayıtlı Gemi ve Yatlar Açısından Değerlendirme

GSY m. 33/1 c. 3'te, "Sicile kayıtlı gemilerin sözleşmeye dayalı rehni sadece gemi ipoteği yolu ile sağlanır." denilmiştir. Ayrıca TTK m. 1014/1 c. 3'te de

⁴ 7283 sayılı Karar, 12.05.2023 tarih ve 32188 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. GSY, yayımlandığı tarih olan 12.05.2023 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Nitekim GSY m. 63'te, "*Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.*" denilmiştir.

⁵ RG 04.02.1957/9526.

⁶ RG 17.04.1957/9588.

⁷ 7283 sayılı Karar'da "*31/12/1956 tarihli ve 4/8520 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan "Gemi Sicili Nizamnamesi" ile 13/3/1957 tarihli ve 4/8807 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan "Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname"nin yürürlükten kaldırılmasına ve ekli "Gemi Sicil Yönetmeliği"nin yürürlüğe konulmasına, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 953 üncü ve 994 üncü maddeleri ile 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 478 inci maddesinin birinci fıkrasının (d) bendi gereğince karar verilmiştir.*" açıklaması yer almaktadır.

⁸ Murat Aydın, 'Gemi Sicil Yönetmeliği'nin Gemi İpoteğinin Kurulmasına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi' (2024) 82 (2) İstanbul Hukuk Mecmuası 482 ('İpotek').



“Sicile kayıtlı gemilerin sözleşmeye dayalı rehni sadece gemi ipoteği yolu ile sağlanır.” düzenlemesine yer verilmiştir. Bu düzenlemelerden, sicile kayıtlı olan gemilerin sözleşmeye dayalı rehinlerinin yalnızca gemi ipoteği ile sağlanacağı ve Gemi Sicil Yönetmeliği'nde yer alan gemi ipoteğine ilişkin hükümlerin yalnızca sicile kayıtlı gemiler bakımından uygulanacağı anlaşılmaktadır. Öte yandan GSY m. 36'nın lafzına bakıldığında, bu hükmün “sicile kayıtlı gemiler” üzerinde kurulan ipotekler bakımından uygulama alanı bulacağı tespit edilmektedir. Nitekim GSY m. 36'da; gemi sicil müdürlüğünden, gemi ipoteğinin sicilden silinmesinden ve gemi sicil müdürlüğünde yapılacak işlemlerden söz edilmektedir. Dolayısıyla gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36'nın “sicile kayıtlı gemiler” hakkında uygulanacağı söylenebilir.⁹

GSY m. 36'nın uygulanabilmesi, “gemi” niteliğine sahip bir aracın mevcudiyetine, bu aracın “sicile kayıtlı” olmasına ve bu araç üzerinde ipotek kurulmuş olmasına bağlıdır. Yönetmelik'te geçen tanım ve kısaltmaları düzenleyen GSY m. 4'te, Gemi Sicil Yönetmeliği'nde geçen “gemi” kavramının tanımı yapılmamıştır. Ancak kanaatimizce, “gemi” kavramı bakımından TTK m. 931/1'deki gemi tanımı esas alınmalı; GSY m. 36'nın ise, TTK m. 931/1'de yer alan gemi tanımını sağlayan araçlar hakkında uygulama alanı bulacağı kabul edilmelidir.¹⁰

GSY m. 4/1-e'de, Yönetmelik'te geçen gemi sicili kavramının; “6102 sayılı Kanunun 956 ncı maddesine göre tescilli caiz gemilerin kaydına mahsus, gemi ile ilgili maddi ve hukuki durumun bilinmesini ve aleniyetini sağlayan, devletin sorumluluğu altında tutulan resmi sicili” ifade ettiği belirtilmiştir. Bu hükümden, Gemi Sicil Yönetmeliği'nde geçen “gemi sicili” kavramıyla TTK m. 954 vd. hükümlerinde düzenlenen ve “Milli Gemi Sicili (MGS)” olarak da adlandırılan¹¹ gemi sicilinin ifade edilmek istendiği tespit edilmektedir. Dolayısıyla GSY m. 36'nın uygulanması açısından MGS'ne kayıtlı gemilerin “sicile kayıtlı gemi” kavramı kapsamında yer aldıkları sonucuna ulaşılması gerekir.¹² Bu nedenle,

⁹ Aydın, ‘İpotek’, 483.

¹⁰ Aydın, ‘İpotek’, 483.

¹¹ TTK m. 954 vd. hükümlerinde “Gemi Sicili” başlığı altında düzenlenen gemi sicili, 16.12.1999 tarih ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (RG 21.12.1999/23913 - TUGSK) m. 2/1-c ile Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği (RG 23.06.2000/24088 - TUGSY) m. 4/1-e bendi hükümlerinde, Milli Gemi Sicili olarak adlandırılmaktadır.

¹² Aynı yönde bkz. Aydın, ‘İpotek’, 484.



GSY m. 36, MGS'ne kayıtlı gemiler üzerinde kurulan gemi ipotekleri hakkında uygulama alanı bulur.

Bununla birlikte, kanaatimizce, gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36'nın uygulanması açısından "sicile kayıtlı gemi" kavramının kapsamında yalnızca MGS'ne kayıtlı gemiler bulunmaz. Zira GSY m. 4'te, MGS'ni ifade etmek üzere kullanılan "gemi sicili" kavramının haricinde "gemi sicili" niteliği taşıyan Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) de tanımlanmıştır.¹³ "Terkin, satış, isim değişikliği, ipotek tescili" kenar başlıklı TUGSY m. 14'te,

"TUGS'ye tescil işlemleri ile, gemilerin terkin, satış, isim değişikliği, ipotek tescili ve diğer benzeri işlemlerde, TTK ve 31/12/1956 tarihli ve 8520 sayılı Gemi Sicil Nizamnamesinin, 4490 sayılı Kanuna aykırı olmayan hükümleri uygulanır."

denilmiştir. Bu hükme göre, TUGS'ne tescil işlemleri ile gemilerin¹⁴ terkin, satış, isim değişikliği, ipotek tescili ve diğer benzeri işlemler hakkında TTK ve Gemi Sicil Nizamnamesinin TUGSK'na aykırı olmayan hükümleri uygulama alanı bulur. Ancak GSY m. 59/1'de, "Mevzuatta, 31/12/1956 tarihli ve 4/8520 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Gemi Sicili Nizamnamesine yapılan atıflar, bu Yönetmeliğe yapılmış sayılır." düzenlemesine yer verilmiştir. Bu hükümden yola çıkılarak, TUGSY m. 14'te, Gemi Sicil Nizamnamesi'ne yapılan atfın Gemi Sicil Yönetmeliği'ne yapılmış olduğu kabul edilmelidir. Buna göre, tescil işlemleri ile gemi ve yatların terkin, satış, isim değişikliği, ipotek tescili ve diğer benzeri işlemler hakkında Gemi Sicil Yönetmeliği'nin TUGSK'na aykırı olmayan hükümleri TUGS'ne kayıtlı gemi ve yatlar bakımından da uygulanır.¹⁵ Bu nedenle, GSY m. 36'nın, TUGS'ne kayıtlı gemi

¹³ GSY m. 4/1-k'da, "Bu Yönetmelik'te geçen; TUGS: 16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun gereğince tutulan Türk Uluslararası Gemi Sicilini ifade eder." düzenlemesi yer almaktadır.

¹⁴ TUGS'ne ticari gemi ve yatlar kaydedilmektedir (TUGSK m. 2, TUGSY m. 4). Buna karşılık, TUGSY m. 14'te yalnızca "gemilerden" bahsedilmiştir. Bu durum, TUGSY m. 14'ün yalnızca TUGS'ne kayıtlı gemiler bakımından uygulama alanı bulacağı yorumunun yapılmasına yol açmaktadır. Ancak kanaatimizce, TUGSY m. 14, TUGS'ne kayıtlı gemiler ile yatlar bakımından uygulanır. Bu nedenle, TUGSY m. 14'te geçen "gemilerin" ifadesinin "gemiler ile yatların" olarak anlaşılması gerekir. Bilgi için bkz. Murat Aydın, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi* (B. 1, Filiz Kitabevi 2022) 248, dn. 183 (*Kaydedilme ve Silinme*).

¹⁵ Aynı yönde bkz. Aydın, 'İpotek', 485.



ve yatlar üzerinde kurulan gemi ipotekleri hakkında da uygulama alanı bulacağı sonucuna ulaşılmalıdır.

2. Bağlama Kütüğü'ne Kayıtlı Gemi, Deniz ve İçsu Araçları ile Özel Sicil'e Kayıtlı Gemiler Açısından Değerlendirme

Gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36, sicile kayıtlı gemiler üzerinde kurulan gemi ipotekleri hakkında uygulanmaktadır. Bu nedenle, kanaatimizce, GSY m. 36, “gemi sicili” niteliğinde olmayan¹⁶ Bağlama Kütüğü¹⁷'ne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçları hakkında uygulanmaz. Zira Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçları, GSY m. 36'nın uygulanması açısından “sicile kayıtlı gemi” kavramı kapsamında değildirler.¹⁸ Ayrıca Bağlama Kütüğü gemi sicili niteliği taşımadığından Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçları üzerinde ipotek de kurulamaz. Bu nedenle, GSY m. 36'nın Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçları hakkında uygulanmasından söz edilemez. Nitekim GSY m. 36'da, bu hükümde yer alan düzenlemelerin Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçları bakımından uygulanacağı hakkında bir açıklama ya da atıf da yer almamaktadır.

Bağlama Kütüğü dışında, GSY m. 4/1-h'de tanımlanan Özel Sicil¹⁹'in de “gemi sicili” niteliği bulunmadığından GSY m. 36, Özel Sicil'e kayıtlı gemiler

¹⁶ Bağlama kütüğünün hukuki niteliği hakkında detaylı bilgi ve bu konudaki görüşler için bkz. Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 257 vd.; Aydın, ‘İpotek’, 487. İfade edilmelidir ki, öğretinin çoğunluğunu oluşturan yazarlar, Bağlama Kütüğü'nün “gemi sicili” niteliğinde olmadığı kanaatinde. Ayrıca yüksek mahkeme kararlarında da Bağlama Kütüğü'nün “gemi sicili” niteliğinde olmadığı belirtilmektedir. Bu konuda örnek olarak bkz. Yargıtay 12. HD, 02.02.2021, E. 2020/9457, K. 2021/954 (Lexpera).

¹⁷ GSY m. 4/1-a'da, Yönetmelik'te geçen Bağlama Kütüğü; “26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükümünde Kararın 43 üncü maddesi gereğince tutulan, gemi, deniz ve iç su aracının kaydedildiği, ana ve yardımcı kütüklerden oluşan elektronik kayıt sistemini ve bağlama kütüğü dosyasını ifade eder.” şeklinde tanımlanmıştır.

¹⁸ Aynı yönde bkz. Aydın, ‘İpotek’, 487.

¹⁹ GSY m. 4/1-h'de, Yönetmelik'te geçen Özel Sicil; “Bakanlık nezdinde sicil müdürlükleri tarafından, Kanunun 941 inci maddesinin ikinci fıkrasına göre Türk Bayrağı çekmesine izin verilen gemiler için aynı maddenin üçüncü fıkrası gereğince tutulan sicili ifade eder.” şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca “Özel sicil” kenar başlıklı GSY m. 51'in birinci fıkrasında da Özel Sicil'e ilişkin düzenlemeye yer verilmiştir. GSY m. 51/1'de, “Kanunun 941 inci maddesinin ikinci fıkrasında yazılı hâllerde istemde bulunulması hâlinde yabancı bayraklı gemilere Bakanlıkça bayrak çekme izni verilebilir. Bayrak çekme izni verilen gemiler geçici olarak GESBİS'te bulunan özel sicile tescil edilir. İzin alan kişi her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür. Geçici bayrak çekmeye ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça belirlenir.” denilmiştir. Bu yönüyle, GSY m. 51/1, TTK m. 941/2-3'e karşılık gelmektedir. TTK m. 941/2'de, maliki TTK m. 940'da öngörülen şartları sağlamadığı



bakımından da uygulanmaz. Burada belirtilmelidir ki, TTK m. 941/3 ve GSY m. 4/1-h ile GSY m. 51/1'de, TTK m. 941/2 uyarınca geçici olarak Türk bayrağı çekebilmelerine izin verilen gemilerin Özel Sicil olarak adlandırılan bir “sicile” kaydedilecekleri düzenlenmiştir. Ancak söz konusu hükümlerde, “sicil” kavramı kullanılması hukuki terminoloji açısından doğru değildir. Zira Özel Sicil, “gemi sicili” niteliğinde değildir. Uygulamada “Kiracı Sicili” olarak da anılan Özel Sicil, TTK m. 941/2²⁰ uyarınca geçici olarak Türk bayrağı çekme izni gemilerin takibi ve denetlenmesi amacıyla yönelik oluşturulmuş, geçici olarak Türk bayrağı çekmelerine izin verilen gemilere ve bu gemilerin izinlerine ilişkin bilgilerin kaydedildiği bir kayıt düzenidir.²¹ Dolayısıyla bu kayıt düzeni için söz konusu hükümlerinde “sicil” kavramının kullanılması ve bu kayıt düzeninin uygulamada “Kiracı Sicili” olarak ifade edilmesi hukuki terminoloji açısından isabetli değildir.²²

3. Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e Kayıtlı Gemiler (Yapılar) Açısından Değerlendirme

GSY m. 36, “sicile kayıtlı gemiler” üzerinde kurulan ipotekler hakkında uygulandığı için Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar) üzerindeki ipotekler hakkında uygulanıp uygulanmayacağı konusunda bir tereddüt söz konusu olmaktadır. Zira Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil, “sicil” niteliği taşımaktadır. Bununla birlikte, bu sicile, inşası tamamlanmamış

için “Türk gemisi olmayan” yabancı bayraklı bir gemiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın (geçici olarak) Türk bayrağı çekmesine izin vermesinin şartları; TTK m. 941/3'te ise, (geçici olarak) Türk bayrağı çekmesine izin verilen gemilerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tutulan Özel Sicil'e kaydedilecekleri düzenleme altına alınmıştır. “Özel Sicil” hakkında bilgi için bkz. Aydın, ‘İpotek’, 487 vd.

²⁰ TTK m. 941/2'de, “Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. Şu kadar ki, izin alan kişi, her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür.” düzenlemesi yer almaktadır.

²¹ Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku (Kender – Çetingil)* (B. 17, Filiz Kitabevi 2022), 65 ve 319.

²² Türk gemisi olmamasına (yabancı bayraklı olmasına) rağmen Türk bayrağı çekme izni verilen gemilerin kayıt altına alındığı ve uygulamada “Kiracı Sicili” olarak da adlandırılan kayıt düzenini ifade etmek üzere, TTK m. 941/3 ile GSY m. 4/1-h ve GSY m. 51/1'de “sicil” kavramının kullanılmasının isabetli olmadığı; bu kayıt düzenini ifade etmek üzere, “Özel Sicil” kavramı yerine “Özel Kütük”; “Kiracı Kütüğü” ya da “Kiracı Listesi” gibi kavramların tercih edilmesinin daha isabetli olacağı hakkında bkz. Aydın, ‘İpotek’, 489.



gemiler (yapılar) kaydedilmektedir. Buna göre, Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar), inşaları tamamlanmadığı için TTK m. 931/1 uyarınca "gemi" niteliği taşımazlar; bu nedenle de bu sicile kayıtlı yapılar, "sicile kayıtlı gemi" kavramı kapsamında sayılmazlar. Dolayısıyla GSY m. 36'nın, Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar) üzerindeki ipotekler bakımından uygulama alanı bulmayacağı sonucuna ulaşılması gerekir. Nitekim Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e ilişkin GSY m. 47-50'de, Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e ilişkin özel düzenlemelere yer verilmişse de bu hükümlerde, yapılar üzerinde kurulacak ipoteğin silinmesine ilişkin GSY m. 36'nın uygulama alanı bulacağına ilişkin bir düzenleme ya da atfa yer verilmemiştir. Bu kapsamda, "Yapı hâlindeki gemilere özgü sicilde takyidat işlemi" kenar başlıklı GSY m. 48'in birinci fıkrasında, yapı halindeki gemiler üzerinde ipotek kurulmasına ilişkin esaslar düzenlenmiş; GSY m. 48/2'de ise, *"Yapı hâlindeki gemilere özgü sicile kayıtlı yapılar üzerine kaydedilecek ipotek ve diğer takyidat işlemlerinde, gemi sicilinde uygulanan işlemler uygulanır."* düzenlemesine yer verilmiştir. Buna göre, Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'de kayıtlı bulunan gemilerin (yapıların) sicil kayıtları üzerinde yapılacak ipotek ve diğer takyidat kayıt, düzeltme ve silinme işlemlerinde MGS'nde yapılacak usuli işlemlerin aynısı yapılır. Bu yönüyle GSY m. 48/2'de yalnızca bir usuli düzenlemeye yer verilmek istenmiştir. Dolayısıyla bu hükmün GSY'nin gemi ipoteğine ilişkin hükümlerinin ve bu bağlamda GSY m. 36'nın Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'de kayıtlı bulunan gemiler (yapılar) hakkında da uygulanacağına ilişkin bir atıf içerdiği şeklinde yorumlanması mümkün değildir.²³

Öte yandan TTK m. 1058'de, *"Yapı hâlindeki gemiler üzerindeki ipotekle ilgili özel hükümler saklı kalmak üzere, 1014 ilâ 1053 üncü madde hükümleri bu tür ipoteklere de uygulanır."* denilmiştir. Buna göre, inşası tamamlanmamış gemiler (yapılar) üzerindeki ipotekler hakkında, TTK m. 1054-1058'deki özel hükümlerin yanı sıra, TTK m. 1014-1053'te yer alan gemi ipoteğine ilişkin hükümler de uygulanır. GSY'nin dayanaklarından biri olan TTK m. 994'te,

"Gemi sicilinin kuruluşu ve nasıl tutulacağıının, müdür ve memurlarının sahip olmaları gereken niteliklerinin, hukuki ilişkilerin nasıl belgelenecekleri ve tescil olunacaklarının, kayıtların düzeltilmesi, değiştirilmesi ve silinmesine ilişkin tamamlayıcı hükümlerin Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelik ile belirleneceği"

²³ Aynı yönde bkz. Aydın, 'İpotek', 490 vd.



hüküm altına alınmıştır. TTK m. 994, sistematik açıdan Milli Gemi Sicili'ne ilişkin TTK m. 954-985 ile Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e ilişkin TTK m. 986-992'den sonra gelen, her iki sicil bakımından geçerli ve uygulanan bir düzenlemedir. Bu doğrultuda, TTK m. 994'ten yola çıkılarak GSY m. 48'in, inşası tamamlanmamış gemiler (yapılar) üzerindeki ipotekler hakkındaki TTK m. 1054-1058 hükümleri bakımından tamamlayıcı hüküm niteliğinde olduğu tespit edilmektedir.²⁴

Ayrıca TTK m. 1058'den yola çıkılarak da Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar) üzerindeki ipoteklerin silinmesi hakkında GSY m. 48'in yanı sıra, gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36'nın uygulama alanı bulacağı söylenebilir. Zira TTK m. 1158 kapsamında, Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar) üzerindeki ipotekler hakkında bu konuya ilişkin TTK m. 1054-1058'deki özel hükümlerin yanı sıra, TTK m. 1014-1053'teki gemi ipoteğine ilişkin hükümlerin de uygulanacak olması, benzer bir durumun TTK m. 994'te belirtildiği üzere, "tamamlayıcı mevzuat" niteliği taşıyan GSY bakımından da geçerli olmasını gerektirir. Dolayısıyla GSY m. 36, her ne kadar inşası tamamlanmış ve sicile kayıtlı gemiler bakımından öngörülmüş olsa da TTK m. 1058 uyarınca Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar) üzerindeki ipoteklerin²⁵ silinmesi hakkında da uygulanacaktır.²⁶

II. GEMİ İPOTEĞİNİN SİLİNMESİNE İLİŞKİN ESAS VE USULLER

1. Genel Olarak

GSY m. 36'da, fıkralar halinde dokuz ayrı silinme hali öngörülmüştür. Gemi ipoteğinin silinme halleri olarak düzenlenen bu haller, aslında gemi ipoteğini sona erdirmektedirler.²⁷ Buna göre, bu hallerden biri meydana geldiği takdirde,

²⁴ Aynı yönde bkz. Aydın, 'İpotek', 492.

²⁵ Belirtilmelidir ki, çalışmada, inşası tamamlanmamış gemiler (yapılar) üzerindeki ipoteğinin silinmesi konusu kapsam dışında tutulmuştur. Bu başlıkta yalnızca GSY m. 36'nın, Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar) bakımından uygulama alanı bulup bulmayacağı üzerinde durulmuştur.

²⁶ GSY'nin gemi ipoteğinin kurulmasına ilişkin hükümleri bakımından aynı yöndeki açıklamalar için bkz. Aydın, 'İpotek', 492.

²⁷ Gemi ipoteğinin geminin zayı olması, alacağın sona ermesi, alacaklı ve malik sıfatlarının birleşmesi, tarafların anlaşması, alacaklının ipotekten feragat etmesi, ipoteğinin süresinin dolması, ipoteğinin sicilden terkinin gibi kanunda özel olarak düzenlenmiş sebepler uyarınca sona erebileceği hakkında bkz. Aslıhan Erbaş Açıklık, *Gemi İpotegi ve Sigorta* (B. 1, Filiz Kitabevi 2025) 97.



gemi ipoteği sona erdiğinden gemi ipoteğinin gemi sicilinden silinmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu halleri, yetkili adli veya idari mercilerin kararı ile gemi ipoteğinin silinmesi (GSY m. 36/1); tarafların anlaşması ile gemi ipoteğinin silinmesi (GSY m. 36/2); alacaklının feragati nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi (GSY m. 36/3); ipotekli geminin mülkiyeti ile alacağın aynı kişide birleşmesi nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi (GSY m. 36/4); ipoteğin dayanağı olan borcun dış üstlenilmesi nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi (GSY m. 36/5); belirli bir süre için kurulmuş gemi ipoteğinin sürenin dolması nedeniyle silinmesi (GSY m. 36/6-a); bozucu şarta bağlı olarak kurulmuş gemi ipoteğinin koşulun gerçekleşmesi nedeniyle silinmesi (GSY m. 36/6-b); geminin sicil kaydının silinmesi nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi (GSY m. 36/7) ve ipoteğin dayanağı olan alacağın fona girmesi nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi (GSY m. 36/8) halleri şeklinde sınıflandırmak mümkündür. Ayrıca GSY m. 36'da, gemi ipoteğinin silinmesini gerektiren haller dışında bu hallerin meydana gelmesi ihtimalinde, gemi sicilinde yapılacak iş ve işlemlere ilişkin usuli düzenlemeler de bulunmaktadır.

2. Gemi İpoteğinin Silinme Halleri

A. Yetkili Adli veya İdari Mercilerin Kararı ile Gemi İpoteğinin Silinmesi

GSY m. 36/1'de,

“Gemi üzerindeki ipoteğin kalktığına dair yetkili adli veya idari mercilerin kararının, ilgili sicil müdürlüğüne ulaşmasını müteakip kararda belirtilen kayıt GESBİS'ten silinir. Silinme işlemine esas belgeler geminin dosyasında muhafaza edilir.”

düzenlemesi yer almaktadır. Buna göre, gemi üzerindeki ipoteğin kalktığına ilişkin yetkili adli²⁸ veya idari mercilerin kararının, ilgili sicil müdürlüğüne

²⁸ “Mahkemece ipoteğin düşmesine karar verilmesi” başlıklı bölümde yer alan “Alacaklının belli olmaması hâlinde” kenar başlıklı TTK m. 1052 ile “Paranın tevdi hâlinde” kenar başlıklı TTK m. 1053'te, mahkeme tarafından verilen karar ile gemi ipoteğinin düşmesi ve dolayısıyla sona ermesine ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. TTK m. 1052/1'de, “Alacaklının kim olduğu bilinmiyorsa, gemi sicilinde ipotekle ilgili olmak üzere yapılan son kayıttan itibaren on yıl geçtiği ve alacaklının hakkı bu süre içinde malik tarafından Türk Borçlar Kanununun 154 üncü maddesi gereğince zamanaşımını kesecek tarzda tanınmış olmadığı takdirde, alacaklı ilan yoluyla çağrılarak ipoteğin düşmesine karar verilebilir. Vadeli alacaklarda bu süre, vadenin dolmasından önce işlemeye başlamaz.”; TTK m. 1052/2'de ise, “Düşme kararının verilmesiyle ipotek sona erer.” denilmiştir. Ayrıca TTK m. 1053/1'de, “Malik, alacaklının alacağını ödeme veya feshi bildirme hakkına sahip olur ve alacak tutarını, geri almak hakkından feragat ederek, alacaklının adına tevdi ederse, belli olmayan alacaklı ilan yoluyla çağrılarak ipoteğin düşmesine karar verilebilir. Faizler ancak miktarı sicile geçirilmiş ise,



ulaşmasının ardından kararda belirtilen ipotek kaydı GESBİS'ten silinir. Silinme işlemine esas teşkil eden belgeler ise, geminin sicil dosyasında muhafaza edilir. GSY m. 36/1'de, gemi ipoteginin yetkili adli veya idari mercilerinin kararına istinaden silinmesi ihtimali düzenlenmiştir. Hükümde açık bir şekilde ifade edilmese de kanaatimizce, yetkili adli merciler ifadesiyle, mahkeme veya icra ve iflas müdürlüklerinin kastedildiği kabul edilmelidir. Bununla birlikte, hükümde yer alan “yetkili idari mercilerden” ne anlaşılması gerektiği belirsizdir. Bu kapsamda, yetkili idari merciler ifadesiyle, üzerinde ipotek bulunan gemilerin kayıtlı olduğu gemi sicil müdürlüklerinin kastedildiği düşünülebilir.

GSY m. 36/1 kapsamında, yetkili adli veya idari merci kararıyla gemi ipotegi son bulmakta; gemi sicil müdürlüğünce ise, sona eren ipotek hakkına ilişkin kaydın silinmesi işlemi yerine getirilmektedir. Dolayısıyla gemi üzerindeki ipotek hakkı, sicil müdürlüğünce yapılacak silinme işlemiyle değil yetkili adli ve idari mercilerin kararıyla sona ermektedir. Bir diğer anlatımla, gemi sicil müdürlüğünce silinme işlemi yerine getirilene kadar gemi üzerinde ipotek hakkına ilişkin bir yolsuz tescil mevcut olur. Böyle bir ihtimalde, sicil müdürlüğünce silinme işleminin gecikmeksizin yapılması önem taşır. Zira yolsuz ipotek tesciline bağlı olarak iyi niyetli üçüncü kişilerin TTK m. 983/3 kapsamında²⁹ sicile güvenlerinin korunması söz konusu olabilir.

tevdî olunur; düşme kararının verilmesinden önceki üç yıllık dönem hariç, faiz tevdî edilmez.” düzenlemesine yer verilmiştir. GSY m. 36/1'den farklı olarak TTK m. 1052 ile m. 1053/1'de, belirli hallerin meydana gelmesi ihtimalinde, mahkemenin gemi ipoteginin düşmesi yönünde karar verebileceği düzenlenmiştir. Bu yönüyle, sözü geçen TTK hükümlerinde, mahkemenin gemi ipoteginin düşmesi yönünde karar verebileceği haller düzenlenmiştir. Buna karşılık, GSY m. 36/1'de adli veya idari mercilerin gemi üzerindeki ipotegin kalktığına ilişkin karar vermesi halinde, gemi sicilinde yapılacak işleme ilişkin usuli bir düzenlemeye yer verilmiştir. TTK m. 1052-1053'e ilişkin açıklamalar için bkz. Yazıcıoğlu, 221; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – Cilt I (Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)* (B. 6, Vedat Kitapçılık 2022), 188 vd.; Kerim Atamer, *Gemi ve Uçak İpoteginin Hukuksal Temelleri* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2012), 515 vd.; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku – Ders Kitabı* (B. 2, Yetkin Yayınları 2023), 201 vd. (*Deniz Ticareti Hukuku*); Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 3, Filiz Kitabevi 2025), 145-146; Fevzi Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku I – (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)* (B. 1, Legal Yayıncılık 2020), 192.

²⁹ TTK m. 983/3'te, “*Gemi sicilinde lehine bir hak tescil edilmiş olan bir kişiye bu hakkı sebebiyle bir edimde bulunulması veya bu kişinin üçüncü bir kişi ile, sicile kayıtlı bir hak üzerinde birinci fıkrada yazılı olanlar dışında bir tasarruf işlemi yapılması hâllerinde de birinci ve ikinci fıkra hükümleri uygulanır.*” düzenlemesi yer almaktadır. Buna göre, gemi sicilinde lehine bir hak tescil edilmiş olan bir kişiye bu hakkı sebebiyle bir edimde bulunulması veya bu kişinin üçüncü bir kişi ile sicile kayıtlı bir hak üzerinde TTK m. 983/1'de yazılı olanlar dışında bir tasarruf işlemi yapması hâllerinde de sicile güven korunur. TTK m. 983/1 c. 1'de ise, “*Hukuki bir işlem ile bir geminin mülkiyetini, intifa hakkını, gemi ipotegini veya ipotek üzerindeki bir hakkı iktisap eden kişi lehine gemi sicilinin içeriği, bu haklarla ilgili olduğu*



B. Tarafların Anlaşması ile Gemi İpoteğinin Silinmesi

GSY m. 36/2'de,

“İpotekli alacaklı ile gemi malikinin, ipoteğin kaldırılması hususunda Kanunun 1015 inci maddesinin ikinci fıkrasında ve 33 üncü maddede belirtilen şekil şartına uyularak anlaşmaları üzerine, ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması kaydıyla ipotek ve varsa rehinli tahvildeki veya senetteki şerh silinir.”

denilmiştir. Buna göre, ipotekli alacaklı ve gemi malikinin ipoteğin kaldırılması hususunda TTK m. 1015/2 ile GSY m. 33'te öngörülen şekil şartına uyulmak suretiyle anlaşmaları üzerine, ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onaylarının alınması şartıyla, gemi sicilindeki ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli tahvil veya senet üzerindeki şerh silinir. Öte yandan GSY m. 36/2'ye benzer şekilde, TTK m. 1049'da da

“İpotekli alacaklı ile gemi malikinin, ipoteğin kaldırılması hususunda 1015 inci maddenin ikinci fıkrasında öngörüldüğü şekilde anlaşmaları ve ipotek kaydının gemi sicilinden silinmesi ile ipotek sona erer. Şu kadar ki, ipotek üzerinde hak sahibi kişiler varsa onların da onayları şarttır.”

düzenlemesine yer verilmiştir.³⁰

TTK m. 1015/2 ile GSY m. 33/2 ve f. 4'te, gemi ipoteğinin kurulması için gerekli olan sözleşmenin şekil şartına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.³¹ GSY m. 36/2'de de tarafların anlaşarak gemi ipoteğinin kaldırılmasını istemeleri halinde, gemi ipoteği kurulması için gerekli olan sözleşmenin şekil şartlarını taşıyan bir sözleşme yapmaları gerektiği ifade edilmiştir. İpoteğin kaldırılması husundaki şekle bağlı anlaşmanın dışında, gemi ipoteğinin kaldırılması için ipotek üzerinde hak sahibi olan kimseler varsa, bu kişilerin de onaylarının alınması gereklidir. Gemi ipoteğinin kaldırılmasına ilişkin olarak TTK m. 1015/2 ile GSY m. 33/2-

ölçüde doğru sayılır; meğerki, iktisap eden kişi kaydın doğru olmadığını bilmiş veya bilmesi gerekmiş olsun.” denilmiştir. Dolayısıyla yetkili adli veya idari merci kararı ile gemi üzerindeki ipotek hakkı sona ermiş bile olsa ipotek silinene kadar lehine ipotek hakkı tescil edilmiş kişiye iyi niyetli bir kişi tarafından edimde bulunulması veya lehine ipotek tescili bulunan kişinin iyi niyetli bir başka kişiye ipotek üzerinde bir hak tesis etmesi hallerinde, iyi niyetli kişinin sicile güveni korunacaktır. TTK m. 983'te düzenlenen “Sicile Güven İlkesi” hakkında detaylı açıklamalar için bkz. Yazıcıoğlu, 109 vd.; Sözer, 83 vd.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 121 vd.; Kara, 97 vd.; Topsoy, 85 vd.

³⁰ Tarafların anlaşması nedeniyle gemi ipoteğinin sona ermesini düzenleyen TTK m. 1049 hakkında bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, 220; Atamer, 495 vd.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 200; Kara, 143; Topsoy, 190-191.

³¹ TTK m. 1015/2 ile GSY m. 33/2 ve f. 4 kapsamında, ipotek sözleşmesinin şeklinde ilişkin detaylı bilgi için bkz. Aydın, ‘İpotek’, 501 vd.



4'te belirtilen şekil şartlarına uygun sözleşme ile ipotek üzerinde hak sahibi olan kimselerin onayları sicil müdürlüğüne sunulduğu takdirde, gemi ipoteği sicilden silinecektir.

C. Feragat Nedeniyle Gemi İpoteğinin Silinmesi

GSY m. 36/3'te,

“Gemi ipoteği, alacaklının feragati nedeniyle silinecek ise ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması kaydıyla imzası noterce tasdikli feragat beyanı ile ipotek ve varsa rehinli tahvildeki veya senetteki şerh silinir. Vazgeçme beyanı gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.”

düzenlemesine yer verilmiştir. Buna göre, gemi ipoteğinin alacaklının feragati nedeniyle silineceği hallerde, ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla imzası noter tarafından tasdik edilen (onaylanan) feragat beyanı ile ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli tahvil veya senet üzerindeki şerh silinir. Ayrıca feragatin (vazgeçme beyanının) gemi sicil müdürlüğünde de yapılması mümkündür. Öte yandan GSY m. 36/3'e benzer şekilde, TTK m. 1050/1'de “İpotek, alacaklının feragati ve bunun üzerine sicilden ipotek kaydının silinmesi ile düşer. Şu kadar ki, ipotek üzerinde hak sahibi kişiler varsa onların da onayları şarttır.”; TTK m. 1050/3'te de “Vazgeçme beyanı imzası noterce onaylı bir senetle veya sicil müdürlüğünde yapılır.” düzenlemelerine yer verilmiştir.³²

GSY m. 36/3'te, gemi ipoteğinin alacaklının feragati nedeniyle silinmesi ihtimali düzenlenmiştir. Buna göre, ipotekli alacaklı gemi ipoteğinden feragat etmek isterse, imzası noter tarafından tasdik edilen feragat beyanını sicil müdürlüğüne sunması gerekir. Hükümde, alacaklının feragat beyanındaki imzasının noter tarafından tasdik edilmesi (onaylanması) gerektiği ifade edilmiştir. Görüldüğü üzere, GSY m. 36/3 c. 1'de, feragat beyanı bakımından bir şekil şartı öngörülmüştür. Şüphesiz bu şekil şartı, geçerlilik şartı niteliğindedir. Dolayısıyla şekil şartına uygun olmadan hazırlanan feragat beyanına dayalı olarak gemi ipoteği sicilden silinmez. Öte yandan GSY m. 36/3 c. 1'de açıkça ifade edilmese de feragat beyanının yazılı olması gerekir. Bu doğrultuda, feragat beyanının noterde düzenleme şeklinde hazırlanması da GSY m. 36/3 kapsamında gemi ipoteğinin silinmesini sağlar. Dolayısıyla alacaklının feragati ile ipoteğin

³² Alacaklının feragati ile gemi ipoteğinin sona ermesini düzenleyen TTK m. 1050 hakkında bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, 220; Sözer, 186-187; Atamer, 496 vd.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* 200; Kara, 143; Topsoy, 191.



silinmesi bakımından ipotekli alacaklının imzasının noter tarafından tasdik edilmesinin yanı sıra feragat beyanının noterde düzenleme şeklinde hazırlanması da aynı işleve sahiptir.

Ayrıca GSY m. 36/3 c. 2'de, feragat beyanının sicil müdürlüğünde de yapılabileceği ifade edilmiştir. Ancak hükümde, feragat beyanının sicil müdürlüğünde ne şekilde yapılabileceği hususunda açıklık yoktur. Hüküm, bu yönüyle, gemi ipoteğine ilişkin sözleşmenin gemi sicil müdürlüğünde yapılabileceğini düzenleyen TTK m. 1015/2 c. 2'ye benzemektedir. Kanaatimizce, hükümde, alacaklı tarafından hazırlanan yazılı feragat beyanının gemi sicil müdürlüğünde imzasının onaylanması anlatılmak istenmiştir. Bu nedenle, GSY m. 36/3 c. 2'de, ipotekli alacaklı tarafından hazırlanan yazılı feragat beyanındaki imzanın, sicil müdürlüğünce alacaklı olan gerçek kişiye veya tüzel kişinin yetkili temsilcisine ait olduğunun tasdik edilmesinin (onaylanmasının) kastedildiği kabul edilmelidir.

GSY m. 36/3 c. 1'de, şekle uygun feragat beyanına ilave olarak gemi ipoteği üzerinde hak sahibi olan kimseler varsa, bu kişilerin de onaylarının alınması gerektiği belirtilmiştir. Dolayısıyla feragat nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi için şekle uygun feragat beyanı dışında, ipotek üzerinde hak sahibi olan kişiler varsa, bu kişilerin de ipoteğin silinmesine onay vermeleri şartı aranır. Aksi takdirde, gemi ipoteği ve varsa rehinli tahvildeki veya senetteki şerh silinmez. Buna karşılık, ipotek üzerinde hak sahibi olan kişi ya da kişiler mevcut değilse, sicil müdürlüğüne bu hususta bir bilgi veya belge sunulması gerekli değildir. İpotek üzerinde hak sahibi olan kimselerin mevcudiyeti halinde, bu kişilerin de ipoteğin silinmesi için onay verdiklerini gösterir yazılı belgenin sicil müdürlüğüne sunulması gerekir; aksi takdirde, ipotek sicilden silinmez. Bu kişilerin silinme işlemine onay verdiklerini gösterir belgenin noterde düzenleme veya belgedeki imzanın noter veya gemi sicil müdürlüğünde tasdik edilmesi (onaylanması) şeklinde hazırlanması mümkündür.

D. Gemi Mülkiyeti ile Alacağın Aynı Kişide Birleşmesi Nedeniyle Gemi İpoteğinin Silinmesi

GSY m. 36/4'te,

“Üzerinde ipotek bulunan geminin mülkiyeti, hukuki işlem yoluyla alacaklıya geçerse alacaklı, malik olarak tescil edilir ve ipotek silinir. Aynı şekilde malik, gemisi üzerinde ipotekle temin edilen alacağı devralırsa, Kanununun 1045 inci maddesinin ikinci fıkrası saklı kalmak kaydıyla



Kanunun 1038 inci maddesinin üçüncü fıkrası gereğince tescil yapılırken ipotek silinir.”

düzenlemesi yer almaktadır. GSY m. 36/4’te, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun³³ (TBK) “Birleşme” kenar başlıklı m. 135’in birinci fıkrasının birinci cümlesinde yer alan “Alacaklı ve borçlu sıfatlarının aynı kişide birleşmesiyle borç sona erer.” düzenlemesi esas alınarak ipotek borçlusu ile ipotek alacaklısı sıfatlarının aynı kişide birleşmesine ilişkin iki farklı ihtimal dikkate alınarak ipoteğin sona ermesi³⁴ ve silinmesi konusu düzenlenmiştir. Bu yönüyle, GSY m. 36/4’ün, TBK m. 135/1 c. 1’in özel bir görünümü olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca GSY m. 36/4’e benzer şekilde, “Alacaklı ve malik sıfatlarının birleşmesi” kenar başlıklı TTK m. 1045’in birinci fıkrasında da TBK m. 135/1 c. 1’deki düzenleme esas alınarak “Gemi ipoteği ile mülkiyetin aynı kişide birleşmesi ile gemi ipoteğinin düşeceği”³⁵ düzenleme altına alınmıştır.³⁶

GSY m. 36/4 c. 1’e göre, üzerinde ipotek kurulmuş geminin mülkiyetinin hukuki işlem yolu ile alacaklıya geçmesi ihtimalinde alacaklı, gemi sicilinde malik olarak tescil edilir ve gemi üzerindeki ipotek silinir. Benzer şekilde, malik, gemisi üzerinde ipotekle teminat altına alınan alacağı devralırsa, TTK m. 1045/2 saklı kalmak kaydıyla TTK m. 1038/3 uyarınca tescil yapılırken ipotek silinir (GSY m. 36/4 c. 2). GSY m. 36/4 c. 1’de, üzerinde ipotek bulunan geminin mülkiyetinin hukuki işlem yolu ile alacaklıya geçmesinden söz edilmiştir. Hükmün lafzına sıkı sıkıya bağlı kalındığı takdirde, üzerinde ipotek bulunan geminin mülkiyetinin hukuki işlem dışı yollar³⁷ ile alacaklıya geçmesi halinde, ipoteğin sona ermeyeceği ve sicilden silinmeyeceği yorumu yapılabilir. Ancak kanaatimizce, bu yönde bir yorum doğru olmaz. Zira GSY m. 36/4 c. 1’deki düzenleme, TBK m. 135/1 c. 1’de belirtilen “alacaklı” ve “borçlu” sıfatlarının

³³ RG 04.02.2011/27836.

³⁴ GSY m. 36/4’ün her iki fıkrasında belirtilen hallerde ipoteğin silineceğinden söz edilmiştir. Ancak hemen belirtilmelidir ki, her iki hükümde belirtilen haller gerçekleştiği takdirde, gemi ipoteği sona ermektedir. GSY m. 36/4’ün her iki fıkrasında da sona eren ipoteğin silinmesine ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bu bakımdan gemi ipoteğinin sona ermesi ve silinmesi kavramları birbirleriyle yakın ilişki içerisinde.

³⁵ TTK m. 1045/1’de, gemi ipoteği ile gemi mülkiyetinin aynı kişide birleşmesi ile ipoteğin düşeceği ifade edilerek gemi ipoteğinin sona ereceği vurgulanmak istenmiştir.

³⁶ Alacaklı ve malik sıfatlarının birleşmesi nedeniyle gemi ipoteğinin sona ermesini düzenleyen TTK m. 1045 hakkında bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, 220; Sözer, 187; Atamer, 487 vd.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 200; Kara, 144; Topsoy, 189-190.

³⁷ Gemi mülkiyetinin hukuki işlem dışı yollar ile kazanılması hakkında detaylı bilgi için bkz. Yasin Yavaşan, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Dışı Yollarla Kazanılması* (B. 1, Filiz Kitabevi 2022), 26 vd.



aynı kişide birleşmesi halinde borcun sona ereceği kuralını esas almaktadır. Dolayısıyla ipoteğin sona ermesi ve silinmesi bakımından “alacaklı” ve “borçlu” sıfatlarının aynı kişide birleşmesi yeterlidir. Bunun dışında, alacaklı ve borçlu sıfatlarının ne şekilde aynı kişide birleştiği ipoteğin sona ermesi ve silinmesi bakımından önem taşımaz. Şu halde, üzerinde ipotek bulunan geminin mülkiyeti alacaklıya geçtiği takdirde, ipoteğin sona ereceği ve sicilden silinmesi gerektiği sonucuna ulaşılmalıdır. Bu sonucun doğması bakımından mülkiyetin alacaklıya hukuki işlem yoluyla ya da hukuki işlem dışı yollarla geçmesi bir farklılık oluşturmaz.

GSY m. 36/4 c. 2’de düzenlenen, ipoteği sona erdiren ve ipoteğin sicilden silinmesini gerektiren ikinci hal, malikin, gemisi üzerinde ipotek ile teminat altına alınan alacağı devralmasıdır. Bu hal de GSY m. 36/4 c. 1’de ifade edilen haldeki gibi TBK m. 135/1 c. 1’de belirtilen “alacaklı” ve “borçlu” sıfatlarının aynı kişide birleşmesi halinde borcun sona ereceği kuralını esas almaktadır. Ancak GSY m. 36/4 c. 1’deki halden farklı olarak GSY m. 36/4 c. 2’de düzenlenen bu halde, TTK m. 1045/2 saklı kalmak kaydıyla, TTK m. 1038/3 uyarınca tescil yapılırken ipoteğin silineceği ifade edilmiştir. GSY m. 36/4 c. 2’de saklı tutulan TTK m. 1045/2’de,

“Borçlu, gemi malikinden başka bir kişi olduğu veya alacak üzerinde bir rehin veya intifa hakkı bulunduğu takdirde ipotek devam eder. Şu kadar ki, gemi maliki alacaklı sıfatı ile geminin paraya çevrilmesini isteyemez ve faiz alacakları için gemi teminat oluşturmaz.”

düzenlemesi yer almaktadır. TTK m. 1045/2’e göre, ipoteğin dayanağı olan alacağın borçlusunun, üzerinde ipotek kurulan geminin malikinden başka bir kişi olması veya ipotekli alacak üzerinde bir rehin veya intifa hakkı bulunması halinde, gemi ipoteği devam eder. Ayrıca gemi maliki, “alacaklı” sıfatı ile geminin paraya çevrilmesini isteyemez ve faiz alacakları için gemi teminat oluşturmaz.

TTK m. 1045/1 ile GSY m. 36/4’ün her iki cümlesinde belirtildiği üzere, gemi ipoteğine konu alacak bakımından “alacaklı” sıfatı ile ipotekli geminin mülkiyeti aynı kişide birleştiği takdirde, kural, ipoteğin sona ermesi ve sicilden silinmesidir. Ancak TTK m. 1045/2’de, bu kurala ilişkin istisnalar öngörülmüştür. Nitekim GSY m. 36/4 c. 2’de, “Aynı şekilde malik, gemisi üzerinde ipotekle temin edilen alacağı devralırsa, Kanunun 1045 inci maddesinin ikinci fıkrası saklı kalmak kaydıyla ...” denilerek TTK m. 1045/2’de öngörülen hallerde, alacaklı sıfatı ile gemi mülkiyeti aynı kişide birleşse bile gemi ipoteğinin sona ermeyeceği anlatılmak istenmiştir. Bu sebeple, TTK m.



1045/2'yi, TTK m. 1045/1 hükmüyle birlikte değerlendirmek ve TTK m. 1045/2'de, TTK m. 1045/1'de öngörülen kurala ilişkin istisnaların öngörüldüğü kabul edilmelidir. Buna göre, gemi ipoteğine konu alacağın borçlusunu, gemi malikinden başka bir kişiye veya alacak üzerinde bir rehin ya da intifa hakkı bulunuyorsa ipotek devam eder. TTK m. 1045/2 c. 1'de ifade edilen iki halde de gemi maliki, gemi ipoteğine konu alacak bakımından "alacaklı" sıfatına sahip olsa bile gemi ipoteği sona ermez. Ayrıca bu hallerde, gemi ipoteğinin alacaklısı sıfatına sahip olan gemi maliki, alacaklı sıfatına dayanarak geminin paraya çevrilmesini isteyemez ve faiz alacakları için gemi teminat oluşturamaz (TTK m. 1045/2 c. 2). Zira malikin aynı zamanda alacaklı sıfatına sahip olması halinde, malikin alacağı için kendi gemisini paraya çevirmesi ve faizler için kendi gemisinin teminat oluşturması malik bakımından anlamlı değildir. Buna karşılık, ipotekli alacak üzerinde rehin veya intifa hakkı bulunduğu takdirde, malik kendi gemisini paraya çeviremeye bile ipotekli alacak üzerinde rehin veya intifa hakkına sahip olan üçüncü kişiler, geminin paraya çevrilmesini talep edebilecekleri gibi faiz alacakları için gemi teminat oluşturur.

Sonuç olarak GSY m. 36/4 c. 2'de, TTK m. 1045/2 saklı tutulduğu için belirli hallerde, gemi maliki, ipoteğe konu alacağı devralmasına rağmen ipotek sona ermeyecektir. Bu haller, TTK m. 1045/2 c. 1'de belirtildiği üzere, ipoteğe konu alacağın borçlusunun gemi malikinden başka bir kişi olması³⁸ ile ipoteğe konu alacak üzerinde rehin veya intifa hakkının bulunmasıdır. Bir diğer anlatımla, gemi ipoteğine konu alacağın borçlusunun gemi malikinden başka bir kişi olması ya da alacak üzerinde rehin veya intifa hakkı mevcut olması hallerinde, ipoteğe konu alacak ile gemi mülkiyeti aynı kişiye ait olsa bile gemi ipoteği devam eder. Buna karşılık, ipoteğe konu alacağın borçlusunu gemi maliki olursa ya da ipoteğe konu alacak üzerinde rehin veya intifa hakkı bulunmazsa, malik, ipoteğe konu alacağı devraldığı takdirde, ipotek sona erer ve sicilden silinmesi gerekir.

³⁸ Gemi maliki, gemisi üzerinde ipotek tesisine izin verdiği için alacaklılara karşı o da esas borçlunun yanı sıra borçlu sıfatına sahiptir. Dolayısıyla malikin, ipoteğe konu alacağı devralması halinde, alacaklı ile borçlu sıfatı aynı kişide birleşmiş olur. Dolayısıyla bu ihtimalde, borçlu başkası olsa bile borcun ve ipoteğin sona ermesi gerekir. Zira TBK m. 135/1 c. 1'de düzenlenen kural, bu sonucun doğmasını gerekli kılmaktadır. Kaldı ki, TTK m. 1044/2'de, "Alacaklı ve borçlu sıfatlarının aynı kişide birleşmesi, alacağın ödenmesi hükmündedir." denilmiştir. Şüphesiz bu ihtimalde, başkasının borcu için gemisi üzerinde ipotek veren ve daha sonradan ipoteğe dayanak olan alacağı iktisap eden malikin, asıl borçluya karşı bazı hukuki imkânları olabilir. Ancak bu durum, belirtilen ihtimalde, ipoteğin sona ermeyeceği anlamına gelmemelidir. Bu nedenle, kanaatimizce, TTK m. 1045/2 c. 1 uyarınca, borçlunun gemi malikinden başka bir kişi olması halinde, malikin alacaklı sıfatını kazanmasına rağmen gemi ipoteğinin devam edecek olması isabetli değildir.



Burada, üzerinde durulması gereken bir diğer husus, malikin, gemisi üzerinde ipotekle teminat altına alınan alacağı devralması bakımından belirli şekil şartlarının mevcut olduğudur. Bu şekil şartları, TTK m. 1038/3'te, "Alacağın devri için eski ve yeni alacaklının bu hususta yazılı şekilde anlaşmaları ve devrin gemi siciline tescili şarttır." denilmek suretiyle ifade edilmiştir. Buna göre, ipoteye konu alacağın devir edilebilmesi için eski ve yeni alacaklının bu hususa ilişkin yazılı şekilde anlaşma yapmaları ve devrin sicile tescil edilmesi gerekir. GSY m. 36/4'te de alacağın devrine ilişkin TTK m. 1038/3'te öngörülen şekilde hazırlanan anlaşma ve devrin gemi siciline tescil edilmesi gerektiği ifade edilerek tescil işlemi esnasında da sona eren ipotek kaydının silineceği belirtilmiştir. Dolayısıyla malikin, gemisi üzerinde ipotekle teminat altına alınan alacağı devralması ve TTK m. 1045/2'de belirtilen istisnai hallerin mevcut olmaması hallerinde, devir işleminin TTK m. 1038/3'e uygun olması ve bu hükme dayanılarak alacağın devredildiğine ilişkin sicile tescil yapılması şartıyla, ipotek sona ermiş olur. TTK m. 1038/3'e dayanılarak yapılan tescil işlemi esnasında da sona eren ipotek silinir.

E. Borcun Dış Üstlenilmesi Nedeniyle Gemi İpoteğinin Silinmesi

GSY m. 36/5'te,

"Borçlu olmayan malik, gemisi üzerinde ipotekle temin edilen alacağın bir üçüncü kişi tarafından üstlenilmesine 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun 198 inci maddesinin ikinci fıkrası gereğince yazılı onay vermezse, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmenin kurulduğu anda gemi ipoteği düşer. Borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmenin ispat edilmesi kaydıyla, malikin veya diğer bir ilgilinin istemi üzerine gemi ipoteği silinir. Sicil müdürlüğünün istemi üzerine ipotekli alacaklı, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşme hakkında bilgi vermek zorundadır."

düzenlemesine yer verilmiştir. Buna göre, ipoteye konu alacağın borçlusunun gemi maliki olmadığı hallerde, malik, gemisi üzerinde kurulan ipoteğin dayanağı olan borcun³⁹ üçüncü bir kişi tarafından üstlenilmesine TBK m. 198/2 kapsamında yazılı onay vermezse, konusu borcun dış üstlenilmesi olan sözleşme akdedildiği anda gemi üzerindeki ipotek düşer. Ayrıca borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmenin ispat edilmesi şartıyla, malik veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden gemi üzerindeki ipotek silinir. Öte yandan gemi sicil müdürlüğünün

³⁹ GSY m. 36/5'te, "ipotekle temin edilen alacağın bir üçüncü kişi tarafından üstlenilmesinden" söz edilmiştir. Ancak hükümdeki terminolojinin aksine alacağın üstlenilmesi doğru bir kullanım değildir. Zira alacak değil, borç üstlenilebilir. Bu nedenle, hükümde yer verilen "ipotekle temin edilen alacağın bir üçüncü kişi tarafından üstlenilmesi" ifadesinin, "ipoteğin dayanağı olan borcun" şeklinde anlaşılması gereklidir.



talep etmesi halinde, ipotekli alacaklı, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşme hakkında bilgi vermekle yükümlüdür.

GSY m. 36/5'te, ipoteye konu alacağın borçlusuz olmayan malikin gemisi üzerinde kurulan ipoteğin sona ermesi ihtimaline ilişkin bir düzenlemeye yer verilmiştir. GSY m. 36/5 c. 1'de, borçlu olmayan malikin, gemisi üzerinde kurulan ipoteğin dayanağı olan borcun üçüncü bir kişi tarafından üstlenilmesine TBK m. 198/2 kapsamında yazılı onay vermediği takdirde, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşme⁴⁰ kurulduğu anda gemi ipoteğinin düşeceği belirtilmiştir. Görüldüğü üzere, hükümde, borçlusuz olmadığı bir alacak için gemisi üzerinde ipotek kuran malikin, üçüncü kişinin ipoteğin dayanağı olan borcu dış üstlenmesine TBK m. 198/2 uyarınca yazılı onay vermemesi ihtimalinde, dış üstlenme sözleşmesinin akdedildiği anda gemi ipoteğinin düşeceği; bir diğer anlatımla, sona ereceği düzenleme altına alınmıştır. TBK m. 198/2'de ise, "Bununla birlikte borcun güvencesi olarak rehin veren üçüncü kişinin ve kefilin sorumlulukları, ancak onların borcun üstlenilmesine yazılı olarak rıza göstermeleri hâlinde devam eder." düzenlemesi yer almaktadır. TBK m. 198/2'de, borcun teminatı olarak rehin veren üçüncü kişi ile kefilin sorumluluklarının, borcun üstlenilmesine yazılı olarak onay vermedikleri takdirde, sona ereceği ifade edilmiştir. Öncelikle belirtilmelidir ki, TBK m. 198/2'de, borcun üstlenilmesinden söz edilmişse de kastedilen, borcun dış üstlenilmesidir. GSY m. 36/5 c. 1'de, TBK m. 198/2'ye atf yapılarak borçlu olmayan malikin, borcun dış üstlenilmesine yazılı onay vermemesi halinde, ipoteğin borcu üstlenen üçüncü kişi bakımından sona ereceği vurgulanmak istenmiştir. Böylelikle TBK m. 198/2'de olduğu gibi borçlu olmamasına rağmen

⁴⁰ Borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşme, TBK m. 196-200'de düzenlenmiş ve "Dış üstlenme sözleşmesi" olarak ifade edilmiştir. Borcun dış üstlenilmesi, üçüncü bir kişinin alacaklı ile sözleşme yapmak suretiyle borçluyu borcundan kurtararak kendisinin borçlu konumuna geçmesini ifade eder. Nitekim TBK m. 196/1'de, "*Borçlunun yerine yenisinin geçmesi ve borcundan kurtarılması, borcu üstlenen ile alacaklı arasında yapılacak sözleşmeyle olur.*" denilmiştir. Borcun dış üstlenilmesi sözleşmesi, çoğu zaman, borçluyu bir borcundan kurtarma taahhüdünde bulunan kimsenin, bu taahhüdünü yerine getirmek üzere alacaklı ile sözleşme yapması şeklinde karşımıza çıkar. Bir üçüncü kişinin, borçlu ile sözleşme akdederek onu bir borcundan kurtarmayı taahhüt etmesi ise, borcun iç üstlenilmesi olarak adlandırılır. Borcun iç üstlenilmesine ilişkin sözleşme, TBK m. 195'te düzenlenmiş ve "İç üstlenme sözleşmesi" olarak ifade edilmiştir. Bu doğrultuda, dış üstlenme sözleşmesinin, çoğu zaman iç üstlenme sözleşmesinin ifası için akdedildiğini ancak bunun bir zorunluluk olmadığını ifade etmek gerekir. Dolayısıyla bir üçüncü kişi, borçluya karşı bir taahhüdün olmadan da alacaklı ile dış üstlenme sözleşmesi akdedebilir. İç ve dış üstlenme sözleşmeleri hakkında detaylı açıklamalar için bkz. M. Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, *Borçlar Hukuku – Genel Hükümler Cilt II* (B. 16, Vedat Kitapçılık, 2021), 618 vd.



bir kişinin borcu için gemisi üzerinde ipotek kuran malike, borcu üstlenen üçüncü kişi için de gemisinin teminat oluşturup oluşturulmaması bakımından karar verme hakkı tanınmıştır.⁴¹

TBK m. 198/2'de, borcu teminat altına almak için rehin veren veya kefil olan kişinin sorumluluklarının ancak borcun üstlenilmesine yazılı olarak onay vermeleri halinde devam edeceği düzenlenmişse de yazılı onayın hangi ana kadar verileceği hakkında bir belirleme yapılmamıştır. Öğretide,⁴² başkasının borcu için rehin veren veya kefil olan kişinin, borcun dış üstlenilmesi anına kadar yazılı onay verebileceği; aksi takdirde, rehin veya kefaletin sona ereceği ifade edilmiştir. Buna göre, kendisinin olmayan bir borcu teminat altına almak için gemisi üzerinde ipotek kuran bir malik, üstlenme ânına kadar yazılı onay verirse, borcu dış üstlenen kişi bakımından da gemi teminat oluşturmaya devam eder; bir diğer anlatımla, gemi ipoteği düşmez. Buna karşılık, malik, üçüncü kişinin borcu üstlenme anına kadar borcun dış üstlenilmesine yazılı onay vermezse, GSY m. 36/5 c. 1'de ifade edildiği üzere, dış üstlenme sözleşmesi kurulduğu anda gemi ipoteği düşer. Böyle bir durumda, gemi üzerindeki ipotek düşse de ipotek kaydı silinene kadar sicilde gemi ipoteğine ilişkin olarak yolsuz bir tescil söz konusu olur. Bu nedenle, sona eren ipoteğin sicilden silinmesi önem arz eder. Bu doğrultuda, GSY m. 36/5 c. 2'de, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmenin ispat edilmesi şartıyla, malik veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden ipoteğin gemi sicilinden silineceği düzenlenmiştir.

GSY m. 36/5 c. 2'de, borcun dış üstlenilmesine onay vermeyen malik ile diğer bir ilgilinin talebi üzerine sona eren ipoteğin silineceği ifade edilmiştir. Malikin ipoteğin silinmesinde menfaati olduğu açıktır. Dolayısıyla büyük ihtimalle, silinme talebinde bulunacak ilk kişi malik olacaktır. Malik, bir üçüncü kişi ile alacaklı arasında konusu borcun dış üstlenilmesi olan bir sözleşme akdedildiğini ve bu sözleşmeye onay vermediğini belirten bir dilekçe ile gemi sicil müdürlüğünden gemi ipoteğinin silinmesini talep edebilir. Ancak GSY m. 36/5 c. 2'de, gemi ipoteğinin silinebilmesi için malikin, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmeyi ispat etmesi gerektiğinden söz edilmiştir. Dolayısıyla gemi ipoteğinin silinebilmesi için malikin, alacaklı ile üçüncü bir kişi arasında konusu

⁴¹ Andreas Von Tuhr ve Arnold Escher, *Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts – Band II (mit Supplement)* (B. 3, Schulthess Polygraphischer Verlag AG 1984), § 99, 393; Oğuzman ve Öz, 633.

⁴² Oğuzman ve Öz, *Borçlar Hukuku – Genel Hükümler Cilt II*, 633. Başkasının borcu için rehin veren veya kefil olan kişinin borcun dış üstlenilmesine sonradan onay vermesinin geçmişe etkili sonuç doğurabileceği hakkında bkz. Von Tuhr ve Escher, § 99, 393.



borcun dış üstlenilmesi olan bir sözleşme akdedildiğini ispatlaması yahut borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmeyi sicil müdürlüğüne sunması gerekir. Bununla birlikte, gemi ipoteğinin silinmesi, çoğu durumda, eski borçlu ile borcu dış üstlenen yeni borçlunun ve alacaklının menfaatlerine uygun olmaz. Ayrıca konusu borcun dış üstlenilmesi olan sözleşmeye malik taraf olmadığından malikin bu sözleşmeyi edinmesi ve ortaya koyabilmesi mümkün olmayabilir. Bu nedenle, malikin, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmeyi ispat edememesi gibi bir tehlike söz konusudur. Bu tehlike öngörüldüğü için olacak ki, GSY m. 36/5 c. 3'te, "Sicil müdürlüğünün istemi üzerine ipotekli alacaklının, borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşme hakkında bilgi vermek zorunda olduğu" düzenlenmiştir. Buna göre, malikin, gemi ipoteğinin silinmesi talebinde bulunması halinde, sicil müdürlüğü, alacaklıdan borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşme hakkında bilgi vermesini talep edebilir. Ancak kanaatimizce, bu düzenleme, malikin borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşme akdedildiğini ispatlamasına yetecek düzeyde değildir. Zira GSY m. 36/5'te, ipotekli alacaklının, dış üstlenme sözleşmesi hakkında bilgi vermemesi ihtimaline ilişkin bir yaptırım öngörülmemiştir.

Öte yandan GSY m. 36/5 c. 1 bakımından "diğer bir ilgili" ifadesinin kapsamında kimlerin yer aldığı önem taşır. Kanaatimizce, GSY m. 36/5 c. 2 bakımından "diğer bir ilgili" ifadesinin kapsamında eski borçlu, borcu üstlenen yeni borçlu, ipotek alacaklısı ile ipotek üzerinde hak sahibi olan kişi ya da kişiler yer alır. Dolayısıyla bu kişiler de "diğer bir ilgili" sıfatıyla borcun dış üstlenildiğini ve malikin buna yazılı onay vermediğini ileri sürmek suretiyle sicil müdürlüğünden gemi ipoteğinin silinmesini talep edebilirler. Hemen belirtmelidir ki, malikin aksine gemi ipoteğinin silinmesi, çoğu durumda, borcu için malikin gemisi üzerinde ipotek kurduğu (eski) borçlunun, borcu üstlenen üçüncü kişinin (yeni borçlunun), ipotek alacaklısı ile ipotek üzerinde hak sahibi olan kişi ya da kişilerin⁴³ menfaatlerine uygun olmaz. Bu nedenle, bu kişilerin gemi ipoteğinin silinmesini talep etmeleri çok karşılaşılabilecek bir durum değildir.

⁴³ TTK'nun muhtelif hükümlerinde olduğu gibi GSY hükümlerinde (GSY m. 36/2-3-6 ile GSY m. 44/3-5) de ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerden söz edilmiştir. Teorik olarak ipotek üzerinde hak sahipliği tesis edilebilecekse de günümüzde, ipotek üzerinde hak sahipliği tesis edilmesi uygulamasının bir örneği mevcut değildir. Dolayısıyla gemi üzerinde hak sahibi olan kişi ya da kişilerden söz edilmesi teorik bir ihtimalin ötesine geçemez. Bu nedenle de bu kişilerin, GSY m. 36/5 c. 1 kapsamında "diğer bir ilgili" sıfatıyla gemi ipoteğinin silinmesini talep etmeleri gibi bir ihtimalin pek de mümkün olmadığı dikkate alınmalıdır.



Buna karşılık, çeşitli gerekçelerle, bu kişilerin gemi ipoteğinin silinmesini istemeleri de mümkündür.

Malikin dış üstlenme sözleşmesine yazılı onay vermemesi nedeniyle düşen gemi ipoteğinin sicilden silinebilmesi için “diğer bir ilgili” kapsamında yer alan kişilerin, silinme talep dilekçesi ekinde dış üstlenme sözleşmesini sicil müdürlüğüne sunmaları gerekli ve yeterlidir. Nitekim GSY m. 36/5 c. 2’de, borcun dış üstlenmesine ilişkin sözleşmesinin ispat edilmesi şartıyla gemi ipoteğinin silineceği ifade edilmiştir. Burada, üzerinde durulması gereken bir diğer husus olarak bu kişilerin, malikin dış üstlenme sözleşmesine onay vermediğini ispatlamalarının gerekip gerekmediği sorusu gündeme gelmektedir. Malikin dış üstlenme sözleşmesine yazılı onay vermemesi olgusu, ispatlanabilecek bir olgu olmadığı için diğer ilgililerin silinme talebi ekinde bu hususta bir bilgi ve belge sunma yükümlülükleri yoktur. Dolayısıyla bu kişiler, gemi ipoteğinin silinmesi talebini içeren dilekçe ekinde dış üstlenme sözleşmesini sicil müdürlüğüne sundukları takdirde, sicil müdürlüğünün silinme işlemini gerçekleştirilmesi gerekir. Buna karşılık, bu kişilerin, malikten dış üstlenme sözleşmesine onay vermediğine ilişkin yazılı bir belge almaları ve bu belgeyi sicil müdürlüğüne sunmaları halinde de sicil müdürlüğünün gemi ipoteğini sileceği açıktır. Bununla birlikte, bu ihtimalde, sicil müdürlüğünün yazılı belgedeki imzanın malike ait olup olmadığını sorgulamasının mümkün olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Bu nedenle, sözü geçen belgenin noterde düzenlenmesi veya belgedeki imzanın noter tarafından onaylanması yahut diğer bir ilgilinin silinme talebinde bulunduğu esnada malikin sicil müdürlüğünde bulunması gerekebilir. Üçüncü ihtimalde, malikin silinme talebinde bulunduğu esnada sicil müdürlüğünde bulunması münasebetiyle aslında sicil müdürlüğü, dış üstlenme sözleşmesine onay vermediği hususunda hazırlanan belgedeki imzanın malike ait olduğunu tevsik etmiş olur. Böylelikle gemi ipoteğinin silinmesi menfaatlerine aykırı olan ve diğer ilgililer kapsamındaki diğer kişilerin silinme işlemine itiraz edebilmeleri engellenmiş olur.

F. Belirli Bir Süre İçin Kurulmuş Gemi İpoteğinin Sürenin Dolması Nedeniyle Silinmesi

GSY m. 36/6’da,

“Gemi siciline kayıtlı ipotek; a) Belirli bir süre için kurulmuş ve bu sürenin dolmasıyla Kanunun 1051 inci maddesinin birinci fıkrası gereğince düşmüşse, b) Bozucu koşula tabi olarak kurulmuş ve bu koşulun gerçekleşmesi üzerine 6098 sayılı Kanunun 173 üncü maddesinin ikinci fıkrası gereğince düşmüşse, ipotekli alacaklının ve ipotek üzerinde hak



sahibi olan kişilerin onayının alınması kaydıyla malikin veya diğer bir ilgilinin istemi üzerine ipotek ve varsa rehinli senet veya tahvildeki şerh de silinir.”

düzenlemeleri yer almaktadır. GSY m. 36/6’da, ipotek ve varsa rehinli senet veya tahvildeki şerhin silinmesine ilişkin olarak iki farklı ihtimal öngörülmüştür. GSY m. 36/6’da öngörülen ilk ihtimale göre, sicile kayıtlı ipotek, belirli bir süre ile sınırlı olarak kurulmuş ve bu sürenin dolması nedeniyle TTK m. 1051/1 uyarınca ipotek düşmüşse, ipotekli alacaklının ve ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla, malikin veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli senet veya tahvil üzerindeki şerh silinir (GSY m. 36/6-a).

GSY m. 36/6-a bakımından dikkat çeken husus, belirli bir süre için kurulan ipoteğin süresinin dolmasıyla ipotek düşmüş olsa⁴⁴ bile ipotekli alacaklının ve ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli senet veya tahvil üzerindeki şerh silinmektedir. Dolayısıyla süresi dolan ipotek sona ermiş olmasına rağmen ipotekli alacalı ya da ipotek üzerinde hak sahibi olan kişiler ipoteğin silinmesine onay vermedikleri takdirde, gemi sicilinde yer alan ipotek kaydı silinmez. Şüphesiz bu düzenlemenin yerindeliği tartışmaya açıktır. Zira belirli bir süre ile sınırlı olarak kurulan ipoteğin süresinin dolması ile ipotek sona ermiş olur. Bu nedenle, ipotek kaydının silinebilmesi için ipotekli alacaklı ya da ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onaylarının aranmaması gerekir. Kaldı ki, sürenin sona ermesiyle ipotek sona ermiş olacağından sicildeki ipotek kaydı yalnızca şekli olarak bir anlam taşır. Bununla birlikte, süreye bağlı kurulan ipotek süresi dolduğu için düşse bile ipotekli alacaklı ve ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayı alınmadığı takdirde, sicildeki ipotek kaydı silinmez. Dolayısıyla bu kişiler silinme işlemine onay vermezlerse sicilde gemi ipoteğine ilişkin bir yolsuz tescil mevcut olur. Böyle bir durumda, yukarıda da ifade edildiği üzere,⁴⁵ yolsuz ipotek tesciline (kaydına) bağlı olarak iyi niyetli üçüncü kişilerin TTK m. 983/3 kapsamında sicile güvenlerinin korunması söz konusu olabileceği için silinme işleminin gecikmeksizin yapılması önem taşır.

⁴⁴ GSY m. 36/6-a’da, ipoteğin düşmesine ilişkin “İpoteğin süresinin dolması” kenar başlıklı TTK m. 1051’e işaret edilmektedir. Bu hükümde, “*Belli bir süre için kurulan ipotek, bu sürenin dolması ile düşer.*” düzenlemesi yer almaktadır.

⁴⁵ Bkz. yukarıda II, 2, A.



G. Bozucu Şarta Bağlı Olarak Kurulmuş Gemi İpoteğinin Koşulun Gerçekleşmesi Nedeniyle Silinmesi

GSY m. 36/6-b'de,

“Gemi siciline kayıtlı ipotek; ... b) Bozucu koşula tabi olarak kurulmuş ve bu koşulun gerçekleşmesi üzerine 6098 sayılı Kanununun 173 üncü maddesinin ikinci fıkrası gereğince düşmüşse, ipotekli alacaklının ve ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması kaydıyla malikin veya diğer bir ilgilinin istemi üzerine ipotek ve varsa rehinli senet veya tahvildeki şerh de silinir.”

düzenlemesi yer almaktadır. GSY m. 36/6'da öngörülen gemi ipoteğinin silinmesine ilişkin ikinci ihtimal, bozucu şarta bağlı olarak kurulmuş gemi ipoteğinin koşulun gerçekleşmesi nedeniyle silinmesi halidir. Buna göre, gemi siciline kayıtlı ipotek, bozucu şarta bağlı olarak kurulmuş ve bu şartın gerçekleşmesi nedeniyle TBK m. 173/2 uyarınca ipotek düşmüşse, ipotekli alacaklı ve ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla, malikin veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli senet veya tahvil üzerindeki şerh silinir (GSM m. 36/6-b).

GSY m. 36/6-b'de işaret edilen TBK m. 173/2'de, “Bozucu koşula bağlanmış sözleşmenin hükümleri, koşulun gerçekleştiği anda ortadan kalkar.” denilmiştir. Buna göre, bozucu şarta bağlanmış sözleşmenin hükümleri, şartın gerçekleştiği anda ortadan kalkar. GSY m. 36/6-b'de de bozucu şarta bağlı olarak kurulmuş ipoteğin bu şartın gerçekleşmesi üzerine TBK m. 173/2 kapsamında düşmesi halinde, yine ipotekli alacaklı ve (varsa) ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla malikin veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli senet veya tahvil üzerindeki şerh silinecektir.

Burada, GSY m. 36/6-b'de geçen “diğer bir ilgili” ifadesi ile kimin ya da kimlerin kastedildiğinin tespit edilmesi gereklidir. Kanaatimizce, hükümde yer verilen “diğer bir ilgili” ifadesinin kapsamında, ipotekli alacaklı ile (varsa) ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin yer aldığı açıktır. Ancak üzerinde durulması gereken husus, ipotekli alacağın malik dışında bir borçlusunu olduğu takdirde, bu kişinin de “diğer bir ilgili” sıfatına sahip olup olmadığıdır. Kanaatimizce, GSY m. 36/6-b'de geçen “diğer bir ilgili” ile malik dışında ipotekli alacaklı ve mevcut olması ihtimalinde ipotek üzerinde hak sahibi olan kişiler kastedilmiştir. Bu sebeple, ipotekli alacağın (malik dışındaki) borçlusunun, bu ifadenin kapsamında yer almadığı kabul edilmelidir.



H. Geminin Sicil Kaydının Silinmesi Nedeniyle Gemi İpoteğinin Silinmesi⁴⁶

GSY m. 36/7’de, “Kanunun 965 inci maddesinin üçüncü fıkraya hükmü ile 967 nci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla gemi siciline kayıtlı bir geminin silinmesi hâlinde ipotek, silinme anında sona erer.” düzenlemesine yer verilmiştir. Buna göre, TTK m. 965/3 ve TTK m. 967 saklı kalmak şartıyla, sicile kayıtlı bir geminin sicil kaydının silinmesi halinde, ipotek, geminin sicilden silinme anında sona erer.⁴⁷ Ancak hemen belirtilmelidir ki, GSY m. 36/7’de, TTK m. 965/3 ve TTK m. 967’nin saklı tutulmasının gerekçesi anlaşılammamaktadır. Zira TTK m. 965/3’te, Türk bayrağı çekme hakkının kaybedilmesi nedeniyle geminin sicil kaydının talep üzerine silinmesi; TTK m. 967’de ise, sicil kaydında yirmi yıldan beri hiçbir kayıt işlemi yapılmayan geminin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan⁴⁸ alınan bilgiye göre artık var olmadığına veya denizcilikte kullanılmayacak hale geldiğine kanaat getirilen gemilerin sicil kayıtlarının re’sen silinmesi düzenlenmiştir.⁴⁹ TTK m. 965/3’e göre, geminin Türk bayrağı

⁴⁶ GSY m. 36/7’de, istisnai hükümler saklı kalmak kaydıyla gemi siciline kayıtlı bir geminin sicil kaydının silinmesi halinde, gemi ipoteğinin, geminin sicil kaydının silinmesi anında sona ereceği düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere, hükümde, terminolojik olarak gemi ipoteğinin silinmesinden değil sona ermesinden söz edilmiştir. Öncelikle belirtilmelidir ki, geminin sicil kaydı silindiği takdirde, gemi üzerindeki ipotek kaydı da silinmiş olur. Bu nedenle, gemi ipoteğinin silinmesi yerine sona ermesi ifadesi tercih edilmiş olabilir. Ayrıca anlam karmaşası olmaması saikiyle gemi ipoteğinin silinmesinden söz edilmemiş olabilir. Zira hükümde, geminin sicil kaydının silinmesinden de bahsedilmektedir. Öte yandan dn. 35’te de belirttiğimiz üzere, gemi ipoteğinin sona ermesi ve silinmesi kavramları birbirleriyle yakın ilişki içerisinde. Çalışmanın bu bölümünde de “Gemi İpoteğinin Silinmesi” konusu ele alındığından bu başlıkta, sistematik ve terminolojik açıdan uyumu sağlamak adına “Geminin Sicil Kaydının Silinmesi Nedeniyle Gemi İpoteğinin Sona Ermesi” başlığı yerine “Geminin Sicil Kaydının Silinmesi Nedeniyle Gemi İpoteğinin Silinmesi” başlığı tercih edilmiştir.

⁴⁷ Geminin sicil kaydının silinmesi nedeniyle gemi ipoteğinin sona ermesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, 221-222; Sözer, 190-191; ayrıca bkz. Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 108 vd.

⁴⁸ TTK m. 967’de, “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında alınan bilgidен” söz edilmiştir. Ancak 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (RG 09.07.2018/30473) m. 31/1-a uyarınca, 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin (RG 01.11.2011/28102 (Mükerrer)) adı, “Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” olarak değiştirilmiştir. Dolayısıyla TTK m. 967’de geçen “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı” ifadesi, “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” olarak anlaşılmalıdır.

⁴⁹ TTK m. 965/3 ile TTK m. 967 hakkında detaylı bilgi için bkz. Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 123 vd. Belirtilmelidir ki, Türk Ticaret Kanunu’nda yer alan gemi sicili hakkındaki hükümler, kural olarak Milli Gemi Sicili’ne ilişkindir. Bu doğrultuda, gemilerin sicil kayıtlarının silinmesine ilişkin TTK m. 965-967 de kural olarak Milli Gemi Sicili’ne kayıtlı gemiler bakımından uygulama alanı bulacaktır. TUGS’ne ilişkin mevzuatta (TUGSK ile TUGSY) ise,



çekme hakkını kaybetmesi nedeniyle sicil kaydının talep üzeri silinebilmesi için ipotekli alacaklılar ile mevcut olmaları ihtimalinde ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin silinme işlemine onay vermeleri gerekir. İpotekli alacaklılar ve mevcut olmaları ihtimalinde ipotek üzerinde hak sahibi olan kişiler silinmeye onay vermezlerse, gemi sicilden silinemez; yalnızca geminin Türk bayrağı çekme hakkını kaybetmiş olduğu sicile tescil edilir. Gerekli onaylar alınarak geminin sicil kaydının silindiği ihtimalde ise, ipotek ve ipotek üzerindeki hak sahipliği de geminin sicil kaydının silinmesi anında sona erer. Dolayısıyla bu çerçevede, GSY m. 36/7'de, TTK m. 965/3'ün saklı tutulmasının gerekçesi anlaşılammamaktadır. Zira GSY m. 36/7'de, sicile kayıtlı bir geminin sicil kaydının silinmesi hâlinde, ipoteğin, geminin sicil kaydının silinmesi anında sona ereceği ifade edilmiştir. GSY m. 36/7'de, TTK m. 965/3 saklı tutulduğuna göre, ipoteğin geminin sicilden silinmesinden önce sona ermesi gibi bir durum söz konusu olmalı idi. Buna karşılık, TTK m. 965/3 kapsamında geminin sicil kaydının silinmesi halinde de ipotek veya ipotek üzerindeki hak sahipliği geminin sicil kaydının silinmesi ile sona ermektedir. Öte yandan malik ile ipotekli alacaklılar ve ipotek üzerindeki hak sahibi olan kişiler, silinme işlemine onay vermeden önce veya onay verdikleri esnada, bu haklarından feragat ederlerse, ipotek ve ipotek üzerindeki haklar gemi sicilden silinmeden önce sona ermiş olur. Ancak GSY m. 36/7'de bu ihtimal saklı tutulmamıştır.

Benzer şekilde, GSY m. 36/7'de, TTK m. 965/3'ün dışında TTK m. 967 de saklı tutulmuştur. TTK m. 967'de, sicil kaydında yirmi yıldan beri hiçbir kayıt işlemi yapılmayan geminin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan bilgiye göre artık var olmadığına veya denizcilikte kullanılmayacak hale geldiğine kanaat getirilmesi halinde, geminin sicil kaydında ipotek veya intifa hakkı tescilli mevcut olmadığı takdirde, gemi sicil müdürlüğü memurunun teklifi üzerine mahkemenin,⁵⁰ TTK m. 966'da yazılı usule gerek olmaksızın, geminin sicil

TUGSY m. 7/2'deki düzenleme dışında TUGS'ne kayıtlı gemi ve yatların sicil kaydının silinmesine ilişkin düzenlemeler bulunmamaktadır. Bununla birlikte, TUGSY m. 14'te, TUGS'ne kayıtlı gemi ve yatların sicil kayıtlarının silinmesi bakımından Türk Ticaret Kanunu'nun TUGSK'na aykırı olmayan hükümlerinin uygulama alanı bulacağı ifade edilmiştir. Bu nedenle, TTK m. 965-967, TUGS'ne kayıtlı gemi ve yatlar bakımından da uygulama alanı bulacaktır. TUGS'ne kayıtlı gemi ve yatların sicil kayıtlarının silinmesi hakkında bilgi için bkz. Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 248 vd.

⁵⁰ Belirtilen mahkeme, gemi sicil müdürlüğünün gözetiminde görev yaptığı mahkemedir. Bu mahkeme, "Gemi sicilleri, liman başkanlığı nezdinde çalışan sicil müdürlükleri tarafından, o yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesinin, bulunmadığı takdirde asliye ticaret mahkemesinin, o da yoksa ticaret davalarına bakmakla görevli asliye hukuk mahkemesinin gözetimi altında tutulur." denilmek suretiyle TTK m. 954/2 c. 1'de düzenlenmiştir. Buna göre, geminin sicil kaydının silinmesine karar verecek mahkeme, sicil



kaydının silinmesine karar vereceği düzenlenmiştir. Eğer gemi üzerinde, ipotek veya intifa hakkı tescil edilmiş olursa, geminin sicil kaydı, TTK m. 966'da yazılı usul uygulanarak yine mahkeme kararı ile silinecektir. Buna göre, geminin sicil kaydında ipotek veya intifa hakkı tescili bulunmadığı takdirde, geminin sicil kaydı silindiği esnada, sona erecek ipotek veya intifa hakkı mevcut olmadığından GSY m. 36/7 bakımından özellik arz eden bir durum yoktur. Gemi üzerinde ipotek veya intifa hakkı mevcut ise, TTK m. 966'da yazılı usul uygulanarak gemi üzerinde hak sahibi olan kimselerin silinme işlemine onay vermeleri şartı aranır. Bu kişiler, silinme işlemine onay verdikleri takdirde, yukarıda TTK m. 965/3 kapsamındaki açıklamalarımızda olduğu gibi geminin sicil kaydının silinmesiyle birlikte ipotek ve intifa hakkı sona erer. Bu bakımdan GSY m. 36/7'de öngörülen esastan farklı bir durum mevcut değildir.

Öte yandan TTK m. 967'de, yalnızca ipotek ve intifa hakkından söz edilse de (düşük bir ihtimal olmakla birlikte) gemi sicilinde ipotek üzerinde bir hak kaydı ya da kayıtları da yer alabilir. Yine bu halde de ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin de silinme işlemine onay vermeleri gerekir.⁵¹ Bu halde de silinme işlemine onay verildiği takdirde, ipotek üzerindeki hak kayıt ya da kayıtları da geminin sicil kaydının silinmesi ile sona erer. Görüldüğü üzere, TTK m. 967 kapsamında geminin sicil kaydının silinmesinde, TTK m. 965/3'te olduğu gibi GSY m. 36/7'de öngörülen esastan farklı bir hukuki durum söz konusu değildir. Bu durum, GSY m. 36/7'de, TTK m. 965/3 ile TTK m. 967'nin saklı tutulmasının isabetli olmadığı sonucuna ulaşılmasını gerekli kılmaktadır. Zira TTK m. 965/3 ile TTK m. 967 kapsamında geminin sicil kaydının silinmesi halinde, gemi ipotegi, geminin sicil kaydının silinmesinden önce sona ermemekte; bir diğer anlatımla, GSY m. 36/7'de ifade edildiği gibi ipotek, geminin sicil kaydının silinmesi ile sona ermektedir.

I. Alacağın Fona Girmesi Nedeniyle Gemi İpoteginin Silinmesi

GSY m. 36/8'de, "Gemi ipoteginin, Kanununun 1345 inci maddesinin birinci fıkrası gereğince sona erdiğinin alacağın fona girdiğine dair mahkeme kararı ile ispat edilmesi hâlinde ipotek silinir." düzenlemesi yer almaktadır. Buna göre,

müdürlüğünün bulunduğu yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bulunmadığı takdirde asliye ticaret kemesi, asliye ticaret mahkemesinin de bulunmaması durumunda ticaret davalarına bakmakla görevli asliye hukuk mahkemesidir. Ancak TTK m. 954/2 c. 2'de "*Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok mahkeme varsa, gemi sicilinin tutulmasını gözetecek mahkemeyi Adalet Bakanlığının önerisi üzerine Hâkimler ve Savcılar Kurulu'nun belirleyeceği*" ifade edilmiştir.

⁵¹ Bu konudaki açıklamalar için bkz. Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 152-154.



gemi ipoteğinin TTK m. 1345/1 uyarınca sona erdiği hususunun ipoteğin dayanağı olan alacağın fona girdiğine ilişkin mahkeme kararı ile ortaya konması halinde, gemi üzerindeki ipotek silinir. GSY m. 36/8'de atf yapılan TTK m. 1345/1'de ise,

“Bir alacağın, 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca kurulan fonlara gireceği, fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul edildiği anda, o alacağa ilişkin bütün aynı ve şahsî teminatlar sona erer. Bu aynı ve şahsî teminatların, o alacağa sağladığı öncelikler, fon paylaşımında dikkate alınmaz.”

düzenlemesine yer verilmiştir. Öncelikle belirtilmelidir ki, 1976 tarihli sözleşme ifadesiyle 19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976);⁵² 1992 tarihli sözleşme ifadesiyle ise, 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme⁵³ kastedilmiştir. Ayrıca 1992 tarihli Petrol Kirliliği'nden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme'yi tamamlamak üzere, 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Milletlerarası Fonun Kurulması ile İlgili Milletlerarası Sözleşme⁵⁴ hazırlanmış olup bu Sözleşme de yürürlüktedir.

⁵² Bu sözleşmede, 02.05.1996 tarihinde imzalanan Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden Protokol (Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976) ile bazı değişiklikler yapılmıştır. Ayrıca “Sınırların değiştirilmesi” kenar başlıklı 1996 Protokol'ünün 8. maddesine uygun şekilde 19.04.2012 tarihinde 1976 tarihli Sözleşme'nin sorumluluk sınırlarında değişikliğe gidilmiş; bu değişiklikler, 08.06.2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1976 tarihli Sözleşme'nin sorumluluk sınırlarına ilişkin 2012 yılında yapılan değişiklikler hakkında detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, 31-32; 265-266 ve 278 vd.; Nil Kula Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2015), 99 vd.

⁵³ RG 24.07.2001/24472. Hemen belirtilmelidir ki, 1992 tarihli Sözleşme ifadesiyle esasen 29.11.1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Milletlerarası Sözleşme'nin (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC 1969) 1992 tarihli Protokol ile değişik hali kastedilmektedir. Petrol kirliliğine ilişkin 1969 tarihli sözleşme ve bu sözleşmede 1976 ile 1992 tarihli protokoller ile yapılan değişiklikler hakkında detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, 36-37; Gülfer Kuyucu Meriç, *Donatılan Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması* (B. 1, Filiz Kitabevi 2017), 107 vd.

⁵⁴ RG 18.07.2001/24466. Adı geçen sözleşme ile 18.12.1971 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)'nin 1992 tarihli Protokol ile değişik hali kastedilmektedir. Ayrıca 1971 tarihli sözleşmede değiştiren 1976 ve 2003 tarihli protokoller de bulunmaktadır. Petrol



1976 tarihli Sözleşme ile 1992 tarihli Sözleşme’de belirli deniz alacaklarına karşı sınırlı sorumluluk öngörülmüştür. Bu kapsamda yer alan alacaklar bakımından borçlu, bir akit devlet ülkesindeki mahkemeye başvurmak suretiyle bu borçlar bakımından fon tesis edilmesini talep edebilir. Bu talebe istinaden mahkeme, fon kurulmasına karar vereceği gibi fon kapsamında yer alan alacaklar ile sorumluluk sınırını hesaplar. Fon tesis edildiği takdirde, alacaklılar tesis edilen fon kapsamında yer alan alacakları için yalnızca fona başvurabilir. Bu doğrultuda, bir alacağın fonun kapsamına girdiğine ilişkin mahkeme tarafından karar verildiği takdirde, alacaklı, alacağını tahsil için fona başvurmak dışındaki hukuki imkânlardan yararlanamaz. Nitekim TTK m. 1345/1’de, bir alacağın 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler kapsamında kurulan fona girdiğinin, fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul edildiği anda, o alacağa ilişkin bütün aynı ve şahsi teminatların sona ereceği; bu aynı ve şahsi teminatların, o alacağa sağladığı önceliklerin de fonun paylaşılmasında dikkate alınmayacağı ifade edilmiştir. GSY m. 36/8’de de TTK m. 1345/1’e atfı yapılarak gemi ipoteğinin dayanağı olan alacağın 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler kapsamında kurulan fona girdiğine ilişkin mahkeme kararının sicil müdürlüğüne sunulması halinde, gemi üzerindeki ipoteğin silineceği düzenlenmiştir. Burada önemle belirtilmelidir ki, TTK m. 1345/1 c. 1’de belirtildiği üzere, gemi ipoteği, alacağın 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler kapsamında kurulan fona girdiğinin, fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul edildiği anda sona ermektedir. Dolayısıyla gemi üzerindeki ipotek sona erse de ipotek kaydı silinene kadar sicilde gemi ipoteğine ilişkin olarak yolsuz bir tescil söz konusu olur. Bu nedenle, sona eren ipoteğin sicilden silinmesi önem arz eder. Bu doğrultuda, GSY m. 36/8’de, gemi ipoteğinin TTK m. 1345/1 uyarınca sona erdiğinin, ipoteğe dayanak oluşturan alacağın fona girdiğine ilişkin mahkeme kararı ile ispat edilmesi halinde ipoteğin silineceği ifade edilmiştir. Buna göre, silinme talep dilekçesi ekinde gemi ipoteğine dayanak oluşturan alacağın 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler kapsamında tesis edilen fona girdiğine ilişkin mahkeme kararı sunulduğu takdirde, sicil müdürlüğü gemi ipoteğini silecektir.

kirliliğinden doğan zararın tazminine ilişkin uluslararası fonun kurulması hakkındaki 1971 tarihli sözleşme ve bu sözleşmede 1976, 1992 ve 2003 tarihli protokoller ile yapılan değişiklikler hakkında bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, 37-38; İsmail Demir, ‘1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler’ (2012) 3 (1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 215 vd.



SONUÇ

Gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36'nın, TTK m. 1044 vd. hükümleriyle birlikte değerlendirilmesi neticesinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

“Gemi ipoteğinin silinmesi” kenar başlıklı GSY m. 36, gemi ipoteğinin silinmesine ilişkin düzenlemeler içermektedir. Bu düzenlemeler, TTK m. 1044 ve devamında düzenlenen gemi ipoteğinin sona ermesine ilişkin hükümler bakımından tamamlayıcı hüküm niteliğindedir. Bu nedenle, Gemi Sicil Yönetmeliği m. 36, TTK m. 1044-1053 hükümleriyle birlikte uygulama alanı bulur.

GSY m. 36, sicile kayıtlı gemiler üzerinde kurulan ipotekler hakkında uygulanır. GSY m. 36'nın uygulanması bakımından “sicile kayıtlı gemi” kavramının kapsamında, MGS'ne kayıtlı gemiler TUGS'ne kayıtlı gemi ve yatlar yer alır. Buna göre, MGS'ne kayıtlı gemilerle TUGS'ne kayıtlı gemi ve yatlar üzerindeki ipoteğin silinmesi hakkında TTK m. 1044-1053 ile GSY m. 36 hükmü birlikte uygulanacaktır. Ayrıca TTK m. 1058 ile TTK m. 994'ten yola çıkılarak GSY m. 36'nın, Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil'e kayıtlı gemiler (yapılar) üzerindeki ipoteklerin silinmesi bakımından da uygulama alanı bulacağı sonucuna ulaşılmaktadır. Öte yandan GSY m. 36, Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçları ile TTK m. 941/2 uyarınca tutulan Özel Sicil'e kayıtlı gemiler hakkında uygulanmaz.

“Gemi ipoteğinin silinmesi” kenar başlıklı GSY m. 36'da, fıkralar halinde gemi ipoteğinin silinmesini gerektiren haller ve bu haller gerçekteştiği takdirde, gemi sicilinde yapılacak işlemler detaylı bir şekilde düzenlenmiştir. GSY m. 36'da yer alan gemi ipoteğinin silinmesini gerektiren haller incelendiğinde, bu hallerin aslında gemi ipoteğini sona erdiren haller olduğu tespit edilmektedir. GSY m. 36'da, fıkralar halinde dokuz ayrı silinme hali öngörölmüştür. Buna göre, bu hallerden biri meydana geldiği takdirde, gemi ipoteği sona erdiğinden gemi ipoteğinin gemi sicilinden silinmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

GSY m. 36'da düzenlenen ilk silinme hali, yetkili adli veya idari mercilerin kararı ile gemi ipoteğinin silinmesi halidir. GSY m. 36/1'e göre, gemi üzerindeki ipoteğin kalktığına ilişkin yetkili adli veya idari merci kararının ilgili gemi sicil müdürlüğüne ulaşmasını takiben kararda belirtilen ipotek kaydı sicilden silinir. Silinme işleminde ilişkin belgeler de geminin dosyasında muhafaza edilir.



GSY m. 36'da düzenlenen ikinci silinme hali, tarafların anlaşması ile gemi ipoteğinin silinmesi halidir. GSY m. 36/2'ye göre, ipotekli alacaklı ile gemi malikinin, ipoteğin kaldırılması hususunda TTK m. 1015/2 ile GSY m. 33'te belirtilen şekil şartına uygun bir şekilde anlaşmaları üzerine, mevcut olması ihtimalinde ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması kaydıyla ipotek ve varsa rehinli tahvil ile senetteki şerh silinir.

GSY m. 36'da düzenlenen üçüncü silinme hali, ipotekli alacaklının feragati nedeniyle ipoteğin silinmesi halidir. GSY m. 36/3'e göre, ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla ipotekli alacaklının imzası noter tarafından tasdik edilen feragat beyanı ile ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli tahvil veya senet üzerindeki şerh silinir. Ayrıca feragat (vazgeçme) beyanının gemi sicil müdürlüğünde de yapılması mümkündür.

GSY m. 36'da düzenlenen dördüncü silinme hali, ipotekli geminin mülkiyeti ile alacağın aynı kişide birleşmesi nedeniyle ipoteğin silinmesi halidir. GSY m. 36/4'e göre, ipotekli geminin mülkiyeti, hukuki işlem yoluyla alacaklıya geçerse alacaklı, gemi siciline malik olarak tescil edilir ve gemi üzerindeki ipotek silinir. Benzer şekilde, malik, gemisi üzerinde ipotekle teminat altına alınan alacağı devralırsa, TTK m. 1045/2 saklı kalmak kaydıyla TTK m. 1038/3 uyarınca tescil yapılırken ipotek silinir.

GSY m. 36'da düzenlenen beşinci silinme hali, borcun dış üstlenilmesi nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi halidir. GSY m. 36/5'e göre, borçlu olmayan malik, gemisi üzerinde kurulan ipoteğin dayanağı olan borcun üçüncü bir kişi tarafından üstlenilmesine TBK m. 198/2 uyarınca yazılı onay vermezse, konusu borcun dış üstlenilmesi olan sözleşme akdedildiği anda gemi ipoteği düşer; bir diğer anlatımla, sona erer. Borcun dış üstlenilmesine ilişkin sözleşmenin ispat edilmesi şartıyla, malikin veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden gemi ipoteği sicilden silinir. Ayrıca gemi sicil müdürlüğünün talep etmesi halinde, ipotekli alacaklı konusu borcun dış üstlenilmesi olan sözleşme hakkında bilgi vermekle yükümlüdür.

GSY m. 36'da düzenlenen altıncı silinme hali, belirli bir süre için kurulmuş gemi ipoteğinin sürenin dolması nedeniyle sicilden silinmesi halidir. GSY m. 36/6-a'ya göre, gemi siciline kayıtlı ipotek belirli bir süreyle sınırlı olarak kurulmuş ve bu sürenin dolması nedeniyle TTK m. 1051/1 uyarınca ipotek düşmüşse, ipotekli alacaklının ve ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla, malikin veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli senet veya tahvil üzerindeki şerh silinir.



GSY m. 36'da düzenlenen yedinci silinme hali, bozucu şarta bağlı olarak kurulmuş gemi ipoteğinin koşulun gerçekleşmesi nedeniyle silinmesi halidir. GSY m. 36/6-b'ye göre, gemi siciline kayıtlı ipotek bozucu koşula bağlı olarak kurulmuş ve bu koşulun gerçekleşmesi üzerine TBK m. 173/2 uyarınca ipotek düşmüşse, ipotekli alacaklının ve ipotek üzerinde hak sahibi olan kişilerin onayının alınması şartıyla, malikin veya diğer bir ilgilinin talebine istinaden ipotek ve mevcut olması ihtimalinde rehinli senet veya tahvil üzerindeki şerh silinir.

GSY m. 36'da düzenlenen sekizinci silinme hali, geminin sicil kaydının silinmesi nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi halidir. GSY m. 36/7'ye göre, TTK m. 965/3 ile TTK m. 967 saklı kalmak şartıyla sicile kayıtlı bir geminin sicil kaydının silinmesi halinde ipotek, geminin sicilden silinme anında sona erer.

GSY m. 36'da düzenlenen dokuzuncu ve aynı zamanda dokuzuncu silinme hali, ipoteğin dayanağı olan alacağın fona girmesi nedeniyle gemi ipoteğinin silinmesi halidir. GSY m. 36/8'e göre, gemi ipoteğinin TTK m. 1345/1 uyarınca sona erdiğinin alacağın fona girdiğine ilişkin mahkeme kararı ile ispat edilmesi halinde ipotek silinir.

Gemi Sicil Yönetmeliği'nin gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen 36. maddesi bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, GSY m. 36'da hüküm altına alınan bazı silinme hallerinin esas itibariyle TTK m. 1044 vd. hükümlerinde düzenlenen gemi ipoteğini sona erdiren haller ile benzerlik gösterdiği; bu açıdan GSY m. 36'da, TTK m. 1044 vd. hükümlerine belirli ölçüde bağlı kalındığı tespit edilmektedir. Bununla birlikte, GSY m. 36'da gemi ipoteğinin silinmesine ilişkin olarak TTK m. 1044 vd. hükümlerinde bulunmayan düzenlemeler ile silinme hallerine yer verildiğini de söylemek mümkündür. Ayrıca GSY m. 36'da, TTK m. 1044 vd. hükümlerindeki gibi maddi hukuka ilişkin düzenlemelere yer verilmişse de, TTK m. 1044 vd. hükümlerinden farklı olarak gemi sicilinde yapılacak usuli işlemlere ilişkin düzenlemeler de bulunmaktadır.

KAYNAKÇA

Atamer K, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2012)

Aydın M, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi* (B. 1, Filiz Kitabevi 2022) (*Kaydedilme ve Silinme*)



- ‘Gemi Sicil Yönetmeliği’nin Gemi İpotekinin Kurulmasına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi’, (2024) 82 (2) İstanbul Hukuk Mecmuası 479 (İpotek)
- Demir İ, ‘1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler’, (2012) 3 (1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 213
- *Deniz Ticareti Hukuku – Ders Kitabı* (B.2, Yetkin Yayınları 2023) (*Deniz Ticareti Hukuku*)
- Erbaş Açıkkel A, *Gemi İpoteki ve Sigorta* (B. 1, Filiz Kitabevi 2025)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 3, Filiz Kitabevi 2025)
- Kula Değirmenci N, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2015)
- Kuyucu Meriç G, *Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması* (B. 1, Filiz Kitabevi 2017)
- Oğuzman M K ve Öz M T, *Borçlar Hukuku – Genel Hükümler Cilt II* (B. 16, Vedat Kitapçılık 2021)
- Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – Cilt I (Giriş – Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)* (B. 6, Vedat Kitapçılık 2022)
- Topsoy F, *Deniz Ticareti Hukuku I – (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)* (B. 1, Legal Yayıncılık 2020)
- Von Tuhr A ve Escher A, *Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts – Band II (mit Supplement)* (B. 3, Schulthess Polygraphischer Verlag AG 1984).
- Yavşan Y, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Dışı Yollarla Kazanılması* (B. 1, Filiz Kitabevi 2022)
- Yazıcıoğlu E, *Deniz Ticareti Hukuku (Kender – Çetingil)* (B. 17, Filiz Kitabevi 2022)



-Çeviri / Translation-

AN EVALUATION OF ARTICLE 36 OF THE SHIP REGISTRY REGULATION GOVERNING THE DELETION OF SHIP MORTGAGES*

*GEMİ SİCİL YÖNETMELİĞİ'NİN GEMİ İPOTEĞİNİN SİLİNMESİNİ
DÜZENLEYEN 36. MADDE HÜKMÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ*

Res. Asst. Dr. Murat AYDIN**

ABSTRACT

The subject matter of this study is Article 36 of the Ship Registry Regulation (SRR), which governs the deletion of ship mortgages. Within this framework, the scope of application of SRR Article 36 has first been determined. Subsequently, the study focuses on the circumstances requiring the deletion of a ship mortgage from the registry, as regulated in separate paragraphs under SRR Article 36, and establishes that these circumstances in fact constitute the grounds for the termination of the ship mortgage itself. In addition, since SRR Article 36 also sets forth the procedural rules and substantive principles concerning the deletion from the ship registry of a ship mortgage that has been terminated, these aspects are likewise examined in the study. On the other hand, apart from SRR Article 36, the provisions of Articles 1044 et seq. of the Turkish Commercial Code (TCC) No. 6102 also contain regulations regarding the circumstances

* Research Article, Submission Date: 30.10.2025 / Acceptance Date: 2.12.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1813277.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

** Res. Asst. Dr., İstanbul University Law Faculty, Department of Maritime Law (murataydin93@istanbul.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-1883-5968).



leading to the termination of a ship mortgage. However, it must be noted that, pursuant to TCC Article 994, SRR Article 36 which regulates the circumstances requiring the deletion of a ship mortgage has the character of a supplementary provision vis-à-vis the provisions of TCC Articles 1044–1053, which are contained in the section entitled “Termination of Ship Mortgage”. Accordingly, in the present study, while analyzing SRR Article 36 regulating the deletion of ship mortgages, the relevant provisions set forth under TCC Articles 1044–1053 have also been discussed to the extent necessary.

Keywords: •Ship Mortgage •Ship Registry Regulation •Deletion of Ship Mortgage •Circumstances Requiring the Deletion of a Ship Mortgage •Circumstances Leading to the Termination of a Ship Mortgage

ÖZ

Çalışmanın konusunu, gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen Gemi Sicil Yönetmeliği (GSY) madde (m.) 36 hükmü oluşturmaktadır. Bu kapsamda, ilk olarak GSY m. 36'nın uygulama alanı tespit edilmiştir. Ardından GSY m. 36'da fıkralar halinde düzenlenen gemi ipoteğinin sicilden silinmesini gerektiren haller üzerinde durulmuş; bu hallerin aslında gemi ipoteğini sona erdiren haller olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca GSY m. 36'da, sona eren gemi ipoteğinin gemi sicilinden silinmesine ilişkin usul ve esaslar da düzenlenmiş olduğundan bu hususlar da çalışmada incelemeye konu edilmiştir. Öte yandan GSY m. 36 dışında, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1044 ve devamı (vd.) hükümlerinde de gemi ipoteğini sona erdiren haller hakkında düzenlemeler bulunmaktadır. Ancak ifade edilmelidir ki, TTK m. 994 uyarınca, gemi ipoteğinin silinmesini gerektiren halleri düzenleyen GSY m. 36, “Gemi ipoteğinin sona ermesi” başlıklı bölümde yer alan TTK m. 1044-1053 hükümleri açısından tamamlayıcı hüküm niteliğindedir. Bu nedenle, çalışmada, gemi ipoteğinin silinmesini düzenleyen GSY m. 36 incelenirken gerektiği ölçüde TTK m. 1044-1053 hükümlerinde yer alan düzenlemeler üzerinde de durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: •Gemi İpoteği •Gemi Sicil Yönetmeliği •Gemi İpoteğinin Silinmesi •Gemi İpoteğinin Silinmesini Gerektiren Haller •Gemi İpoteğini Sona Erdiren Haller

INTRODUCTION

Pursuant to Articles 953¹ and 994² of the Turkish Commercial Code No. 6102,³ as well as Article 478(1)(d) of Presidential Decree No. 1 on the Presidential

¹ In Article 953 of the TCC, titled “Regulation,”: “*The manner in which the ship certificate and flag certificate are to be issued, how the ship’s name is to be written on the ship, and the manner of application of the provisions of this Section shall be determined by a regulation issued by the President.*”

² Article 994 of the TCC, titled “Regulations,” states: “*Supplementary provisions regarding the establishment and maintenance of the ship registry, the qualifications required of its director and officers, how legal relationships shall be documented and registered, and the correction, modification, and deletion of records shall be determined by regulations issued by the President.*”

³ OG 14.02.2022/27846.



Organization, the Ship Registry Regulation (SRR) was enacted by Decision No. 7283.⁴ In addition, by Decision No. 7283, the Ship Registry Regulations⁵ and Regulations on Ship Flag Certificates⁶ has been repealed.⁷ Therefore, the relevant provisions of the Ship Registry Regulation shall apply to matters regulated in the repealed Ship Registry Regulation and the Regulation on Ship Flag Certificates.⁸

The study aims to evaluate Article 36 of the SRR, which regulates the cancellation of ship mortgages. In this context, the study will first determine the scope of application of SRR Article 36. Subsequently, it will address the cases of cancellation of ship mortgages regulated in SRR Article 36, titled “Cancellation of Ship Mortgages,” and the procedural regulations concerning the actions and transactions to be carried out in the ship registry in the event that these cases occur. Furthermore, limited to the cases of cancellation in Article 36 of the SRR, the study will also focus on the regulations regarding the termination of ship mortgages contained in the provisions of Article 1044 et seq. of the TCC.

I. SCOPE OF APPLICATION OF ARTICLE 36 OF THE SHIP REGISTRY REGULATION GOVERNING THE CANCELLATION OF SHIP MORTGAGES

1. Evaluation From the Perspective of Ships Registered in the National Ship Registry and Ships and Yachts Registered in the Turkish International Ship Registry

Article 33/1(3) of the SRR states: “Contractual pledges of vessels registered in the registry shall only be secured by way of a ship mortgage.” Furthermore, TCC art. 1014/1(3) also stipulates that “Contractual pledges of vessels registered in

⁴ Decision No. 7283 was published in the Official Gazette dated 12.05.2023 and numbered 32188. The SRR entered into force on the date of its publication, 12.05.2023. Indeed, SRR Article 63 states, “*This Regulation shall enter into force on the date of its publication.*”

⁵ OG 04.02.1957/9526.

⁶ OG 17.04.1957/9588.

⁷ Decision No. 7283 states: “*It has been decided, pursuant to Articles 953 and 994 of the Turkish Commercial Code No. 6102 and subparagraph (d) of the first paragraph of Article 478 of Presidential Decree No. 1 on the Presidential Organization, to repeal the Regulation on the Ship Registry enacted by the Council of Ministers’ Decision No. 4/8520 dated 31/12/1956 and the Regulation on Ship Flag Certificates enacted by the Council of Ministers’ Decision No. 4/8807 dated 13/03/1957, and to put into force the attached Ship Registry Regulation.*”

⁸ Murat Aydın, ‘Gemi Sicil Yönetmeliği’nin Gemi İpotekinin Kurulmasına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi’ (2024) 82 (2) İstanbul Hukuk Mecmuası 482 (‘İpotek’).



the registry shall only be secured by way of a ship mortgage.” These provisions indicate that contractual liens on vessels registered in the registry can only be secured by ship mortgages and that the provisions on ship mortgages in the Ship Registry Regulation apply only to vessels registered in the registry. On the other hand, looking at the wording of art. 36 of the Ship Registry Regulation, it is determined that this provision will apply to mortgages established on “registered ships.” Indeed, SRR art. 36 refers to the ship registry office, the removal of the ship mortgage from the registry, and the procedures to be carried out at the ship registry office. Therefore, it can be said that SRR art. 36, which regulates the removal of the ship mortgage, applies to “ships registered in the registry”.⁹

The applicability of TCC art. 36 depends on the existence of a vehicle that qualifies as a “vessel,” the registration of this vehicle in the registry, and the establishment of a mortgage on this vehicle. TCC art. 4, which regulates the definitions and abbreviations used in the Regulation, does not define the concept of “vessel” as used in the Ship Registry Regulation. However, in our opinion, the definition of “vessel” in TCC art. 931/1 should be taken as the basis; it should be accepted that SRR art. 36 applies to vehicles that meet the definition of a vessel in TCC Article 931/1.¹⁰

SRR art. 4/1-e states that the concept of ship registry referred to in the Regulation means: “the official registry maintained under the responsibility of the state, which is specific to the registration of ships eligible for registration under Article 956 of Law No. 6102 and which ensures the disclosure and transparency of the material and legal status of the ship.” This provision indicates that the concept of “ship registry” used in the Ship Registry Regulation is the same as that regulated in TCC art. 954 et seq. and referred to as the “National Ship Registry (MGS)”.¹¹ It is determined that the ship registry is intended to be expressed.¹² Therefore, for the purposes of applying SRR art. 36, ships registered with the MGS fall within the scope of the concept of “registered ship.”

⁹ Aydın, ‘İpotek’, 483.

¹⁰ Aydın, ‘İpotek’, 483.

¹¹ The ship registry, regulated under the heading “Ship Registry” in the provisions of TCC art. 954 et seq., is governed by the Turkish International Ship Registry Law dated 16.12.1999, No. 4490, and the Law Amending Decree-Law No. 491 (OG 21.12.1999/23913 - TUGSK) art. 2/1-c and the Turkish International Ship Registry Regulation (OG 23.06.2000/24088 - TUSRR) art. 4/1-e, it is referred to as the National Ship Registry.

¹² See also Aydın, ‘İpotek’, 484.



However, in our opinion, for the purposes of applying SRR art. 36, which regulates the cancellation of ship mortgages, the concept of “ship registered in the registry” does not only include ships registered with the MGS. This is because SRR art. 4 defines not only the concept of “ship registry” used to refer to the MGS, but also the Turkish International Ship Registry (TUGS), which also has the status of a “ship registry”.¹³ “Cancellation, sale, name change, mortgage registration” as outlined in TUSRR art 14,

“For TUGS registration procedures, the provisions of the TCC and the Ship Registry Regulations dated 31/12/1956 and numbered 8520, which do not conflict with Law No. 4490, shall apply to the cancellation, sale, name change, mortgage registration, and other similar procedures of ships.”

According to this provision, TUGS registration procedures for ships.¹⁴ The provisions of the TCC and the Ship Registry Regulations that are not contrary to the TUGSK apply to cancellations, sales, name changes, mortgage registrations, and other similar transactions. However, SRR art. 59/1 stipulates that “References in the legislation to the Ship Registry Regulations enacted by the Council of Ministers Decision No. 4/8520 dated 31/12/1956 shall be deemed to be references to this Regulation.” Based on this provision, it should be accepted that the reference to the Ship Registry Regulations in TUSRR art. 14 is deemed to be a reference to the Ship Registry Regulation. Accordingly, the provisions of the Ship Registry Regulation that do not conflict with the TUGSK shall also apply to ships and yachts registered with the TUGS regarding registration procedures and the cancellation, sale, name change, mortgage registration, and other similar procedures of ships and yachts.¹⁵ Therefore, it should be concluded that SRR art. 36 also applies to ship mortgages established on ships and yachts registered with the TUGS.

¹³ Article 4(1)(k) of the SRR provides the following rule: “For the purposes of this Regulation, TUGS refers to the Turkish International Ship Registry kept pursuant to the Turkish International Ship Registry Law No. 4490 dated 16/12/1999 and the Law on the Amendment of Decree Law No. 491.”

¹⁴ Commercial ships and yachts are registered with TUGS (TUGSK art. 2, TUSRR art. 4). In contrast, TUSRR art. 14 refers only to “ships.” This situation leads to the interpretation that TUSRR art. 14 applies only to ships registered with TUGS. However, in our opinion, TUSRR art. 14 applies to vessels and yachts registered with TUGS. Therefore, the term “vessels” in TUSRR art. 14 should be understood as “vessels and yachts.” For information, see: Murat Aydın, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi* (1st edn, Filiz Kitabevi 2022) 248, dn. 183 (*Kaydedilme ve Silinme*).

¹⁵ See also. Aydın, ‘İpotek’, 485.



2. Evaluation of Vessels, Sea and Inland Vessels Registered in the Ship Registry and Vessels Registered in the Special Registry

SRR art. 36, which regulates the deletion of ship mortgages, applies to ship mortgages established on vessels registered in the ship registry. Therefore, in our view, SRR art. 36 does not apply to ships and marine or inland vessels registered in the Mooring Registry,¹⁶ as the latter does not constitute¹⁷ a ‘ship registry’. Indeed, vessels registered in the Mooring Registry do not fall within the scope of the term ‘vessels registered in the registry’ for the purposes of applying SRR art. 36.¹⁸ Moreover, since the Mooring Registry does not have the legal character of a ship registry, it is not possible to establish a mortgage over ships or marine or inland watercraft registered therein. For this reason, SRR art. 36 cannot be considered applicable to vessels registered in the Mooring Registry. In fact, SRR art. 36 contains no provision or reference indicating that the rules set out therein would apply to ships or marine or inland watercraft registered in the Mooring Registry.

Since the Special Registry defined in SRR art. 4/1(h)¹⁹ does not possess the legal character of a ‘ship registry’ either, SRR art. 36 is likewise inapplicable to

¹⁶ Article 4/1-a of the SRR defines the Registration Log referred to in the Regulation as follows: “The electronic registration system consisting of main and auxiliary registers, and the registration file, where ships, vessels, and inland watercraft are registered, as required by Article 43 of the Decree Law No. 655 on Certain Regulations Concerning Transportation and Infrastructure dated 26/9/2011.” which records ships, sea and inland watercraft, and consists of a main and auxiliary register, as well as the registration log file.”

¹⁷ For detailed information on the legal nature of the *Mooring Registry* and the scholarly views on this matter, see Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 257 et seq.; Aydın, ‘İpotek’, 487. It should be noted that the majority of scholars are of the opinion that the Mooring Registry does not qualify as a ‘ship registry’. Moreover, the Court of Cassation has also stated in its case law that the Mooring Registry does not bear the characteristics of a ‘ship registry’. For an example, see Court of Cassation 12th Civil Chamber, 02.02.2021, E. 2020/9457, K. 2021/954 (Lexpera).

¹⁸ See also Aydın, ‘İpotek’, 487.

¹⁹ SRR art. 4/1(h) defines the Special Registry as follows: “In this Regulation, Special Registry refers to the registry kept by the registry directorates before the Ministry pursuant to the third paragraph of Article 941 of the Code for vessels that have been granted permission to fly the Turkish flag in accordance with the second paragraph of the same article.” In addition, SRR art. 51(1), titled “Special Registry,” contains further provisions regarding this registry and provides: “In the cases set out in the second paragraph of Article 941 of the Code, permission to fly the Turkish flag may be granted by the Ministry upon request for foreign-flagged vessels. Vessels that are granted permission to fly the flag are temporarily registered in the special registry within GESBİS. The person who receives the permission is obliged to prove every two years that the conditions required for the permission continue to exist. The procedures and principles regarding temporary flagging are determined by the Ministry.” Accordingly, SRR art. 51(1) corresponds to TCC art. 941(2)-(3). Under TCC art. 941(2), the Ministry of Transport



vessels registered in the Special Registry. It should be noted here that TCC art. 941/3 and SRR art. 4/1(h) and SRR art. 51/1 stipulate that ships permitted to fly the Turkish flag temporarily pursuant to TCC art. 941/2 shall be registered in a “registry” called the Special Registry. However, the use of the term “registry” in these provisions is not correct from a legal terminology perspective. This is because the Special Registry does not constitute a “ship registry.” In practice, the Special Registry which is also referred to as the “Charterer’s Registry”, is a record system established for the purpose of monitoring and supervising vessels that are granted temporary permission to fly the Turkish flag pursuant to Article 941/2²⁰ of TCC; it is used to record information pertaining to vessels authorized to fly the Turkish flag on a temporary basis and the permissions granted to such vessels.²¹ Therefore, the use of the term “registry” in the relevant provisions for this registration system and the reference to this registration system as the “Charterer’s Registration” in practice is not accurate in terms of legal terminology.²²

3. Assessment in Respect of Vessels (Structures) Registered in the Registry for Ships Under Construction

SRR art. 36 applies to mortgages established on “vessels registered in the registry,” raising uncertainty as to whether it applies to mortgages on vessels (structures) registered in the Registry Specific to Vessels Under Construction.

and Infrastructure may grant (temporary) permission to fly the Turkish flag to a foreign-flagged vessel that is “not a Turkish vessel” because its owner does not meet the requirements set forth in TCC art. 940, and TCC art. 941(3) stipulates that vessels granted such temporary permission shall be recorded in the Special Registry kept by the Ministry. For detailed information on the Special Registry, see Aydın, “İpotek,” 487 et seq.

²⁰ TCC art. 941(2) provides: “If a vessel that is not a Turkish vessel has been left, with the owner’s consent, to persons entitled to fly the Turkish flag for operation under their own name for a period of at least one year, the Ministry of Transport and Infrastructure may permit the vessel to fly the Turkish flag, provided that the provisions of Turkish legislation concerning the master and officers are complied with and that there is no provision in the foreign law preventing such permission. However, the person who has obtained the permission is obliged to prove every two years that the conditions required for the permission continue to exist.”

²¹ Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku (Kender – Çetingil)* (17th edn, Filiz Kitabevi 2022), 65 and 319.

²² Although they are not Turkish ships (they fly foreign flags), ships that are permitted to fly the Turkish flag are registered, and to describe this registration system, which is also referred to as the “Charterer’s registry” in practice, the use of the term “registry” in TCC art. 941/3 and SRR art. 4/1(h) and SRR art. 51/ 1, is not appropriate; it would be more appropriate to use terms such as “Special Registry,” “Charterer’s Registry” or “Charterer’s List” to refer to this registration system instead of the term “registry”. See Aydın, ‘İpotek,’ 489.



This is because the Registry Specific to Vessels Under Construction has the nature of a “registry”. However, vessels (structures) that are not yet completed are registered in this registry. Accordingly, vessels (structures) registered in the Register of Ships Under Construction do not qualify as “ships” under TCC art. 931/1 because their construction has not been completed; therefore, structures registered in this register are not considered “ships registered in the register.” Consequently, it must be concluded that SRR art. 36 does not apply to mortgages on vessels (structures) registered in the Register Specific to Ships Under Construction. Indeed, although SRR articles 47-50 contain special provisions regarding the Registry Specific to Ships Under Construction, these provisions do not contain any regulation or reference to the applicability of SRR art. 36 regarding the cancellation of mortgages established on structures. In this context, the first paragraph of SRR art. 48, titled “Encumbrance proceedings in the registry specific to ships under construction,” regulates the principles regarding the establishment of mortgages on ships under construction; while SRR art. 48/2 stipulates that *“In mortgage and other encumbrance registration procedures to be recorded on structures registered in the registry specific to ships under construction, the procedures applied in the ship registry shall apply.”* Accordingly, the same procedural steps applied in the MGS are followed for mortgage and other encumbrance registration, correction, and cancellation procedures on the registry records of ships (structures) registered in the Registry Specific to Ships Under Construction. In this respect, Article 48/2 of the SRR only intended to provide a procedural regulation. Therefore, it is not possible to interpret this provision as containing a reference to the applicability of the provisions of the SRR relating to ship mortgages and, in this context, SRR art. 36 to vessels (structures) registered in the Register Specific to Ships Under Construction.²³

On the other hand, TCC art. 1058 states: *“Subject to the special provisions concerning mortgages on ships under construction, the provisions of Articles 1014 to 1053 shall also apply to such mortgages.”* Accordingly, with regard to mortgages on ships (structures) that are not yet completed, in addition to the special provisions in TCC art. 1054-1058, the provisions relating to ship mortgages in TCC art. 1014-1053 also apply. TCC art. 994, one of the bases of the SRR, states that

²³ See also Aydın, “İpotek,” 490 et seq.



“The establishment and maintenance of the ship registry, the qualifications required of its director and officials, how legal relationships shall be documented and registered, and supplementary provisions regarding the correction, amendment, and deletion of records shall be determined by a regulation issued by the President”.

TCC art. 994 is a regulation that follows TCC art. 954-985 concerning the National Ship Registry and art. 986-992 concerning the Registry Specific to Ships Under Construction from a systematic perspective, and it is valid and applicable to both registries. Accordingly, based on TCC art. 994, it is determined that SRR art. 48 is a supplementary provision with respect to the provisions of TCC art. 1054-1058 concerning mortgages on ships (structures) under construction.²⁴

Furthermore, based on TCC art. 1058, it can be said that SRR art. 48, as well as SRR art. 36, which regulates the cancellation of ship mortgages, will apply to the cancellation of mortgages on ships (structures) registered in the Register of Ships Under Construction. This is because, under TCC art. 1158, in addition to the special provisions on mortgages on ships (structures) registered in the Register of Ships Under Construction in TCC arts. 1054-1058, the provisions on ship mortgages in TCC arts. 1014-1053 concerning ship mortgages shall also apply. This necessitates that a similar situation shall also apply to the SRR, which constitutes “supplementary legislation” as stated in TCC art. 994. Therefore, although SRR art. 36 is intended for ships that have been completed and registered, mortgages²⁵ on ships (structures) registered in the Register for Ships Under Construction pursuant to TCC art. 1058 will also apply to its cancellation.²⁶

²⁴ See also. Aydın, ‘İpotek’, 492.

²⁵ It should be noted that the cancellation of mortgages on vessels (structures) whose construction has not yet been completed falls outside the scope of this study. This section focuses solely on whether SRR art. 36 is applicable to vessels (structures) registered in the Registry for Ships Under Construction.

²⁶ For explanations to the same effect regarding the provisions of the SRR on the establishment of ship mortgages, see Aydın, İpotek, 492.



II. PRINCIPLES AND PROCEDURES FOR THE CANCELLATION OF A SHIP MORTGAGE

1. In General

SRR art. 36 provides for nine separate cases of cancellation in paragraphs. These cases, which are regulated as cases of cancellation of ship mortgages, actually terminate the ship mortgage.²⁷ Accordingly, if any of these circumstances arise, the ship mortgage shall terminate, and it shall be necessary to remove the ship mortgage from the ship registry. These cases are: cancellation of the ship mortgage by decision of the competent judicial or administrative authorities (SRR art. 36/1); cancellation of the ship mortgage by agreement of the parties (SRR art. 36/2); cancellation of the ship mortgage due to the creditor's waiver (SRR art. 36/3); the deletion of the ship mortgage due to the consolidation of the ownership of the mortgaged ship and the claim in the same person (SRR art. 36/4); the deletion of the ship mortgage due to the external assumption of the debt on which the mortgage is based (SRR art. 36/5); cancellation of a ship mortgage established for a specific period due to the expiration of that period (SRR art. 36/6-a); cancellation of a ship mortgage established subject to a condition precedent due to the fulfillment of that condition (SRR art. 36/6-b); cancellation of the ship mortgage due to the deletion of the ship's registry (SRR art. 36/7) and cancellation of the ship mortgage due to the claim on which the mortgage is based being transferred to a fund (SRR art. 36/8). Furthermore, SRR art. 36 also contains procedural regulations regarding the actions and procedures to be carried out in the ship registry in the event that these circumstances arise, other than those requiring the cancellation of the ship mortgage.

2. Circumstances for the Cancellation of a Ship Mortgage

A. Cancellation of Ship Mortgage by Decision of Competent Judicial or Administrative Authorities

SRR art. 36/1 states:

“Upon receipt by the relevant registry office of the decision of the competent judicial or administrative authority confirming the release of the

²⁷ For the proposition that a ship mortgage may be terminated on specific grounds expressly regulated by law, such as the loss of the vessel, extinction of the secured claim, consolidation of the creditor and owner status in the same person, agreement of the parties, the creditor's waiver of the mortgage, expiry of the mortgage period, or deletion of the mortgage from the register, see Aslihan Erbaş Açikel, *Gemi İpoteği ve Sigorta* (1st edn, Filiz Kitabevi 2025) 97.



mortgage on the vessel, the record specified in the decision shall be deleted from GESBİS. The documents forming the basis for the deletion shall be kept in the ship's file."

Accordingly, the judicial²⁸ or administrative authority regarding the release of the mortgage on the ship or, following the receipt of the administrative authority's decision by the relevant registry office, the mortgage registration specified in the decision shall be deleted from GESBİS. The documents forming the basis for the deletion shall be kept in the ship's registry file. Article 36/1 of the SRR regulates the possibility of deleting a ship mortgage based on the decision of the competent judicial or administrative authorities. Although not explicitly stated in the provision, in our opinion, the term "competent administrative authorities" should be understood to refer to courts or enforcement and bankruptcy offices. However, it is unclear what is meant by "competent administrative authorities" in the provision. In this context, it can be

²⁸ In the section titled "Decision of the Court on the Extinction of the Mortgage," the provisions concerning the cancellation and, consequently, the termination of a ship mortgage by virtue of a judicial decision are set out in TCC art. 1052, titled "Where the creditor is unknown," and TCC art. 1053, titled "Where the sum is deposited." In TCC art. 1052(1), it is provided that: "If the identity of the creditor is unknown, and ten years have elapsed since the last entry made in the ship register concerning the mortgage, and the creditor's right has not been acknowledged by the owner during this period in a manner interrupting the statute of limitations pursuant to Article 154 of the Turkish Code of Obligations, the creditor may be summoned by public notice and a decision may be rendered for the extinction of the mortgage. In the case of debts subject to a term, this period shall not begin to run before the maturity date." TCC art. 1052(2) further states that: "Upon the rendering of the extinction decision, the mortgage shall terminate." In addition, TCC art. 1053(1) provides that: "If the owner is entitled to perform the payment of the creditor's claim or to make a notice of rescission, and deposits the amount of the claim—waiving the right to reclaim it—on behalf of the creditor, then the unknown creditor may be summoned by public notice and a decision may be rendered for the extinction of the mortgage. Interest shall be deposited only if its amount has been entered in the register; except for the three-year period preceding the extinction decision, no interest shall be deposited." Unlike SRR art. 36(1), TCC arts. 1052 and 1053(1) regulate the circumstances under which the court may render a decision for the extinction of a ship mortgage in the event that certain conditions arise. In this respect, the aforementioned TCC provisions set out the cases in which a court may order the extinction of a ship mortgage. By contrast, SRR art. 36(1) contains a procedural rule governing the registration formalities in the ship register where a judicial or administrative authority has issued a decision indicating that the mortgage on the ship has been cancelled. For explanations regarding TCC arts. 1052–1053, see Yazicioğlu, 221; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – Cilt 1 (Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)* (6th edn, Vedat Kitapçılık 2022), 188 et seq.; Kerim Atamer, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2012), 515 et seq.; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku – Ders Kitabı* (2nd edn, Yetkin Yayınları 2023), 201 et seq. (*Deniz Ticareti Hukuku*); Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (3rd edn, Filiz Kitabevi 2025), 145–146; Fevzi Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku I – (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)* (1st edn, Legal Yayıncılık 2020), 192.



assumed that the term competent administrative authorities refers to the ship registry offices where ships subject to mortgages are registered.

Under SRR art. 36/1, a ship mortgage is terminated by a decision of the competent judicial or administrative authority; the ship registry office then carries out the procedure to delete the record relating to the terminated mortgage right. Therefore, the mortgage right on the ship is terminated by the decision of the competent judicial and administrative authorities, not by the deletion procedure carried out by the registry office. In other words, until the registry office carries out the deletion process, there is an invalid registration of the mortgage right on the ship. In such a case, it is important that the registry office carries out the deletion process without delay. This is because, owing to an invalid mortgage registration, the good-faith reliance of third parties on the register may be protected under²⁹ TCC art. 983(3).

B. Cancellation of Ship Mortgage by Agreement of the Parties

SRR art. 36/2 states that

“Upon agreement between the mortgagee and the shipowner regarding the cancellation of the mortgage, in accordance with the formal requirements specified in the second paragraph of art. 1015 and art. 33 of the Code, the mortgage and, if any, the annotation on the pledged bond or bill of

²⁹ TCC art. 983(3) provides that “Where a performance is rendered to a person in whose favour a right has been registered in the ship register on the basis of that right, or where such person carries out, together with a third party, a disposition over a registered right other than those specified in the first paragraph, the provisions of the first and second paragraphs shall also apply.” Accordingly, the reliance on the register is protected in cases where a performance is rendered to a person in whose favour a right has been registered in the ship register on the basis of that right, or where such person carries out, together with a third party, a disposition over a registered right other than those listed in TCC art. 983(1). TCC art. 983(1), first sentence, stipulates: “In favour of a person who acquires, through a legal transaction, the ownership of a ship, a usufruct right, a ship mortgage, or a right over a mortgage, the contents of the ship register shall be deemed accurate to the extent that they relate to such rights, unless the acquirer knew or ought to have known that the registration was inaccurate.” Therefore, even if the mortgage right over a ship has been terminated by a decision of the competent judicial or administrative authority, the reliance of a good-faith person shall be protected until the mortgage is deleted from the register, in cases where a performance is rendered to the person in whose favour the mortgage right is registered, or where the person in whose favour the mortgage is registered establishes a right over that mortgage in favour of another good-faith person. For detailed explanations on the principle of reliance on the register regulated under TCC art. 983 (“Principle of Trust in Registry”), see Yazıcıoğlu, 109 et seq.; Sözer, 83 et seq.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 121 et seq.; Kara, 97 et seq.; Topsoy, 85 et seq.



exchange shall be deleted, subject to the approval of the persons entitled to the mortgage”.

Accordingly, upon agreement between the mortgagee and the shipowner regarding the cancellation of the mortgage in accordance with the formal requirements specified in TCC art. 1015/2 and SRR art. 33, provided that the consent of the persons entitled to the mortgage is obtained. On the other hand, similar to SRR art. 36/2, TCC art. 1049 also provides that

“The mortgagee and the shipowner shall agree on the cancellation of the mortgage as provided for in the second paragraph of art. 1015, and the mortgage shall terminate upon the deletion of the mortgage registration from the ship registry. However, if there are other persons with rights over the mortgage, their consent is also required”

is stipulated.³⁰

TCC art. 1015/2 and SRR art. 33/2 and subclause 4 contain provisions regarding the formal requirements for the contract necessary for the establishment of a ship mortgage.³¹ SRR art. 36/2 also states that if the parties agree to request the cancellation of the ship mortgage, they must enter into a contract that meets the formal requirements for establishing a ship mortgage. In addition to the agreement on the form of the removal of the mortgage, if there are persons with rights on the mortgage, their consent must also be obtained for the removal of the ship mortgage. If a contract complying with the formal requirements specified in TCC art. 1015/2 and SRR art. 33/2(4) regarding the removal of the ship mortgage and the approvals of the persons entitled to rights on the mortgage are submitted to the registry office, the ship mortgage will be removed from the registry.

C. Cancellation of Ship Mortgage Due to Waiver

SRR art. 36/3 states:

“If a ship mortgage is to be deleted due to the creditor’s waiver, the mortgage and any annotation on the pledged bond or bill of exchange shall be deleted with a notarized waiver statement, provided that the consent of

³⁰ For information on TCC Article 1049, which governs the termination of a ship mortgage by agreement of the parties, see Yazıcıoğlu, 220; Atamer, 495 et seq.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 200; Kara, 143; Topsoy, 190–191.

³¹ For detailed information on the form requirements of a mortgage agreement under TCC art. 1015(2) and SRR artç 33(2) and (4), see Aydın, *İpotek*, 501 et seq.



the persons entitled to the mortgage is obtained. The waiver statement may also be made at the ship registry office”

Accordingly, in cases where the ship mortgage is to be deleted due to the creditor’s waiver, the mortgage and any annotation on the pledged bond or bill of exchange, if any, shall be deleted with a waiver statement signed and certified (approved) by a notary, subject to the approval of the persons entitled to the mortgage. Furthermore, the waiver (declaration of renunciation) may also be made at the ship registry office. On the other hand, similar to SRR art. 36/3, TCC art. 1050/1 states: “The mortgage shall be extinguished by the creditor’s waiver and the subsequent deletion of the mortgage record from the registry. However, if there are persons with rights on the mortgage, their consent is also required.”; TCC art. 1050/3 also stipulates that “The waiver declaration shall be made by means of a deed certified by a notary public or at the registry office”.³²

SRR art. 36/3 regulates the possibility of a ship mortgage being canceled due to the creditor’s waiver. Accordingly, if the mortgagee wishes to waive the ship mortgage, they must submit a waiver statement, signed and notarized by a notary public, to the registry office. The provision states that the creditor’s signature on the waiver statement must be certified (approved) by a notary public. As can be seen, SRR art. 36/3(1) stipulates a form requirement for the waiver statement. Undoubtedly, this formal requirement is a condition of validity. Therefore, the ship mortgage cannot be deleted from the registry based on a waiver statement prepared without complying with the formal requirement. On the other hand, although not explicitly stated in SRR art. 36/38(1), the waiver statement must be in writing. In this regard, the waiver statement prepared in the form of a notarial deed also ensures the cancellation of the ship mortgage under SRR art. 36/3. Therefore, in terms of the deletion of the mortgage with the creditor’s waiver, the notarization of the mortgagee’s signature by a notary public and the preparation of the waiver statement in the form of a notarial deed have the same function.

Furthermore, TCC art. 36/3(2) states that the waiver declaration may also be made at the registry office. However, the provision does not clarify how the waiver declaration may be made at the registry office. In this respect, the provision resembles TCC art. 1015/2(2), which regulates that the contract relating to the ship mortgage may be made at the ship registry office. In our

³² For information on TCC art. 1050, which regulates the termination of a ship mortgage upon the creditor’s waiver, see Yazıcıoğlu, 220; Sözer, 186-187; Atamer, 496 et seq.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* 200; Kara, 143; Topsoy, 191.



opinion, the provision intends to state that the signature on the written waiver statement prepared by the creditor shall be certified at the ship registry office. Therefore, it should be accepted that SRR art. 36/3(2) refers to the certification (approval) by the registry office that the signature on the written waiver statement prepared by the mortgagee belongs to the creditor, whether a natural person or the authorized representative of a legal entity.

Article 36/3(1) of the SRR states that, in addition to a waiver declaration in the proper form, if there are persons who have rights over the ship mortgage, their consent must also be obtained. Therefore, in order for the ship mortgage to be deleted due to waiver, in addition to a waiver declaration in the proper form, if there are persons with rights on the mortgage, the consent of these persons to the deletion of the mortgage is also required. Otherwise, the ship mortgage and, if any, the annotation on the pledged bond or bill of exchange will not be deleted. Conversely, if there are no persons with rights over the mortgage, it is not necessary to submit any information or documents to the registry office in this regard. If there are persons with rights over the mortgage, a written document showing that these persons have also given their consent to the cancellation of the mortgage must be submitted to the registry office; otherwise, the mortgage will not be deleted from the registry. The document showing that these persons have consented to the deletion may be prepared by a notary public or by having the signature on the document certified (approved) by a notary public or the ship registry office.

D. Cancellation of Ship Mortgage Due to the Merger of Ship Ownership and Debt in the Same Person

Under SRR art. 36/4,

“If the ownership of a vessel subject to a mortgage is transferred to the creditor through legal proceedings, the creditor shall be registered as the owner and the mortgage shall be discharged. Similarly, if the owner takes over the claim secured by the mortgage on the ship, the mortgage shall be deleted during registration in accordance with the third paragraph of art. 1038 of the Code, subject to the provisions of the second paragraph of art. 1045 of the Code”

is stated. In SRR art. 36(4), taking as its basis the rule set out in the first sentence of art. 135(1) of the Turkish Code of Obligations No. 6098 (TCO),³³ titled

³³ OG 04.02.2011/27836.



“Merger”, which provides that “A debt is extinguished when the capacities of creditor and debtor merge in the same person”, the issue of the termination³⁴ and deletion of the mortgage is regulated by taking into account two different scenarios in which the capacities of the mortgage debtor and the mortgage creditor merge in the same person. In this respect, it is possible to say that SRR art. 36/4 is a special manifestation of TCO art. 135/1(1). Furthermore, similar to SRR art. 36/4, the first paragraph of TCC art. 1045, titled “Combination of Creditor and Owner Status,” also regulates the termination of the ship mortgage based on the regulation in TCO art. 135/1(1) “the ship mortgage shall lapse upon the merger of the ship mortgage and ownership in the same person”³⁵ has been regulated.³⁶

According to SRR art. 36/4(1), if the ownership of a vessel subject to a mortgage is transferred to the creditor through legal proceedings, the creditor shall be registered as the owner in the vessel registry and the mortgage on the vessel shall be discharged. Similarly, if the owner takes over the claim secured by a mortgage on the vessel, the mortgage is cancelled upon registration in accordance with TCC art. 1038/3, subject to TCC art. 1045/2 (SRR art. 36/4(2)). SRR art. 36/4(1) refers to the transfer of ownership of a vessel subject to a mortgage to the creditor by way of legal proceedings. If strictly adhering to the wording of the provision, the transfer of ownership of a vessel subject to a mortgage by means other than legal proceedings.³⁷ If it is transferred to the creditor, it can be interpreted that the mortgage will not terminate and will not be removed from the registry. However, in our opinion, such an interpretation is incorrect. This is because the provision in SRR art. 36/4(1) is based on the rule set forth in TCO art. 135/1(1), which states that the debt shall terminate if the status of “creditor” and “debtor” are combined in the same person. Therefore, for the mortgage to terminate and

³⁴ SRR art. 36/4 mentions that the mortgage shall be deleted in the cases specified in both paragraphs. However, it should be noted that if the circumstances specified in both provisions occur, the ship mortgage shall terminate. Both paragraphs of SRR art. 36/4 contain provisions regarding the cancellation of the mortgage upon its termination. In this respect, the concepts of termination and cancellation of the ship mortgage are closely related.

³⁵ TCC art. 1045/1 emphasizes that the ship mortgage shall terminate when the ship mortgage and the ownership of the ship are combined in the same person.

³⁶ For information on TCC art. 1045, which regulates the termination of a ship mortgage due to the merger of the creditor and owner capacities, see Yazıcıoğlu, 220; Sözer, 187; Atamer, 487 et seq.; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 200; Kara, 144; Topsoy, 189-190.

³⁷ For detailed information on acquiring ship ownership through non-legal means, see. Yasin Yavşan, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Dışı Yollarla Kazanılması* (1st edn, Filiz Kitabevi 2022), 26 et seq.



be deleted, it is sufficient that the status of “creditor” and “debtor” are combined in the same person. Beyond this, how the status of creditor and debtor are combined in the same person is irrelevant for the termination and deletion of the mortgage. Thus, if the ownership of the ship subject to the mortgage passes to the creditor, it must be concluded that the mortgage will terminate and must be deleted from the registry. For this conclusion to arise, it makes no difference whether the ownership passes to the creditor through legal proceedings or through non-legal means.

The second case, regulated in SRR art. 36/4(2), which terminates the mortgage and requires its removal from the registry, is when the owner takes over the claim secured by the mortgage on the ship. This case, like the case described in SRR art. 36/4(1), is based on the rule that the debt will terminate if the “creditor” and “debtor” statuses specified in TCO art. 135/1(1) are combined in the same person. However, unlike the case in SRR art. 36/4(1), in this case regulated in SRR art. 36/4(2), it is stated that the mortgage will be deleted upon registration in accordance with TCC art. 1038/3, provided that TCC art. 1045/2 remains reserved. TCC art. 1045/2, which is reserved in SRR art. 36/4(2), states that

“The mortgage shall continue if the debtor is a person other than the shipowner or if there is a lien or usufruct right on the claim. However, the shipowner, in his capacity as creditor, cannot request the conversion of the ship into cash and cannot use the ship as collateral for interest receivables.”

According to TCC art. 1045/2, if the debtor of the claim on which the mortgage is based is a person other than the owner of the ship on which the mortgage is established, or if there is a lien or usufruct right on the mortgaged claim, the ship mortgage continues. Furthermore, the shipowner, in the capacity of “creditor”, cannot demand the conversion of the ship into cash and cannot create a ship mortgage for interest claims.

As stated in both sentences of TCC art. 1045/1 and SRR art. 36/4, if the “creditor” status with respect to the claim subject to the ship mortgage and the ownership of the mortgaged ship are held by the same person, the rule is that the mortgage shall terminate and be removed from the registry. However, TCC art. 1045/2 provides exceptions to this rule. Indeed, SRR art. 36/4(2) states “Similarly, if the owner takes over the claim secured by the mortgage on the ship, subject to the provisions of the second paragraph of Article 1045 of the Law...” and even if the creditor status and ship ownership are combined in the same person in the cases provided for in TCC art. 1045/2, the ship mortgage shall not



terminate. Therefore, TCC art. 1045/2 should be evaluated together with TCC art. 1045/1, and it should be accepted that TCC art. 1045/2 provides exceptions to the rule set forth in TCC art. 1045/1. Accordingly, the mortgage continues if the debtor of the claim subject to the ship mortgage is a person other than the ship owner or if there is a pledge or usufruct right on the claim. In both cases referred to in TCC art. 1045/2(1), even if the ship owner has the status of “creditor” with respect to the claim subject to the ship mortgage, the ship mortgage does not terminate. Furthermore, in these cases, the shipowner, who is the creditor of the ship mortgage, cannot request the conversion of the ship into cash based on their status as creditor and cannot use the ship as collateral for interest receivables (TCC art. 1045/2(2)). This is because if the owner also has the status of creditor, it will not make sense for the owner to convert their own ship into cash for their claim and use their own ship as collateral for interest. Conversely, if there is a lien or usufruct right on the secured claim, third parties holding a lien or usufruct right on the secured claim may demand the conversion of the ship into cash, even if the owner cannot do so, and may use the ship as collateral for interest claims.

Consequently, pursuant to SRR art. 36/4(2), and subject to TCC art. 1045/2, in certain circumstances, the mortgage shall not terminate even if the shipowner acquires the claim subject to the mortgage. These cases are specified in TCC art. 1045/2(1) and occur when the debtor of the claim subject to the mortgage is a person other than the shipowner.³⁸ The existence of a lien or usufruct right on the claim subject to the mortgage. In other words, even if the claim subject to the ship mortgage and the ship ownership belong to the same person, the ship mortgage continues if the debtor of the claim subject to the ship mortgage is someone other than the ship owner or if there is a lien or usufruct right on the claim. Conversely, if the debtor of the claim subject to the mortgage is the

³⁸ The shipowner, having consented to the establishment of a mortgage on the ship, is also a debtor alongside the principal debtor vis-à-vis the creditors. Therefore, if the owner assumes the claim subject to the mortgage, the creditor and debtor statuses are combined in the same person. Consequently, in this scenario, even if the debtor is someone else, the debt and the mortgage must be extinguished. This is because the rule set out in TCO art. 135/1(1) requires this result. Moreover, TCC art. 1044/2 states that “*The combination of the creditor and debtor statuses in the same person shall be deemed to be the payment of the claim.*” Undoubtedly, in this case, the owner who mortgaged his ship for someone else’s debt and subsequently acquired the claim underlying the mortgage may have certain legal options against the original debtor. However, this situation should not imply that the mortgage will not terminate in the specified case. Therefore, in our opinion, pursuant to TCC art. 1045/2(1), if the debtor is someone other than the ship owner, it is not appropriate for the ship mortgage to continue even though the owner has acquired the status of creditor.



shipowner, or if there is no lien or usufruct right on the claim subject to the mortgage, the mortgage terminates and must be removed from the registry if the owner acquires the claim subject to the mortgage.

Another point to note here is that certain formal requirements must be met for the owner to take over the claim secured by a mortgage on the ship. These formal requirements are expressed in TCC art. 1038/3 as follows: “The transfer of the claim requires a written agreement between the old and new creditors on this matter and registration of the transfer in the ship registry.” Accordingly, for the claim subject to the mortgage to be transferred, the former and new creditors must enter into a written agreement on this matter, and the transfer must be registered in the registry. SRR art. 36/4 also states that the agreement prepared in accordance with TCC art. 1038/3 regarding the assignment of the claim and the registration of the assignment in the ship registry are required, and that the mortgage registration, which expires during the registration process, will be cancelled. Therefore, if the owner takes over the claim secured by a mortgage on the ship and the exceptional cases specified in TCC art. 1045/2 do not exist, the mortgage shall be terminated provided that the transfer complies with TCC art. 1038/3 and the transfer of the claim is registered in the registry based on this provision. The mortgage that has been terminated is also deleted during the registration process based on TCC art. 1038/3.

E. Cancellation of Ship Mortgage Due to External Assumption of Debt

Under SRR art. 36/5,

“If the owner who is not the debtor does not give written consent to the assumption of the claim secured by a mortgage on the vessel by a third party, in accordance with the second paragraph of Article 198 of the Turkish Code of Obligations No. 6098 dated 11/1/2011, the ship mortgage shall be terminated at the time the contract for the external assumption of the debt is concluded. Subject to proof of the contract for the external assumption of the debt, the ship mortgage shall be cancelled at the request of the owner or another interested party. Upon the request of the registry office, the mortgagee must provide information about the contract for the external assumption of the debt.”

is stipulated. Accordingly, in cases where the debtor of the claim subject to the mortgage is not the ship owner, the owner may request the cancellation of the



mortgage established on the ship based on the debt.³⁹ Unless written consent is given under TCO art. 198/2 for the assumption of the debt by a third party, the mortgage on the vessel shall be cancelled upon the conclusion of the contract for the external assumption of the debt. Furthermore, subject to proof of the contract for the external assumption of the debt, the mortgage on the vessel shall be cancelled upon the request of the owner or another interested party. On the other hand, if requested by the ship registry office, the mortgagee is obliged to provide information about the contract relating to the external assumption of the debt.

SRR art. 36/5 contains a provision regarding the possibility of termination of a mortgage established on a vessel owned by a person who is not the debtor of the claim subject to the mortgage. In SRR art. 36/5(1), it is stated that if a non-debtor owner does not provide written consent, within the meaning of TCO art. 198(2), to the assumption by a third party of the debt underlying the mortgage established on the owner's ship, the ship mortgage shall be cancelled at the moment the contract⁴⁰ for the external assumption of the debt is concluded. As can be seen, the provision stipulates that if the owner, who has established a mortgage on his ship for a debt s/he does not owe, does not give written consent in accordance with TCO art. 198/2 to the third party's assumption of the debt on which the mortgage is based, the ship mortgage shall be cancelled upon the conclusion of the assumption agreement; in other words, it shall terminate. TCO art. 198/2 stipulates that "However, the liabilities of the third party who has pledged the debt as security and the guarantor shall continue only if they give their written

³⁹ In SRR art. 36(5), the provision refers to "the assumption of the claim secured by the mortgage by a third party." However, contrary to the terminology used in the provision, the assumption of a claim is not a correct expression, as only a debt, not a claim, may be assumed. Therefore, the phrase "the assumption of the claim secured by the mortgage" must be understood as referring to "the debt underlying the mortgage."

⁴⁰ The contract for the assumption of debt by a third party is regulated in TCO arts. 196-200 and is referred to as an "assumption of debt contract." The assumption of debt by a third party refers to a third party entering into a contract with the creditor, thereby releasing the debtor from their debt and assuming the position of debtor themselves. Indeed, TCO art. 196/1 states, "*The replacement of the debtor and the release from the debt shall be effected by a contract between the person assuming the debt and the creditor.*" The external assumption of debt contract often takes the form of a contract between the person undertaking to release the debtor from a debt and the creditor, in order to fulfill this undertaking. When a third party enters into a contract with the debtor and undertakes to release them from a debt, this is referred to as internal assumption of debt. The contract for internal assumption of debt is regulated in TCO art. 195 and is referred to as an "internal assumption contract." In this regard, it should be noted that external assumption contracts are often entered into for the performance of internal assumption contracts, but this is not a requirement. M. Kemal Oğuzman and Turgut Öz, *Borçlar Hukuku – Genel Hükümler Cilt II*, (16th edn, Vedat Kitapçılık, 2021), 618 et seq.



consent to the assumption of the debt.” TCO art. 198/2 states that the liabilities of the third party who pledges the debt as security and the guarantor shall terminate if they do not give their written consent to the assumption of the debt. It should first be noted that although TCO art. 198/2 refers to the assumption of the debt, what is meant is the external assumption of the debt. SRR art. 36/5(1), referring to TCO art. 198/2, emphasizes that if the non-debtor owner does not give written consent to the external assumption of the debt, the mortgage shall terminate with respect to the third party assuming the debt. Thus, as in TCO art. 198/2, the owner who establishes a mortgage on his/her ship for the debt of a person who is non-debtor, even though s/he is not a debtor, is granted the right to decide whether his ship constitutes collateral for the third party assuming the debt.⁴¹

Although TCO art. 198/2 stipulates that the liability of a person who pledges collateral or acts as a guarantor to secure a debt shall continue only if they give their written consent to the assumption of the debt, no determination has been made as to the deadline for giving such written consent. In doctrine,⁴² it is stated that a person who pledges collateral or acts as a guarantor for another person’s debt may give written consent until the debt is assumed externally; otherwise, the pledge or guarantee shall terminate. Accordingly, if an owner who has established a mortgage on their ship to secure a debt that is not their own gives written consent until the moment of assumption, the ship continues to serve as collateral for the person assuming the debt; in other words, the ship mortgage does not cancelled. Conversely, if the owner does not give written consent to the external assumption of the debt until the moment the third party assumes the debt, the ship mortgage is extinguished at the moment the external assumption agreement is concluded, as stated in SRR art. 36/5(1). In such a case, even if the mortgage on the ship is cancelled, there is an invalid registration regarding the ship mortgage in the registry until the mortgage record is deleted. Therefore, it is important that the expired mortgage be deleted from the registry. In this regard, SRR art. 36/5(2) stipulates that the mortgage shall be deleted from the ship

⁴¹ Andreas Von Tuhr and Arnold Escher, *Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts – Band II (mit Supplement)* (3rd edn, Schulthess Polygraphischer Verlag AG 1984), § 99, 393; Oğuzman and Öz, 633.

⁴² Oğuzman and Öz, *Borçlar Hukuku – Genel Hükümler, Volume II*, 633. Regarding the view that a person who furnishes security or acts as a surety for another’s debt may subsequently give consent to the external assumption of that debt with retroactive effect, see Von Tuhr and Escher, § 99, 393.



registry upon the request of the owner or other interested party, provided that the contract for the external assumption of the debt is proven.

SRR art. 36/5(2) states that a mortgage shall be deleted upon the request of the owner who does not consent to the external assumption of the debt and another interested party. It is clear that the owner has an interest in the deletion of the mortgage. Therefore, it is highly likely that the owner will be the first person to request cancellation. The owner may request the deletion of the ship mortgage from the ship registry office by submitting a petition stating that a contract has been concluded between a third party and the creditor concerning the external assumption of the debt and that s/he has not approved this contract. However, SRR art. 36/5(2) states that in order for the ship mortgage to be deleted, the owner must prove the existence of the contract for the external assumption of the debt. Therefore, in order for the ship mortgage to be deleted, the owner must prove that a contract concerning the assumption of the debt was concluded between the creditor and a third party or submit the contract concerning the assumption of the debt to the registry office. However, in most cases, the cancellation of the ship mortgage is not in the interests of the former debtor, the new debtor who has assumed the debt, and the creditor. Furthermore, since the owner is not a party to the contract concerning the assumption of the debt, it may not be possible for the owner to obtain and present this contract. Therefore, there is a risk that the owner may not be able to prove the contract concerning the assumption of the debt. Perhaps because this risk was anticipated, SRR art. 36/5(3) stipulates that “upon the request of the registry office, the mortgagee must provide information about the contract relating to the assumption of the debt.” Accordingly, if the owner requests the cancellation of the ship mortgage, the registry office may request the creditor to provide information about the contract for the external assumption of the debt. However, in our opinion, this regulation is not sufficient to prove that the owner has entered into a contract for the external assumption of the debt. This is because SRR art. 36/5 does not provide for any sanctions in the event that the mortgagee fails to provide information about the external assumption contract.

On the other hand, it is important to consider who falls within the scope of the term “other interested party” under SRR art. 36/5(1). In our opinion, under SRR art. 36/5(2), the term “other interested party” includes the former debtor, the new debtor assuming the debt, the mortgagee, and the person or persons holding rights over the mortgage. Therefore, these persons may also request the registry office to cancel the ship mortgage by claiming that the debt has been assumed



externally and that the owner has not given written consent to this effect. It should be noted that, contrary to the owner's wishes, the cancellation of the ship mortgage is, in most cases, requested by the (former) debtor who established the mortgage on the owner's ship for the debt, the third party assuming the debt (the new debtor), the mortgagee, and the person or persons holding rights over the mortgage⁴³ is not in their best interests. Therefore, it is not common for these individuals to request the cancellation of the ship mortgage. Conversely, it is possible for these individuals to request the cancellation of the ship mortgage for various reasons.

For the ship mortgage to be removed from the registry due to the owner's failure to provide written consent to the external assumption agreement, it is necessary and sufficient for persons falling under the scope of "other interested parties" to submit the external assumption agreement to the registry office as an attachment to the request for removal. Indeed, SRR art. 36/5(2) states that the ship mortgage shall be deleted provided that the contract relating to the external assumption of the debt is proven. Another point to consider here is whether these persons are required to prove that the owner did not approve the external assumption agreement. Since the fact that the owner did not give written consent to the external assumption agreement is not a provable fact, the other interested parties are not obliged to submit any information or documents regarding this matter with their request for cancellation. Therefore, if these persons submit the external assumption agreement to the registry office with their petition requesting the cancellation of the ship mortgage, the registry office must carry out the cancellation. Conversely, it is clear that the registry office will also cancel the ship mortgage if these persons obtain a written document from the owner stating that they did not approve the external assignment agreement and submit this document to the registry office. However, it should not be overlooked that in this case, the registry office may question whether the signature on the written document belongs to the owner. Therefore, it may be necessary for the aforementioned document to be drawn up by a notary, for the signature on the document to be certified by a notary, or for the owner to be present at the registry

⁴³ As in various provisions of the TCC, the provisions of the SRR (SRR art. 36/2-3-6 and SRR art. 44/3-5) also refer to persons with rights over mortgages. While it is theoretically possible to establish rights over mortgages, there is currently no example of such rights being established in practice. Therefore, any reference to persons with rights over the ship cannot go beyond a theoretical possibility. Consequently, it should be noted that it is highly unlikely that such persons could request the cancellation of the ship mortgage as "other interested parties" under SRR art. 36/5(1).



office when another interested party requests the cancellation. In the third possibility, since the owner is present at the registry office when the request for deletion is made, the registry office actually certifies that the signature on the document prepared regarding the non-approval of the external assumption agreement belongs to the owner. This prevents other persons within the scope of other interested parties, whose interests are contrary to the deletion of the ship mortgage, from objecting to the deletion process.

F. Cancellation of a Ship Mortgage Established for a Specific Period Due to the Expiration of the Term

Under SRR art. 36/6,

“A mortgage registered in the ship registry; a) Established for a specific period and terminated upon the expiration of that period pursuant to the first paragraph of Article 1051 of the Law, b) Established subject to a condition precedent and terminated upon the occurrence of that condition pursuant to the second paragraph of Article 173 of Law No. 6098, the mortgage and any annotation on the pledged security or bond, if any, shall be deleted upon the request of the owner or another interested party, subject to the consent of the mortgagee and persons holding rights over the mortgage”

provisions are included. SRR art. 36/6 provides for two different possibilities regarding the deletion of the mortgage and, if any, the pledge or bond. According to the first possibility provided for in SRR art. 36/6, if the mortgage registered in the registry has been established for a limited period and has been extinguished due to the expiration of this period pursuant to TCC art. 1051/1, the mortgage and, if any, the pledge or bond shall be cancelled upon the request of the owner or other interested party, subject to the consent of the mortgagee and the persons entitled to the mortgage. TCC art. 1051/1, the mortgage and, if applicable, the annotation on the pledged bill or bond shall be deleted at the request of the owner or another interested party, subject to the consent of the mortgagee and persons holding rights over the mortgage (SRR art. 36/6-a).

The noteworthy aspect under SRR art. 36/6-a is that if the term of a mortgage established for a specific period expires, the mortgage shall be cancelled,⁴⁴ provided that the consent of the mortgagee and persons holding rights over the mortgage is obtained, the mortgage and, if applicable, any annotation on the

⁴⁴ SRR art. 36/6-a refers to TCC art. 1051, titled “Expiration of the Term of the Mortgage.” In this provision, it is stipulated that “*a mortgage established for a fixed term shall lapse upon the expiration of that term*”.



pledged bill or bond shall be cancelled. Therefore, even though the mortgage has expired, if the mortgagee or persons holding rights over the mortgage do not consent to the cancellation of the mortgage, the mortgage record in the ship registry shall not be deleted. Undoubtedly, the appropriateness of this regulation is open to debate. This is because a mortgage established for a limited period expires when the term expires. Therefore, the consent of the mortgagee or persons with rights over the mortgage should not be required for the mortgage record to be deleted. Moreover, since the mortgage will have expired upon the expiration of the term, the mortgage record in the registry will only have formal significance. However, even if the term-based mortgage expires upon the expiration of the term, the mortgage record in the registry will not be deleted unless the consent of the mortgagee and the person holding rights over the mortgage is obtained. Therefore, if these persons do not consent to the deletion, there will be an irregular registration of the ship mortgage in the registry. In such a case, as stated above,⁴⁵ it is important that the cancellation to be carried out without delay, as the good faith of third parties may be protected under TCC art. 983/3 in relation to the registration of fraudulent mortgages.

G. Cancellation of a Ship Mortgage Established Subject to a Condition Precedent Due to the Condition Being Fulfilled

SRR art. 36/6-b states:

“A mortgage registered in the ship registry; ... b) If established subject to a condition subsequent and has lapsed pursuant to the second paragraph of Article 173 of Law No. 6098 upon the occurrence of that condition, the mortgage and, if any, the annotation on the pledged bill or bond shall be terminated upon the request of the owner or another interested party, subject to obtaining the consent of the mortgagee and persons entitled to rights under the mortgage.”

The second possibility for the cancellation of a ship mortgage, as provided for in SRR art. 36/6, is the cancellation of a ship mortgage established subject to a condition subsequent due to the fulfillment of that condition. Accordingly, if a mortgage registered in the ship registry is established subject to a condition subsequent and is extinguished pursuant to TCO art. 173/2 due to the fulfillment of this condition, the mortgage and any annotation on the pledged bill or bond, if any, shall be deleted upon the request of the owner or another interested party,

⁴⁵ See. above II, 2, A.



subject to the consent of the mortgagee and the persons entitled to the mortgage. (GSM art. 36/6-b).

SRR art. 36/6-b refers to TCO art. 173/2, which states: “The provisions of a contract subject to a condition subsequent shall cease to exist upon the occurrence of the condition.” Accordingly, the provisions of a contract subject to a condition subsequent shall cease to exist upon the occurrence of the condition. SRR art. 36/ 6-b, if a mortgage established subject to a condition subsequent is extinguished upon the occurrence of that condition under TCC art. 173/2, the mortgage and any annotation on the pledged bill or bond, if any, shall be deleted upon the request of the owner or other interested party, subject to the consent of the mortgagee and (if any) the person entitled to the mortgage.

Here, it is necessary to determine who or whom the phrase “other interested party” in SRR art. 36/6-b refers to. In our opinion, it is clear that the term “other interested party” in the provision covers the mortgagee and (if any) persons holding rights over the mortgage. However, the point to be considered is whether a person who is a debtor of the mortgage other than the owner also qualifies as an “other interested party.” In our opinion, the term “other interested party” in SRR art. 36/6-b refers to the mortgagee other than the owner and, if any, the persons holding rights over the mortgage. Therefore, it should be accepted that the debtor of the mortgage (other than the owner) does not fall within the scope of this term.

H. Cancellation of the Ship Mortgage Due to the Cancellation of the Ship’s Registry⁴⁶

SRR art. 36/7 provides that, “Subject to the provisions of the third paragraph of Article 965 and Article 967 of the Law, if a vessel registered in the ship registry

⁴⁶ SRR art. 36/7 stipulates that, subject to any exceptions, if the registry record of a vessel registered in the ship registry is deleted, the ship mortgage shall terminate at the moment the vessel’s registry record is deleted. As can be seen, the provision refers to the termination of the ship mortgage rather than its cancellation in terminological terms. It should first be noted that if the ship’s registry record is deleted, the mortgage record on the ship is also deleted. Therefore, the term “termination” may have been preferred over “cancellation” of the ship mortgage. Furthermore, to avoid confusion, the deletion of the ship mortgage may not have been mentioned. This is because the provision also refers to the deletion of the ship’s registry. On the other hand, as we stated in dn. 35, the concepts of termination and deletion of the ship mortgage are closely related. Since this section of the study also addresses the topic of “Cancellation of the Ship Mortgage,” the title “Cancellation of the Ship Mortgage Due to the Deletion of the Ship’s Registry Entry” has been preferred over “Termination of the Ship



is deleted, the mortgage shall terminate at the time of deletion.” Accordingly, subject to the provisions of TCC art. 965/3 and TCC art. 967, if a ship registered in the registry is deleted, the mortgage shall terminate at the moment the ship is deleted from the registry.⁴⁷ However, it should be noted immediately that the rationale for retaining TCC art. 965/3 and TCC art. 967 in SRR art. 36/7 is unclear. This is because TCC art. 965/3 stipulates that the ship’s registry shall be deleted upon request due to the loss of the right to fly the Turkish flag, while TCC art. 967 stipulates that a ship for which no registration has been made in the registry for twenty years shall be deleted from the registry upon request to the Ministry of Transport and Infrastructure⁴⁸ and according to the information received, the registry records of ships that are deemed to no longer exist or to be unfit for maritime use shall be deleted ex officio.⁴⁹ According to TCC art. 965/3, in order for the ship’s registry to be deleted upon request due to the loss of its right to fly the Turkish flag, mortgage creditors and, if any, third parties with rights over the mortgage must consent to the deletion. If the mortgage creditors and, if any, persons entitled to rights under the mortgage do not consent to the deletion, the ship cannot be deleted from the registry; it is only recorded in the

Mortgage Due to the Deletion of the Ship’s Registry Entry” in order to ensure consistency from a systematic and terminological perspective.

⁴⁷ For detailed information on the termination of the ship mortgage due to the deletion of the ship’s registry, see Yazıcıoğlu, 221-222; Sözer, 190-191; see also. Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 108 et seq.

⁴⁸ TCC art. 967 refers to “information obtained from the Ministry of Transport, Maritime Affairs, and Communications.” However, pursuant to Article 31/1-a of the Decree Law on Amendments to Certain Laws and Decree Laws for the Purpose of Compliance with Amendments Made to the Constitution No. 703 (OG 09.07.2018/30473), The name of Decree Law No. 655 on the Organization and Duties of the Ministry of Transport, Maritime Affairs, and Communications (OG 01.11.2011/28102 (Duplicate)) has been changed to “Decree Law on Certain Regulations Concerning Transport and Infrastructure.” Therefore, the phrase “Ministry of Transport, Maritime Affairs, and Communications” in TCC art. 967 should be understood as “Ministry of Transport and Infrastructure.”

⁴⁹ For detailed information on TCC art. 965/3 and TCC art. 967, see Aydın, *Registration and Deletion*, 123 et seq. It should be noted that the provisions on the ship registry in the Turkish Commercial Code generally relate to the National Ship Registry. Accordingly, TCC art. 965-967 concerning the deletion of ship registry records will, as a rule, apply to ships registered in the National Ship Registry. In the legislation concerning the TUGS (TUGSK and TUSRR), there are no provisions regarding the deletion of registry records of ships and yachts registered with the TUGS, except for the regulation in TUSRR Article 7/2. However, TUSRR Article 14 states that the provisions of the Turkish Commercial Code that do not conflict with TUGSK shall apply to the deletion of registry records of ships and yachts registered with TUGS. Therefore, TCC Articles 965-967 shall also apply to ships and yachts registered with TUGS. For information on the deletion of registry records of ships and yachts registered with TUGS, see Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 248 et seq.



registry that the ship has lost its right to fly the Turkish flag. If the necessary approvals are obtained and the ship's registry record is deleted, the mortgage and the rights on the mortgage also terminate at the moment the ship's registry record is deleted. Therefore, within this framework, the reason for retaining TCC art. 965/3 in SRR art. 36/7 is unclear. This is because SRR art. 36/7 states that if the registry record of a vessel registered in the registry is deleted, the mortgage shall terminate at the moment the vessel's registry record is deleted. Since TCC art. 965/3 is reserved in SRR art. 36/7, the mortgage should have terminated before the ship was removed from the registry. In contrast, under TCC art. 965/3, if the ship's registry entry is deleted, the mortgage or the rights on the mortgage also terminate upon deletion of the ship's registry entry. On the other hand, if the owner, the mortgage creditors, and the persons holding rights over the mortgage waive these rights before or at the time of approving the deletion, the mortgage and the rights over the mortgage shall terminate before the ship is deleted from the registry. However, SRR art. 36/7 does not reserve this possibility.

Similarly, in addition to TCC art. 965/3, in SRR art. 36/7, TCC art. 967 is also reserved. TCC art. 967 states that if, based on information obtained from the Ministry of Transport and Infrastructure, it is concluded that a ship for which no registration has been made in the registry for twenty years no longer exists or is no longer fit for maritime use, and if there is no mortgage or usufruct right registered in the ship's registry, the court⁵⁰ shall, upon the proposal of the ship registry office official, TCC art. 966 stipulates that the court may decide to delete the ship's registry without following the procedure set forth in that article. If a mortgage or usufruct right has been registered on the ship, the ship's registry shall be deleted by court order, following the procedure set forth in TCC art. 966. Accordingly, if there is no mortgage or usufruct right registered in the ship's registry, there is no special situation under SRR art. 36/7, as there is no mortgage

⁵⁰ The specified court is the court under the supervision of the ship registry office. This court is regulated in TCC art. 954/2(1) as follows: "*Ship registries shall be kept under the supervision of the registry offices operating under the port authority, the district commercial court responsible for maritime trade matters in that location, or, if there is no such district commercial court, the district civil court responsible for commercial cases, or, if there is no such district civil court, the district civil court responsible for civil cases.*" Accordingly, the court that will decide on the deletion of the ship's registry is the district commercial court responsible for maritime trade matters in the location of the registry office, or, if there is no such court, the district commercial court, or, if there is no district commercial court, the district civil court responsible for commercial cases. However, TCC art. 954/2(2) states that "*If there is more than one court hearing commercial cases in a given location, the court that will oversee the maintenance of the ship registry shall be determined by the Council of Judges and Prosecutors upon the recommendation of the Ministry of Justice.*"



or usufruct right that will terminate when the ship's registry is deleted. If there is a mortgage or usufruct right on the ship, the procedure set forth in TCC art. 966 shall be applied, and the consent of the persons holding rights on the ship to the deletion process shall be required. If these persons consent to the deletion process, the mortgage and usufruct right shall terminate upon the deletion of the ship's registry, as explained above in the context of TCC art. 965/3. In this respect, there is no difference from the principle set forth in SRR art. 36/7.

On the other hand, although TCC art. 967 only refers to mortgages and usufruct rights, it is possible (albeit unlikely) that a right or rights on the mortgage may also be registered in the ship registry. In this case too, the persons holding rights on the mortgage must also consent to the deletion.⁵¹ In this case, if the deletion is approved, the rights registered on the mortgage also terminate with the deletion of the ship's registry. As can be seen, in the deletion of the ship's registry under TCC art. 967, there is no legal situation different from the principle set forth in SRR art. 36/7, as in TCC art. 965/3. This situation necessitates the conclusion that it is not appropriate to reserve TCC art. 965/3 and TCC art. 967 in SRR art. 36/7. This is because, under TCC art. 965/3 and TCC art. 967, if the ship's registry is deleted, the ship mortgage does not terminate before the deletion of the ship's registry; in other words, as stated in SRR art. 36/7, the mortgage terminates with the deletion of the ship's registry.

I. Cancellation of Ship Mortgage Due to Entry into Receivables Fund

SRR art. 36/8 states that "The ship mortgage shall be discharged upon proof by a court decision that the claim has been paid into the fund, in accordance with the first paragraph of Article 1345 of the Law." Accordingly, if the fact that the ship mortgage has expired pursuant to TCC art. 1345/1 is established by a court decision regarding the claim on which the mortgage is based entering the fund, the mortgage on the ship shall be deleted. SRR art. 36/8 refers to TCC art. 1345/1, which states:

"When a claim is accepted by the court establishing the fund as falling under the funds established pursuant to the 1976 or 1992 agreements, all real and personal security interests relating to that claim shall terminate. The priority provided by these real and personal guarantees to that claim shall not be taken into account in the distribution of the fund."

⁵¹ For explanations on this subject, see. Aydın, *Kaydedilme ve Silinme*, 152-154.



First, it should be noted that, as stated in the 1976 agreement, the 1976 International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims⁵² dated 19.11.1976; as stated in the 1992 agreement, the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage dated 27.11.1992⁵³ is intended. In addition, to supplement the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, the 1992 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage⁵⁴ has been prepared and this Agreement is in force.

The 1976 Convention and the 1992 Convention provide for limited liability for certain maritime claims. In this context, the debtor may request the establishment of a fund for such debts by applying to a court in a contracting state. Upon such a request, the court shall decide on the establishment of the fund and calculate the claims covered by the fund and the liability limit. If a fund is established, creditors may only apply to the fund for the claims covered by the established fund. Accordingly, if the court decides that a claim falls within the scope of the fund, the creditor cannot avail themselves of any legal remedies other than applying to the fund to collect their claim. Indeed, TCC art. 1345/1 states that when the court establishing the fund accepts that a claim falls within the scope

⁵² In this agreement, the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, signed on 02.05.1996, has been amended. Furthermore, in accordance with Article 8 of the 1996 Protocol, entitled “Modification of Limits,” changes were made to the liability limits of the 1976 Convention on 19.04.2012; these changes entered into force on 08.06.2015. For detailed information on the 2012 amendments to the liability limits of the 1976 Convention, see Yazıcıoğlu, 31-32; 265-266 and 278 et seq.; Nil Kula Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2015), 99 et seq.

⁵³ Official Gazette 24.07.2001/24472. It should be noted that the term “1992 Convention” essentially refers to the 1992 Protocol amending the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969) dated 29.11.1969. For detailed information on the 1969 Convention on oil pollution and the amendments made to this Convention by the 1976 and 1992 Protocols, see Yazıcıoğlu, 36-37; Gülfer Kuyucu Meriç, *Donatının Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması* (1st edn, Filiz Kitabevi 2017), 107 et seq.

⁵⁴ Official Gazette 18.07.2001/24466. The aforementioned agreement refers to the 1992 Protocol amending the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage dated 18.12.971. There are also protocols dated 1976 and 2003 amending the 1971 Convention. For information on the 1971 Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage and the amendments made to this Convention by the 1976, 1992, and 2003 protocols, see Yazıcıoğlu, 37-38; İsmail Demir, ‘1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler’ (2012) 3 (1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 215 et seq.



of a fund established under the 1976 or 1992 agreements, all real and personal guarantees relating to that claim shall terminate. and that the priority provided by these real and personal guarantees for that claim shall not be taken into account in the distribution of the fund. SRR art. 36/8 also refers to TCC art. 1345/1 and stipulates that if a court decision regarding the claim underlying the ship mortgage being included in the fund established under the 1976 or 1992 agreements is submitted to the registry office, the mortgage on the ship shall be deleted. It should be emphasized here that, as stated in TCC art. 1345/1(1), the ship mortgage ends when the court that established the fund accepts that the claim has been transferred to the fund established under the 1976 or 1992 agreements. Therefore, even if the mortgage on the ship has expired, there is an irregular registration regarding the ship mortgage in the registry until the mortgage record is deleted. For this reason, it is important that the expired mortgage be deleted from the registry. In this regard, SRR art. 36/8 states that the ship mortgage shall be deleted if it is proven by a court decision that the ship mortgage has expired in accordance with TCC art. 1345/1 and that the claim underlying the mortgage has been transferred to the fund. Accordingly, if a court decision is submitted with the request for deletion, proving that the claim underlying the ship mortgage has been transferred to the fund established under the 1976 or 1992 agreements, the registry office will delete the ship mortgage.

CONCLUSION

The following conclusions have been reached as a result of evaluating SRR art. 36, which regulates the cancellation of ship mortgages, together with the provisions of TCC art. 1044 et seq.:

SRR art. 36, titled “Cancellation of Ship Mortgage,” contains provisions regarding the cancellation of ship mortgages. These provisions are supplementary to the provisions on the termination of ship mortgages set out in TCC art. 1044 et seq. Therefore, Ship Registry Regulation art. 36 applies in conjunction with TCC art. 1044-1053.

SRR art. 36 applies to mortgages established on vessels registered in the registry. For the purposes of applying SRR art. 36, the concept of “vessel registered in the registry” includes vessels registered in the MGS and vessels and yachts registered in the TUGS. Accordingly, TCC art. 1044-1053 and SRR art. 36 shall be applied together regarding the cancellation of mortgages on vessels registered with the MGS and vessels and yachts registered with the TUGS. Furthermore, based on TCC art. 1058 and TCC art. 994, it is concluded that SRR art. 36 will



also apply to the cancellation of mortgages on vessels (structures) registered in the Registry Specific to Vessels Under Construction. On the other hand, SRR art. 36 does not apply to ships, sea and inland watercraft registered in the Registry of Vessels, or ships registered in the Special Registry maintained in accordance with TCC art. 941/2.

SRR art. 36, titled “Cancellation of Ship Mortgage,” details the circumstances requiring the cancellation of a ship mortgage and the procedures to be followed in the ship registry when such circumstances occur. Upon examination of the circumstances requiring the cancellation of a ship mortgage set out in SRR art. 36, it is determined that these circumstances actually constitute circumstances terminating the ship mortgage. SRR art. 36 provides for nine separate circumstances for cancellation in paragraphs. Accordingly, if one of these circumstances occurs, the ship mortgage terminates, and the ship mortgage must be cancelled from the ship registry.

The first case of cancellation regulated in SRR art. 36 is the cancellation of a ship mortgage by decision of the competent judicial or administrative authorities. Pursuant to SRR art. 36/1, following the receipt by the relevant ship registry office of the decision of the competent judicial or administrative authority regarding the removal of the mortgage on the ship, the mortgage registration specified in the decision shall be deleted from the registry. Documents relating to the deletion process shall also be kept in the ship’s file.

The second case of cancellation regulated in SRR art. 36 is the cancellation of the ship mortgage by agreement between the parties. According to SRR art. 36/2, upon agreement between the mortgagee and the shipowner regarding the removal of the mortgage in accordance with the formal requirements specified in TCC art. 1015/2 and SRR art. 33, the mortgage and, if any, the pledge bond and the annotation on the bill of exchange shall be deleted, subject to obtaining the consent of the persons who may have rights on the mortgage, if any.

The third case of cancellation regulated in SRR art. 36 is the cancellation of the mortgage due to the waiver of the mortgagee. According to SRR art. 36/3, the mortgage and, if applicable, the annotation on the pledged bond or bill of exchange shall be deleted upon the mortgagee’s waiver statement, certified by a notary public, provided that the consent of the persons entitled to the mortgage is obtained. Furthermore, the waiver statement may also be made at the ship registry office.



The fourth case of cancellation regulated in SRR art. 36 is the cancellation of the mortgage due to the ownership of the mortgaged vessel and the claim being held by the same person. According to SRR art. 36/4, if the ownership of the mortgaged vessel is transferred to the creditor through a legal transaction, the creditor is registered as the owner in the vessel registry and the mortgage on the vessel is cancelled. Similarly, if the owner takes over the claim secured by the mortgage on the vessel, the mortgage is extinguished upon registration in accordance with TCC art. 1038/3, subject to TCC art. 1045/2.

The fifth case of cancellation regulated in SRR art. 36 is the cancellation of a ship mortgage due to the assumption of the debt by a third party. According to SRR art. 36/5, if the owner who is not the debtor does not give written consent in accordance with TCO art. 198/2 to the assumption of the debt underlying the mortgage established on their ship by a third party, the ship mortgage is extinguished upon the conclusion of the contract concerning the external assumption of the debt; in other words, it terminates. Provided that the contract for the external assumption of the debt is proven, the ship mortgage is deleted from the registry at the request of the owner or another interested party. Furthermore, if requested by the ship registry office, the mortgagee is obliged to provide information about the contract for the external assumption of the debt.

The sixth case of deletion regulated in SRR art. 36 is the deletion from the registry of a ship mortgage established for a specific period due to the expiration of that period. According to SRR art. 36/6-a, if a mortgage registered in the ship registry was established for a limited period and has lapsed due to the expiration of this period in accordance with TCC art. 1051/1, the mortgage and any annotation on the pledged bill or bond, if any, shall be deleted upon the request of the owner or another interested party, subject to the consent of the mortgagee and persons entitled to rights on the mortgage.

The seventh case of cancellation regulated in SRR art. 36 is the cancellation of a ship mortgage established subject to a condition precedent due to the fulfillment of that condition. According to SRR art. 36/6-b, if a mortgage registered in the ship registry was established subject to a condition subsequent and the mortgage has been cancelled pursuant to TCO art. 173/2 upon the occurrence of this condition, the mortgage and, if applicable, the annotation on the pledged bill or bond shall be deleted upon the request of the owner or another interested party, subject to obtaining the consent of the mortgagee and persons holding rights over the mortgage.



The eighth case of deletion regulated in SRR art. 36 is the cancellation of the ship mortgage due to the deletion of the ship's registry. Pursuant to SRR art. 36/7, subject to TCC art. 965/3 and TCC art. 967, if the registry record of a vessel registered in the registry is deleted, the mortgage shall terminate at the moment the vessel is deleted from the registry.

The ninth cancellation case regulated in SRR art. 36 is the cancellation of the ship mortgage due to the claim on which the mortgage is based entering the fund. According to SRR art. 36/8, the ship mortgage is cancelled if it is proven by a court decision that the claim has been paid into the fund, in accordance with TCC art. 1345/1.

When the entirety of Article 36 of the Ship Registry Regulation, which governs the deletion of ship mortgages, is evaluated from a holistic perspective, it becomes apparent that certain grounds for deletion set out in SRR art. 36 largely correspond to the grounds for the extinction of ship mortgages regulated under TCC art. 1044 et seq.; in this respect, SRR art. 36 is, to a certain degree, aligned with TCC arts. 1044 et seq. Nevertheless, it is also possible to state that SRR art. 36 introduces provisions and grounds for deletion that are not found in TCC art. 1044 et seq. Moreover, although SRR art. 36, like TCC arts. 1044 et seq., contains substantive rules, it differs from those provisions in that it also includes procedural rules concerning the entries to be made in the ship registry.

BIBLIOGRAPHY

- Atamer K, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2012)
- Aydın M, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi* (1st edn, Filiz Kitabevi 2022) (*Kaydedilme ve Silinme*)
- ‘Gemi Sicil Yönetmeliği’nin Gemi İpoteğinin Kurulmasına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi’ (2024) 82 (2) İstanbul Hukuk Mecmuası 479 (İpotek)
- Demir İ, ‘1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol İle Kabul Edilen Değişiklikler’, (2012) 3 (1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 213
- *Deniz Ticareti Hukuku – Ders Kitabı* (2nd edn, Yetkin Yayınları 2023) (*Deniz Ticareti Hukuku*)



- Erbaş Açıkel A, *Gemi İpoteği ve Sigorta* (1st edn, Filiz Kitabevi 2025)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (3rd edn, Filiz Kitabevi 2025)
- Kula Değirmenci N, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2015)
- Kuyucu Meriç G, *Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması* (1st edn, Filiz Kitabevi 2017)
- Oğuzman MK and Öz MT, *Borçlar Hukuku – Genel Hükümler Cilt II* (16th edn, Vedat Kitapçılık 2021)
- Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – Cilt I (Giriş – Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)* (6th edn, Vedat Kitapçılık 2022)
- Topsoy F, *Deniz Ticareti Hukuku I – (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)* (1st edn, Legal Yayıncılık 2020)
- Von Tuhr A and Escher A, *Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts – Band II (mit Supplement)* (3rd edn, Schulthess Polygraphischer Verlag AG 1984).
- Yavşan Y, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Dışı Yollarla Kazanılması* (1st edn, Filiz Kitabevi 2022)
- Yazıcıoğlu E, *Deniz Ticareti Hukuku (Kender – Çetingil)* (17th edn, Filiz Kitabevi 2022)



RUSYA UKRAYNA SAVAŞI DOLAYISIYLA KONULMUŞ OLAN YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDE TEK TARAFLI SONA ERDİRME SEBEBİ OLARAK KABUL EDİLİP EDİLEMEYECEĞİ HAKKINDA TÜRK VE İNGİLİZ HUKUK SİSTEMLERİ AÇISINDAN MUKAYESELİ BİR DEĞERLENDİRME*

*A COMPARATIVE ASSESSMENT UNDER TURKISH AND ENGLISH LAW
OF WHETHER THE SANCTIONS IMPOSED DUE TO THE RUSSIA-
UKRAINE WAR MAY CONSTITUTE GROUNDS FOR UNILATERAL
TERMINATION OF VOYAGE CHARTERPARTIES*

Dr. Öğr. Üyesi Banu BOZKURT**

ÖZ

Denizyolu ile yapılan taşımalarda kullanılan sözleşme türlerinden belki de en temelini oluşturan geminin bir kısmı veya tamamının bir veya birden çok sefer için yüke tahsis edildiği sözleşme türü olan yolculuk çarteri sözleşmeleri Rusya-Ukrayna savaşı dolayısıyla konulmuş olan yaptırımlardan etkilemekle bunun tek taraflı sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı verip vermeyeceği ise hukuken tartışılmaktadır.

Bu kapsamda konu Türk ve İngiliz hukukları açısından değerlendirildiğinde yolculuk çarteri sözleşmesi akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırım kararı sözleşme akdedilirken öngörülemez ve sözleşmenin borçlu tarafının borcunu ifasını kendisinden beklenemeyecek ölçüde zorlaştırıyorsa, bu halde sözleşmeyi tek taraflı sona erdirmeye hakkı verip vermeyeceği ise hukuken tartışılmaktadır.

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 14.11.2025/ Kabul Tarihi: 20.12.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1823736.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

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



hakkı vereceği kabul edilebilmektedir. Ancak, sözleşme akdedilmeden önce var olan yaptırıma dayanarak sözleşmenin tek taraflı sona erdirilmesi mümkün olamayacaktır.

Ayrıca burada yolculuk çarteri sözleşmesi içerisinde konuya dair açık düzenleme var ise, her iki hukuk düzeni açısından da tarafların iradelerine öncelik tanınacağından, bu düzenleme kapsamında konunun değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: •Rusya Yaptırımları •Yolculuk Çarteri •Yolculuk Çarterini Tek Taraflı Sona Erdirme Hakkı

ABSTRACT

Among the various types of contracts used in maritime carriage, voyage charterparties—under which a vessel, in whole or in part, is allocated for one or more voyages—constitute perhaps the most fundamental form. The extent to which such agreements are affected by the sanctions imposed as a consequence of the Russia–Ukraine war, and whether these sanctions grant a unilateral right of termination, has become a subject of legal debate.

In this context, when the issue is examined under Turkish and English law, it may be accepted that if a sanction measure arises after the conclusion of a voyage charterparty, and if such measure was unforeseeable at the time of contracting and renders the debtor's performance excessively onerous to an extent that it can no longer reasonably be expected, then a unilateral right of termination may arise. However, reliance on sanctions that already existed prior to the conclusion of the contract cannot justify unilateral termination.

Furthermore, where the voyage charterparty contains an explicit clause addressing the matter, both legal systems generally give precedence to the parties' autonomy; therefore, the issue must be assessed primarily within the framework of the contractual provision in question.

Keywords: •Russia Sanctions •Voyage Charterparty •Unilateral Termination Right of Voyage Charterparty

GİRİŞ

Küresel ticaretin önemli bir kısmının gerçekleştiği deniz yolu ile taşımacılıkta kullanılan sözleşme türlerinden belki de en temelini oluşturan geminin bir kısmı veya tamamının bir veya birden çok sefer için yüke tahsis edildiği sözleşme türü olan yolculuk çarteri sözleşmeleri, uluslararası alanda ortaya çıkan krizlerden etkilenmektedir. Özellikle uluslararası alanda etkilerini deniz taşımacılığı üzerinde gösteren krizler, savaşlar ile buna bağlı biçimde ortaya çıkan yaptırımlar eliyle kısıtlama yaratan uluslararası kararlar yolculuk çarteri sözleşmesi taraflarının sözleşmeden doğan borçlarını yerine getirebilmelerini ciddi biçimde zorlaştırabilmekte veya imkânsız hale getirebilmektedir.



Bu bağlamda, işbu çalışmanın konusunu da oluşturan Rusya-Ukrayna Savaşı'nın ortaya çıkması ile beraber başta Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve diğer bazı devletler tarafından Rusya'ya yönelik geniş kapsamlı ekonomik ve ticari yaptırımlar yürürlüğe konulmuştur. Söz konusu yaptırımlar arasında, belirli mal ve hizmetlerin ihracatının yasaklanması, belirli limanlara girişin engellenmesi, gemi işletmeciliği faaliyetlerine sınırlama getirilmesi ve finansal işlemlere yaptırımlar getirilmesi gibi önlemler yer almaktadır. Bu yaptırımlar, deniz taşımacılığı sözleşmelerinin ifasında doğrudan etki doğurmakta; tarafların denizyoluyla taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini ifa etmelerini ciddi biçimde zorlaştırmakta veya imkânsız hale getirmektedir.

Dolayısıyla işbu çalışmanın konusunu da işte bu yaptırımlar dolayısıyla ortaya çıkan somut durumun yolculuk charteri sözleşmeleri açısından haklı bir sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı sorusuna cevap aramak oluşturmaktadır.

Bu sorunun cevabını ararken yolculuk charteri sözleşmelerine sıklıkla uygulanan hukuk olan İngiliz hukuku ile Türk hukuku arasında mukayeseli bir çalışma yaparak iki hukuk sistemi arasında bu açıdan benzerlik ve farklılıkları da ortaya çıkarmak amaçlanmaktadır. Burada mukayese yapılacak hukukun İngiliz hukuku olarak seçilmesi tesadüfi değildir. Zira deniz ticaret hukuku uygulamasında İngiliz hukuku sıklıkla deniz ticaret sözleşmelerinde uygulanacak hukuk olarak tercih edilmekte ve işbu sebeple de genel olarak sözleşmelerde kullanılan tip hükümler İngiliz hukuk sistemi mantığı ile tespit edilmektedir. İşte bu sebeplerle yaptırımlar dolayısıyla ortaya çıkan somut durumun yolculuk charteri sözleşmelerinde haklı bir sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı bir yandan Türk hukuku açısından ele alınırken, diğer yandan uygulamada artık yargı kararları ile de değerlendirilme konusu yapılan İngiliz hukukunun da dikkate alınmasının ve iki hukuk arasında mukayeseli bir çalışma yapılmasının daha uygun olacağı düşünülmüştür.

İşbu kapsamda öncelikle kavramlara dair genel açıklamalar başlığı altında yaptırım kavramı ile mevcut durumda konulmuş olan yaptırımın uluslararası geçerliliği ele alınacak; ardından yolculuk charteri sözleşmeleri özelinde denizyoluyla taşımalarda kullanılan sözleşme türleri hakkında genel açıklamalar verilerek Türk hukuku ve İngiliz hukukunda haklı sebeple sözleşmeyi sona erdirmeye sebepleri genel hatlarıyla açıklanacaktır.



Genel açıklamaların ardından son başlıkta üç ayrı somut durum açısından yaptırımların sözleşmeyi sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı her iki hukuk sistemi açısından ayrı ayrı ele alınacaktır. Bu doğrultuda ilk alt başlıkta yolculuk çarteri sözleşmesi akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırımın sözleşmeyi sona erdirmeye sebebi oluşturup oluşturmayacağı ele alınırken ikinci alt başlıkta sözleşme akdedilmeden önce mevcut olan yaptırımın sözleşmeye etkisi değerlendirilecek olup son alt başlıkta ise yolculuk çarteri sözleşmelerinde bu durumu düzenleyen somut hüküm bulunması hali incelenecektir.

I. GENEL AÇIKLAMALAR

1. Yaptırım Kavramı ve Rusya-Ukrayna Savaşı Dolayısıyla Konulmuş Olan Yaptırımların Niteliği

Yaptırım terimi, bir devletin veya devletler topluluğunun başka bir devlete ya da devlet dışı aktöre yönelik olarak belirli veya genel nitelikte mali ve/veya ticari faaliyetleri yasaklayıcı tedbirler uygulaması anlamına gelir.¹

Uluslararası hukukta yaptırım teriminin kapsamına ambargo da dahil tüm kısıtlamalar girmekle bu terim tüm bunları kapsayacak şekilde anlaşılmaktadır. Bu hususun temel sebebini yaptırım kavramına kaynaklık eden Birleşmiş Milletler (BM) Antlaşması'nın VII. bölümündeki 41. madde oluşturmaktadır. Zira 41. madde uyarınca

“Güvenlik Konseyi, kararlarını yürütmek için silahlı kuvvet kullanımını içermeyen ne gibi önlemler alınması gerektiğini kararlaştırabilir ve Birleşmiş Milletler üyelerini bu önlemleri uygulamaya çağırabilir. Bu önlemler, ekonomik ilişkilerin ve demiryolu, deniz, hava, posta, telgraf, radyo ve diğer iletişim ve ulaştırma araçlarının tümüyle ya da bir bölümüyle kesintiye uğratılmasını, diplomatik ilişkilerin kesilmesini içerebilir.”

İşbu madde uyarınca Güvenlik Konseyi, bir devlet aleyhine askeri kuvvet kullanmaksızın uluslararası alanda ekonomik ve/veya diplomatik yaptırımlar uygulanmasına karar verebilir. Uluslararası hukuk alanında en geniş uygulama alanı bulan ve en meşru yaptırım, işbu madde ışığında BM Güvenlik Konseyi tarafından verilen karar sonucunda uygulamaya konulan yaptırımlardır. BM Antlaşması'nın 41. maddesi uyarınca bu şekilde bir yaptırım kararının

¹ Bu hususta ayrıntılı bilgi ve açıklama için bkz. Jean Combacau ve Serge Sur, *Droit International Public* (B. 6, Montchrestien 2004) 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk* (B. 3, 2005) 6-10, 399-400.



verilebilmesi için Güvenlik Konseyi'nin toplantıya çağırılması ve bu yönde karar alınması gerekmektedir.

Bunun dışında uluslararası alanda devletler arasında bölgesel entegrasyon sonucu oluşturulmuş örgütler (Avrupa Birliği-AB) ya da belirli devletlerin de yaptırım kararı vermesi mümkündür. Ancak bu tarz kararlar BM Güvenlik Konseyi tarafından verilen uluslararası nitelikte bir yaptırım kararı olmayıp sadece ilgili devlet veya devletler açısından bağlayıcılığı bulunan bölgesel/ülkesel kararlar niteliğindedir.²

Bu doğrultuda Rusya-Ukrayna savaşı çıktıktan sonra Rusya'ya karşı uygulanan yaptırımları değerlendirmek gerekirse, Rusya'nın Ukrayna'ya askeri müdahalesi başladıktan sonra, 27 Şubat 2022 tarihinde, BM Güvenlik Konseyi, S/RES/2623 sayılı kararı kabul ederek Konseyi acil özel oturuma ("*emergency special session*") çağırma prosedürünü başlatmıştır.³ Ancak Rusya BM Güvenlik Konseyi'nin daimi üyesi olduğundan bu çağırımı veto etmiş; Çin, Hindistan ve Birleşik Arap Emirlikleri de çekimser oy kullanmış olup toplantı çağırısı hala gündemde tutulmakla beraber gerçekleşmemiştir.⁴ Dolayısıyla mevcut durumda Rusya aleyhine uluslararası alanda BM Güvenlik Konseyi tarafından verilmiş bir yaptırım kararı bulunmamaktadır.

Burada doğal olarak akla gelecek soru uygulamada sıklıkla tartışılan Rusya yaptırımları ifadesinin hukuki anlamda neyi ifade ettiği olacaktır. Bu kapsamda yukarıdaki paragraflarda açıklanmaya çalışıldığı şekilde BM nezdinde olmasa da devletler veya bölgesel örgütler kapsamında alınmış kararların ulusal egemenlik kapsamında alınan yaptırımlar olarak değerlendirildiği açıktır.

Bu doğrultuda Rusya'ya karşı uluslararası alanda etkin biçimde uygulanan yaptırımların; AB, Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından uygulamaya konulanlar olduğu gözlemlenmektedir.⁵ Bu yaptırımlara

² Bu hususta ayrıntılı bilgi ve açıklama için bkz. Bu hususta ayrıntılı bilgi ve açıklama için bkz. Jean Combacau ve Serge Sur, 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarıcı, 6-10, 399-400.

³ Konuya dair ayrıntılı açıklamalar için bkz. <https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623> s.e.t. 16 Ekim 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> s.e.t. 16 Ekim 2025.

⁴ Konuya dair ayrıntılı açıklamalar için bkz. <https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623> s.e.t. 16 Ekim 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> s.e.t. 16 Ekim 2025.

⁵ Elbette bunlardan başka diğer ülkelere de yürürlüğe konulan yaptırımlar olmakla beraber bu yaptırımların çoğu kez AB ve ABD'nin yaptırımlarını takip ettiği gözlemlendiğinden burada diğer ülkelerin yaptırımları inceleme konusu yapılmamıştır.



ilişkin kısaca açıklama yapmak gerekirse, Rusya'nın Ukrayna'nın Donetsk bölgesine yapmış olduğu müdahale sonrası AB, 17 Mart 2014 yılında Ukrayna'nın bağımsızlığı, egemenliği ve sınır bütünlüğünü tehdit veya ihlal eden müdahalelere karşı 269/2014 sayılı AB Konseyi Tüzüğünü kabul etmiş; sonrasında da bu Tüzüğü yayımladığı paketler ile defalarca kez yenileyerek yaptırımların kapsamını genişletmiştir.⁶ AB yaptırımları bir yandan yasaklı tüzel ve gerçek kişilerin listesini içerirken öte yandan Rusya ile başta askeri alanda olmak üzere birçok alanda ticaret yapılmasını yasaklamakta; sadece temel ihtiyaçlar için ticaret yapılmasına izin vermektedir. Söz konusu yaptırımlar tüm üye ülkeler açısından geçerli olup; üye ülkelerin bu Tüzüğü iç hukuklarına geçirmeye gerek duymaksızın doğrudan uygulamaları gerekmektedir.⁷ Bu yaptırımlara uyulmamasının sonuçları tüzükte açıkça düzenlenmemekle beraber bunlara uymayan kişi ve kurumların da yasaklı listeye dahil edildiği uygulamada gözlemlenmektedir.

Benzer biçimde ABD de bu hususta yaptırımlar yürürlüğe koymuştur. Burada da ilk düzenleme 2014 yılındaki Ukrayna müdahalesi sonrası Başkanlık kararnamesi ile gelmiş ve bu ilk yaptırımlar silsilesinde Rusya'ya ait bankalar, finans kurumları, enerji sektörü ve askeri amaçlı kullanım yönü kuvvetli ürünler hedef alınmıştır.⁸ Bu yaptırımlar 2017 yılında kanun düzeyine taşınmış⁹ ancak asıl ağır yaptırımlar 2022 sonrası özellikle *Executive Order* adı verilen başkanlık kararları ile çıkarılmıştır.¹⁰ 2022 sonrası yürürlüğe konulan ve günden güne de

⁶ Bu bağlamda en son 23 Ekim 2025 tarihinde 19. Paket yayımlanmıştır. Konuya dair ayrıntılı bilgi ve paket ve yaptırımların içeriği için bkz. <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> s.e.t. 24 Ekim 2025; <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491> s.e.t. 24 Ekim 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> s.e.t. 24 Ekim 2025.

⁷ AB hukuku kaynaklarının doğrudan uygulanabilirliği ve doğrudan etkisi hususunda ayrıntılı açıklamalar için bkz. Mehmet Hanifi Bayram, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (B. 4, Seçkin Yayınları, 2019) 174-189.

⁸ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm=>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

⁹ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War> s.e.t. 25 Ekim 2025.

¹⁰ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine->



alanı genişletilen yaptırımlar özellikle finans, enerji, teknoloji ve savunma sanayiine yönelik olmakla binlerce kişi ve şirket yaptırım listesine alınmış, Rusya'nın dolar sistemine ve küresel finansal işlemlerine erişimi ciddi biçimde kısıtlanmıştır.¹¹

Bu bölüm açısından sonuç olarak ifade etmek gerekirse Rusya'ya karşı uygulanan yaptırım rejimini uluslararası hukuk bağlamında doğrudan bir saldırı hakkı niteliğinde, BM nezdinde alınmış bir karara dayalı uluslararası bir rejim olarak nitelenmek mümkün değildir. Diğer bir biçimde belirtmek gerekirse, bu yaptırım rejimi uluslararası hukuk anlamında bağlayıcı bir yaptırım rejiminden ziyade 'ekonomik ve finansal baskı' aracı olarak kullanılmak üzere ABD ve Birleşik Krallık gibi egemen devletler veya AB gibi üye devletlerden oluşan birlikler tarafından kendi dış politikaları kapsamında münferiden alınan "ekonomik tedbir"ler niteliğindedir. Dolayısıyla söz konusu tedbirlerin, uluslararası alanda bunları kendi egemen yetkileri ile kabul etmemiş devletler açısından bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Daha açık biçimde belirtmek gerekirse gerek AB gerekse de ABD'nin Rusya'ya karşı uyguladığı yaptırımların, Anayasamız ve buna bağlı ilgili mevzuatlar uyarınca kabul edilmediği sürece ülkemiz açısından hiçbir bağlayıcılığı yoktur.

2. Deniz Ticaretinde Kullanılan Sözleşme Türleri ve Yolculuk Çarteri Sözleşmeleri Hakkında Genel Açıklamalar

Deniz yoluyla yapılan taşımalarda, taşınacak yükün ilgilisi ile karşı tarafta bulunan taşıyanın tercihine göre çeşitli sözleşme türleri kullanılmaktadır.

Bu kapsamda Türk Ticaret Kanunu (TTK) düzenlemesinde ilk karşımıza çıkan tüm taşıma sürecinin taşıtanın¹² kontrolü altında gerçekleştirildiği gemi kira

are-sanctions-against-russia-making-difference> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

¹¹ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

¹² Denizyoluyla yapılan taşımalarda taşıma sözleşmesinin taşıyan ile taşıtan arasında kurulduğu kabul edilmekle taşıtan sözleşmenin karşı âkid tarafını oluşturmaktadır. Bu kapsamda taşıtan yükün maliki olabileceği gibi satıcı, taşıma işleri komisyoncusu, alıcı gibi farklı kişilerden birisi olabilir. Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 10, XII Levha Yayınları 2010), 3-6; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (B. 6, Vedat Kitapçılık 2022), 360-363; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 15, Filiz Kitabevi 2020), 333-340; Deniz İnci Kaner,



sözleşmesidir.¹³ Gemi kira sözleşmeleri, mürettebatlı olsun olmasın, gerek doktrin gerekse de kanun uyarınca menkul kira sözleşmesinin bir türü olarak kabul edilmekle TTK 1130 maddesi de buna uygun biçimde TTK'da hüküm bulunmayan hallerde TBK'nın adi kira hükümlerinin “*nitelikleri elverdiği ölçüde*” gemi kira sözleşmelerine de uygulanacağını hüküm altına almaktadır.¹⁴

Gemi kirasından farklı olarak tahsis olunanın geminin teknik sevk ve idaresini almadığı, geminin sadece ticari yönetimini devraldığı hallerde artık gemi kirasından değil zaman çarteri sözleşmesinden söz etmek gerekir. Zaman çarteri sözleşmeleri, TTK 1131. maddede de tanımlandığı üzere, kira sözleşmelerinden farklı olarak geminin tamamının sadece ticari sevk ve idaresinin tahsis olunana bırakıldığı; teknik sevk ve idarenin gemiyi tahsis eden üzerinde kaldığı sözleşme türüdür.¹⁵

Deniz yoluyla taşıma taahhüdünde bulunulan, bir diğer ifade ile taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen sözleşme olarak karşımıza çıkan navlun sözleşmeleri ise kırkambar ve yolculuk (sefer) çarteri sözleşmesi olarak iki ayrı başlık altında TTK'da düzenlenmektedir.

Bu kapsamda ilk olarak kırkambar sözleşmesini kısaca tanımlamak gerekirse, işbu sözleşmede gemi veya geminin bir kısmı yüke tahsis edilmemekte, taşıtan hiçbir biçimde geminin kontrolünü ele almamakta, sadece taşıyanın öngördüğü gün ve saatte yükü öngörülen yerde bulundurmakla veya gemiye yüklemekle yükümlü olmaktadır.¹⁶

Bütün bu taşıma sözleşme türlerinden farklı olarak taşıtan/çartererin geminin bir kısmı veya tamamını yüküne tahsis ettirmeyi istediği durumlarda tercih ettiği sözleşme türü ise navlun sözleşmesinin diğer bir türü olan yolculuk (sefer) çarteridir. Yolculuk çarterinde taşıtan, geminin tamamı veya bir kısmını;

Deniz Ticareti Hukuku (B. 2, Filiz Kitabevi 2014) C. II, 4; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları 2020), 190-193.

¹³ Gemi kira sözleşmeleri hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Bülent Sözer, 399-407; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 313-322; Hacı Kara, 149-169.

¹⁴ Bülent Sözer, 363-367; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 313-314; Hacı Kara, 149.

¹⁵ Zaman çarteri sözleşmeleri hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Bülent Sözer, 370-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 322-326; Deniz İnci Kaner, C. II, 10-12; Hacı Kara, 170-181.

¹⁶ Kırkambar sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, 6-9; Bülent Sözer, 364-367; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 330, 355, 360; Deniz İnci Kaner, C. II, 1-46; Hacı Kara, 186.



geminin bir veya birden çok seferini yüküne tahsis ettirmekte ve bunun karşılığında da navlun ödemeyi üstelenmektedir.¹⁷ Yolculuk çarterinde gemi kısmen veya tamamen yüke tahsis edildiği için yükleme ve boşaltma tarihlerine¹⁸ ve limanlarına taşıtan karar vermekte, bu sebeple de sözleşmede açık düzenleme olmadığı haller ile kanunun genel hükümlerince korunan durumlar söz konusu olmadıkça, özellikle limanlarda doğacak durumlara taşıtanın katlanması gerektiği gerek kanuni düzenlemelerce gerekse de uygulamada kullanılan tip sözleşme hükümleri, doktrin ve mahkeme kararlarınca kabul edilmektedir.¹⁹

İşbu çalışmanın temelini oluşturan yolculuk çarteri hakkında biraz daha ayrıntılı bilgi vermek gerekirse, bu sözleşme uyarınca gemi TTK 1142. maddede belirlenen demirleme yerine gelince TTK 1152. madde uyarınca herhangi bir şekle tabi olmayan, sadece muhabata ulaşması gereken bir hazırlık bildirim yapılr. Sözleşmede başkaca bir düzenleme yoksa, TTK 1153. madde uyarınca, yüklemeye daha erken başlanmamışsa bu bildirim muhabata ulaşmasını takip eden ilk takvim günü yükleme (starya) süresi başlar. Yükleme süresi sözleşme ile tespit edilebilir. Eğer tespit edilmemişse TTK 1152/2 uyarınca “*yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile*” yükleme yapılması halinde gerekecek olan süre “*yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesisi ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül*” de göz önünde bulundurularak hesaplanır. Yükleme süresi sona erdikten sonra, sözleşmede veya sonrasında taraflar arasında kararlaştırılmışsa TTK 1154. madde uyarınca sürastarya süresi başlar. Sürastarya süresi ücrete tabi bir süre olup ücret sözleşmede belirlenmiş olabileceği gibi sözleşmede tespit edilmemişse TTK 1155 uyarınca taşıyanın zorunlu ve faydalı masrafları bu ücret kapsamında kabul edilmektedir. Taşıyan sürastarya süresi bittikten sonra, TTK 1160. maddede de belirtilmiş olduğu üzere daha fazla beklemek zorunda

¹⁷ Yolculuk çarteri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, 6-65; Bülent Sözer, 371-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 329-361; Deniz İnci Kaner, C. II; Hacı Kara, 181-282.

¹⁸ Denizyoluyla yapılan taşımaların niteliği gereği yükleme ve boşaltma kesin tarihler olarak belirlenmemekte, yaklaşık tarih aralıklarının burada tespit edildiği gözlemlenmektedir. Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, 23-53; Bülent Sözer, 422-433, 435-438; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, 344-359; Deniz İnci Kaner, C. II, 22-32, 39-41; Hacı Kara, 195-205, 206-208.

¹⁹ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. Banu Bozkurt, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rihtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi” (2016) 32 (2) BATİDER 177.



değildir. Ancak, yine aynı madde uyarınca taşıyan, fazladan beklerse bu sebeple yapmış olduğu masraflar ile ortaya çıkan zararının tazminini talep edebilir.

Yolculuk çarteri, taşımanın sona ermesi, bir diğer ifadeyle geminin varma limanına vardıktan sonra tıpkı yüklemeye olduğu gibi TTK 1166. madde uyarınca demirleme yerine vardıktan sonra madde 1168 uyarınca hazırlık bildirimini yapması sonrasında TTK 1169 vd. hükümleri uyarınca boşaltma ve sürastarya süreleri içerisinde gönderilen tarafından teslim alınması veya TTK 1174 uyarınca alacaklı temerrüdü hükümlerine²⁰ uygun biçimde yükün bir tevdi mahalline tevdi edilmesi ya da sattırılması ile sona erer. Yolculuk çarteri taşımanın tamamlanmasından başka TTK madde 1159 uyarınca yükleme ve sürastarya süreleri sona ermesine rağmen yükleme yapılmamış olması durumunda, Türk Borçlar Kanunu'ndaki (TBK) tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerin sona ermesine dair düzenlemelere paralel biçimde, taşıtana yazılı biçimde bildirilmek şartıyla sözleşmenin feshi suretiyle de sona erdirilebilir. Benzer şekilde kanun koyucu yükleme bittikten sonra, belirli durumlarda, masraflarını karşılamak kaydıyla taşıtanın da sözleşmeyi feshedebileceğini hüküm altına almaktadır. Kanun ayrıca, boşaltma süresinde yapılmaz ise, yukarıda da ifade edilmiş olduğu üzere, taşıyanın taşıtan ve/veya gönderilene bildirmek suretiyle TBK 107 ila 109. madde düzenlemelerine uygun biçimde taşıdığı yükü veya yükü sattırarak elde edilen değeri tevdi etmek suretiyle de taşıma sözleşmesini sona erdirebileceğini düzenlemektedir. TTK'daki bu açık düzenlemeler dışında, kanunun Türk Medeni Kanunu (TMK) ve dolayısıyla da TBK'nın ayrılmaz bir parçası olmasından hareketle TMK ve TBK'daki genel düzenlemeler uyarınca da yolculuk çarteri sözleşmesinin sona ermesinin mümkün olacağını burada son olarak ifade etmek gerekmektedir.

3. Türk Hukukunda Sözleşmenin Tek Taraflı Sona Erdirilmesi Kavramı

Türk hukukunda sözleşmenin tek taraflı biçimde sona erdirilmesi çeşitli haklı sebeplerle ortaya çıkabilir. Bunlardan ilki elbette karşı tarafın sözleşme ile üstlendiği edimi tam ve gereği gibi yerine getirmemesi durumudur.

Ancak işbu çalışmanın konusunu oluşturan haklı sebepler burada genel başlık olarak ifa imkansızlığı şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda işbu başlık

²⁰ Alacaklı temerrüdü hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (C. I, Filiz Kitabevi 2022) 361-366.



altında ifa imkansızlığı ve aşırı ifa güçlüğü genel hatlarıyla açıklanmaya çalışılacaktır.

İlk olarak ifa imkansızlığı kavramının tanımlanması gerektiği düşünölmekle; TBK madde 136 ifa imkansızlığını *borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle* borcun ifasının imkansızlaşması olarak tanımlamış; devamındaki madde 137 ise borcun tamamı değil bir kısmının imkânsız hale gelmesini kısmi ifa imkansızlığı olarak hüküm altına almıştır. Her iki maddenin ortak düzenlemesi gereği ifa imkansızlığının ortaya çıkması durumunda borçlu borcundan kurtulacak olup tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmeler açısından borçlunun almış olduklarını sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanarak iade etmesi gerekmele ifa imkansızlığını da derhal alacaklıya bildirme yükümlölüğü kendisine yüklenmektedir.²¹

Kısmi ifa imkansızlığını düzenleyen TBK madde 137'nin ikinci cümlesi kısmi ifa imkansızlığı sözleşme yapılırken öngörölseydi bu halde sözleşmenin en başından akdedilmeyeceği açıksa, borcun tamamının sona ereceğini hüküm altına almakla tarafların sözleşmenin kuruluşundaki iradelerine verilen önemin altını çizmektedir. Ayrıca aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde kısmi ifa imkansızlığı dolayısıyla kalan kısmın ifası mümkün ve alacaklı bu kısmi ifaya razı olursa karşı edimin o oranda ifa edilebileceği ancak borç bölünemeyen bir borç ise ya da alacaklı kısmi ifaya razı değilse bu halde tam imkânsızlık halinin söz konusu olacağı hüküm altına alınmıştır.

İfa imkansızlığının belki de en somut hali mücbir sebeptir. Mücbir sebep kavramı Türk hukuk doktrininde tarafların iradesi dışında ortaya çıkan ve öngörölmez ve karşı konulamaz bir biçimde borcun mutlak ve kaçınılamaz şekilde ihlaline/ifa edilmesine engel olan *olağanüstü bir olay* olarak tanımlanmaktadır.²² Bu kapsamda mücbir sebebin de ifa imkansızlığının bir türü olduğu kabul edilmelidir.²³ Bunun yanında hangi hallerin mücbir sebep sayılacağına sözleşmede tahdidi biçimde sayılması durumunda bunlar dışında

²¹ Fikret Eren *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları, 2022), 584; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi, 1993) 1002; Haluk Tandoğan, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (1961 Basısından tıpkı Bası, Vedat Kitapçılık, 2010) 463-468; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, 418.

²² Fikret Eren, 584; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, C. I, 418; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, 1002; Haluk Tandoğan, 463-468.

²³ Tandoğan, 468.



kalan hallerin artık mücbir sebep olarak kabul edilmemesi gerektiği de doktrinde ileri sürülmektedir.²⁴ Ancak böyle bir durumda sözleşmede sayılmamış mücbir sebebin içeriğinin TBK 136. madde uyarınca ifa imkansızlığına yol açıp açmadığının yine de değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmelidir.²⁵ Ayrıca mücbir sebebin ortaya çıkması durumunda borçlunun borçtan sorumlu olmaya devam edeceği halinin de sözleşme ile kararlaştırılması mümkündür.²⁶ Fakat böyle bir durumda mücbir sebebin TBK 136. madde uyarınca ifa imkansızlığına yol açmadığı hallerde, borçlunun borcunu ifa etmekle mükellef kalmaya devam edeceği kabul edilmelidir. Bunun yanında mücbir sebep, TBK 137. madde uyarınca kısmi ifa imkansızlığına yol açıyor ise; borçlunun kalan kısım için ifaya devam etmekle sorumlu olacağı da yine ifade edilmelidir.

Bu kapsamda ifa imkansızlığının ifayı değil ancak borcun zamanında ifasını imkânsız hale getirmesi bir diğer ifadeyle borçlunun temerrüde düşmesine sebep olması sonucunu doğurması ihtimali de burada ele alınmalıdır. Böyle bir durumda TBK madde 118 hükmünün uygulama alanı bulacağı kabul edilmeli ve *temerrüde düşmekte kusuru olmadığını ispat* eden borçlunun *borcun geç ifasından dolayı alacaklının uğradığı zararı gidermekle* yükümlü olmayacağı kabul edilmelidir. Benzer biçimde burada beklenmedik halden dolayı temerrüde düşen borçlunun kusursuzluğunu ispatlaması durumunda TBK 119. madde uyarınca alacaklının doğacak zararından sorumlu tutulamayacağı hükmünün de burada uygulama alanı bulacağını kabul etmek gerekmektedir.²⁷

Burada son olarak TBK 138. madde uyarınca aşırı ifa güçlüğü dolayısıyla sözleşmelerin değişen şartlara uyarlanması hususu da ele alınmalıdır. Sözleşmeler hukukunda ahde vefa ilkesinin karşısında yer alan sözleşmenin değişen şartlara uyarlanması teorisi mevcut TBK yürürlüğe girene kadar Yargıtay kararları eli ile TMK madde 2 tahtında uygulanmış olup, mevcut TBK düzenlemesinde 138. maddede karşılığını bulmuştur.²⁸ Buna göre sözleşme

²⁴ Tandoğan, 468.

²⁵ Bu hususta daha ayrıntılı değerlendirmeler için bkz. Başak Baysal, *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü* (Oniki Levha Yayınları, Kasım 2020) 199-200.

²⁶ Tandoğan, 468.

²⁷ Burada her ne kadar madde metni *beklenmedik hal* ifadesini kullanmaktaysa da bunun mücbir sebebi de kapsayacak şekilde geniş biçimde anlaşılması gerektiği doktrinde kabul edilmektedir. Bu hususta bkz. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, C.1, 500-502.

²⁸ Baysal, 117-149, 161-448. Bu hususta Yargıtay kararlarına örnek olarak 11 H.D. 12.12.1994, E 1994/5786, K 1994/9585, 13 H.D. 06.04.1995, E 1995/145, K 1995/3339, 11 H.D. 01.04.2002, E 2001/10794, K 2002/2870, <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> s.e.t. 13 Aralık 2025.



yapılırken öngörülemeyen ve öngörülmesi de beklenmeyecek olağanüstü bir durumun ortaya çıkması halinde, bu durum borçludan da kaynaklanmıyor ve bu durumdan ötürü borçlunun borcu ifası, dürüstlük kuralına aykırılık oluşturacak şekilde zorlaşmışsa, borcun ifa edilmemiş olması ya da hakların saklı tutularak ifa edilmiş olması halinde sözleşmenin değişen şartlara uyarlanması mahkemeden talep edilebilir. Burada uyarlama mümkün değilse, ancak bu halde sözleşmeden dönme söz konusu olur. Sürekli edimli sözleşmeler açısından dönme değil sözleşmenin feshinin söz konusu olabileceği de maddede açıkça düzenlenmiştir.

4. İngiliz Hukukunda Sözleşmenin Tek Taraflı Sona Erdirilmesi Kavramı

İşbu çalışmanın giriş kısmında da kısaca ifade edilmeye çalışıldığı üzere İngiliz hukuku deniz ticaret sözleşmeler, özellikle burada asıl konuyu oluşturan yolculuk çarteri sözleşmeleri uygulamasında sıklıkla taraflarca tercih edilen hukuk olmaktadır. Bu sebeple de uygulamanın ihtiyaçları doğrultusunda oluşturulan tip sözleşmeler ve tip sözleşme klozları da çoğu kez İngiliz hukuku dikkate alınarak düzenlenmektedir. Tüm bu sebeplerle bu çalışma kapsamında İngiliz hukuku ile Türk hukuku mukayeseli biçimde ele alınmak istenmiş; bu amaç doğrultusunda da burada net bir mukayese yapabilmek için İngiliz hukukunda sözleşmenin tek taraflı sona erdirilmesi kavramının açıklanması gerekmiştir.

İngiliz sözleşmeler hukuku sisteminde, sözleşmenin haklı sebeplerle feshi Kıta Avrupa'sı hukuk sistemine kıyasla çok daha istisnai hallerde söz konusu olmaktadır. Hukukumuzdan farklı biçimde İngiliz hukukunda bir tarafın edimini ifa etmemesi karşı tarafa sözleşmeyi doğrudan sona erdirme veya kendi edimini ifadan kaçınma (ödemezlik def'i) imkânı vermemektedir. Böyle bir durumun karşı tarafa edimini ifadan kaçınma veya sözleşmeyi sona erdirme hakkı verebilmesi için, bu ifa etmeme halinin İngiliz hukuku uyarınca sözleşmenin esasına ilişkin (*substantial*) olması;²⁹ bununla beraber bu ifa etmeme halinin sözleşmenin daha açık bir ifadeyle sözleşmedeki işlem temelinin esasından ihlali

²⁹< <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.



niteliğinde de olması gerektiği (*repudiatory breach*) kabul edilmektedir.³⁰ Bu doğrultuda sözleşmede öngörülen edimin, açık olmasa da zımnî biçimde, esaslı edim olarak öngörülmüş olduğunun kabul edilmesi durumunda, bunun yerine getirilmemesinin karşı tarafa da kendi edimini ifadan kaçınabilme imkânı tanımakta olduğu ifade edilmelidir.³¹

Dolayısıyla İngiliz hukuk sisteminde çoğu kez sözleşmelerin sona erme ya da fesih sebepleri sözleşmede ayrıntılı biçimde sayılmakta; sayılmayan durumlarda ise hukukumuzdaki ifa imkansızlığı kurumuna benzeyen, imkânsızlık teorisi olarak dilimize çevrilebilecek olan *frustration* teorisi karşımıza çıkmaktadır.³²

Bu kapsamda imkânsızlık teorisi tanım olarak hukukumuzdaki ifa imkansızlığına benzemektedir. İmkânsızlık teorisine başvurabilmek için sözleşmenin akdedilmesinden sonra, önceden öngörülemeyen ve sözleşmeden doğan edimlerin ifasını fiziken veya ticari olarak imkânsız hale getiren ya da sözleşmenin kuruluşundaki duruma kıyasen bu edimlerin niteliğini tamamen değiştiren bir halin ortaya çıkması gerekmektedir. Sözleşme böyle bir durumun ortaya çıkması halinde sona erdirilebilecektir.³³ Dolayısıyla, tarafların sözleşme

³⁰< <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

³¹ Baysal, 80-81; Treitel Guenter, *Frustration and Force Majeure* (Thomson Sweet & Maxwell, 2014), 19-009-19-041; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

³² Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; Ülgener, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023, 2-4

³³ Baysal, 79-80; Ülgener, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023, 2-3; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023.



ile somutlaşan ortak niyetlerini boşa çıkartacak ve sözleşme akdedilirken öngörülemeyen beklenmedik bir durumun ortaya çıkması halinde de bu teorinin uygulanması söz konusu olabilecektir.³⁴

Ancak taraflardan birinin kusuru ile imkânsızlık teorisi kapsamında değerlendirilebilecek bir durumun ortaya çıkması halinde imkansızlık teorisinden ve buna bağlı olarak da sözleşmeyi sona erdirmeye imkanından söz etmek mümkün değildir.³⁵

Benzer şekilde, imkânsızlık teorisi olarak değerlendirilebilecek durum sözleşmede hüküm altına alınmış ise artık imkânsızlık teorisi uygulama alanı bulamayacaktır.³⁶

Burada son olarak mücbir sebep kavramını incelemek gerekirse; İngiliz hukukunda mücbir sebep, sözleşme taraflarından biri veya taraflarının her

46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 06 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

³⁴ Baysal, 80-81; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

³⁵ Ülgener <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023,3-4; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.

³⁶ <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023.



ikisinin da makul kontrolü dışında ortaya çıkan, sözleşmenin akdi esnasında öngörülemeyen ve sözleşmenin tarafının/ taraflarının edimini/edimlerini ifa etmesine engel olan bir durum olarak tanımlanmakla bu doktrininde de mücbir sebebin sözleşmenin akdedilmesi aşamasında öngörülemeyen olması aranmaktaysa da; bu hukuk sisteminde mücbir sebebin ortaya çıkması durumuna sonuç bağlayan sözleşme hükümlerinin öngörülmesi gerektiği de ifade edilmektedir. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, Kıta Avrupa'sı hukukundan farklı biçimde, sözleşmenin akdedilmesi esnasında öngörülemeyen ve tarafların kontrolü dışında ortaya çıkan mücbir sebep durumuna sözleşme ile bir sonuç bağlanması gerekmektedir. Aksi halde, yukarıda ele alınan imkânsızlık teorisinin uygulama alanı bulması dışında, mücbir sebebe dayanarak İngiliz hukukunda sözleşmeyi sona erdirmek mümkün değildir. Bu doğrultuda İngiliz hukukuna tabi birçok sözleşmede mücbir sebep klotlarının mevcut olduğu ve bu düzenlemelerin de çok dikkatle incelenmesi gerektiği ifade edilmelidir.

Tüm bu açıklamalar kapsamında İngiliz hukukunda sözleşmelerin haklı sebeple feshine dair genel bir değerlendirme yapmak gerekirse tarafların/taraflardan birisinin makul kontrolü dışında ortaya çıkan durum aynı zamanda sözleşmenin/sözleşmedeki edimlerin ifasını imkânsız hale getiriyorsa bu halde imkânsızlık teorisi uygulama alanı bulabilir ve sözleşme bu teorisinin uygulaması kapsamında haklı sebeple sona erdirilebilir. Bunun dışında sözleşmede açıkça sona erdirme sebepleri sayılmış ise (özellikle mücbir sebep olarak) bu sebeplerin gerçekleşmesi durumunda da sözleşmenin haklı sebeple feshi söz konusu olacaktır.

II. MEVCUT YAPTIRIM/YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE TEK TARAFLI SONA ERDİRME SEBEBİ OLUŞTURUP OLUŞTURMAYACAĞINA DAİR ANALİZ

1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi Akdedildikten Sonra Ortaya Çıkan Yaptırım

Rusya'ya uygulanan yaptırımların uluslararası nitelikte olmadığı; sadece ulusal/bölgesel etkiler doğuracak şekilde ilgili devletler/AB tarafından alındığı yukarıda açıklanmıştır. Dolayısıyla, bu hususta açıklamalara geçmeden önce yukarıda da incelenen bir hususun burada tekrar altının çizilmesi gerekmektedir. Hukuki anlamda Türkiye Cumhuriyeti'ni Rusya'ya karşı yaptırım uygulamaya zorlayan herhangi bir uluslararası düzenleme mevcut olmadığı gibi; Türkiye Cumhuriyeti tarafından ulusal düzeyde alınmış bir karar da mevcut değildir.



Ancak burada şunu da ifade etmek gerekir ki söz konusu yaptırımlara uymamanın ciddi ticari sonuçları mevcuttur. Daha somut biçimde örneklendirmek gerekirse bir Türk şirketinin yaptırıma tabi bir Rus şirketi ile ticari ilişki içerisinde olduğunun tespit edilmesi, söz konusu Türk şirketinin hatta bu şirketin gerçek kişi ortaklarının AB ve ABD'deki (varsa) malvarlıklarının dondurulması, bu şirketin AB ve ABD şirketleri ile ticaret yapmasının yasaklanması hatta gerçek kişi ortaklarının AB ve ABD'ye girişinin engellenmesine kadar gidebilecek olumsuz sonuçlar doğurabilecektir.³⁷ Burada ayrıca hukukumuzda tüzel kişilik perdesi teorisi³⁸ olarak var olan ve tüzel kişilerin kendilerini oluşturan gerçek kişilerden bağımsız biçimde değerlendirilmesi gerektiği teorisinden farklı bir yaklaşımı içeren son faydalanan kişi (*ultimate beneficiary owner – UBO*) mevzuatından da kısaca söz etmek yerinde olacaktır. Bu mevzuat, özellikle kara para aklama ile terör finansmanı hususlarında önlem alınması için yürürlüğe konulmuş olup tüzel kişileri oluşturan gerçek kişilerin de bu anlamda dikkate alınması ve tüzel kişilerin onları oluşturan gerçek kişilerden bağımsız değerlendirilmemesi gerektiği temel fikri etrafında oluşturulmuştur.³⁹ Daha somut bir örnekle açıklamak gerekirse, UBO mevzuatı uyarınca, yolculuk çarteri sözleşmesini akdeden taşıtan şirketin son faydalanan kişisi yani şirketin kontrol ve denetimini elinde bulunduran büyük veya tek pay sahibi gerçek kişinin yaptırım listesinde olması, şirket yaptırım listesinde olmasa dahi AB ve ABD mevzuatı uyarınca yaptırıma tabi bir sözleşme olarak değerlendirilebilecektir.

³⁷ AB ve ABD yaptırımları ve bunlara uymamanın sonuçları için bkz. <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> s.e.t. 24 Ekim 2025; <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491> s.e.t. 24 Ekim 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> s.e.t. 24 Ekim 2025; <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> s.e.t. 25 Ekim 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> s.e.t. 25 Ekim 2025.

³⁸ Tüzel kişilik perdesi teorisi hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Oğuzman Kemal, Seliçi Özer, Oktay Özdemir Saibe, *Kişiler Hukuku* (Filiz Kitabevi 2012), 239-272; Serozan Rona, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku* (Vedat Kitapçılık 2011), 439-448.

³⁹ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz <<https://www.swift.com/risk-and-compliance/your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> s.e.t. 16 Aralık 2025; <<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> s.e.t. 16 Aralık 2025; <<https://www.moodyys.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> s.e.t. 16 Aralık 2025.



Yukarıdaki genel açıklamalar ışığında bir yolculuk çarteri sözleşmesinin akdedilmesinden sonra, sözleşmenin taraflarından birinin; özellikle taşıtan/gönderilen gibi sözleşme ilgisinin veya bunun son faydalanan kişininin yaptırım listesine alınması durumunda yolculuk çarteri sözleşmesinin akıbetinin ne olacağı hususu bu kısımda ele alınacaktır.

Taraflar sözleşmeyi akdederlerken var olmayan ve sözleşmenin akdi sırasında öngörülemeyen yaptırım kararının hukukumuz açısından ifa imkansızlığı oluşturup oluşturmayacağına öncelikle değerlendirilmesi gerekirse, bir önceki kısımda kısaca açıklanan ifa imkansızlığının her şeyden önce ifayı imkânsız hale getirmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda alınan yaptırım kararının yolculuk çarteri sözleşmesinin ifasını, bir diğer ifadeyle geminin veya bir kısmının yüke tahsis edilerek taşınmasını engellemeyeceği aşıkardır. Bu sebeple sözleşme akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırımın ifayı imkânsız hale getirmediğinden hareketle TBK 136-137 anlamında borçluya sözleşmeyi tek taraflı haklı fesih sebebi vermeyeceği açıktır.

Böyle bir durumun TBK 138. madde uyarınca değişen bir şart olarak değerlendirilebilip değerlendirilemeyeceği de burada ele alınmalıdır. Bu kapsamda sözleşme akdedilirken ortada olmayan bir yaptırımın sonradan ortaya çıkması, her ne kadar borçlunun ifasını imkansızlaştırmamışsa, zora sokmaktadır. Zira borçlu, yaptırma rağmen söz konusu sözleşmedeki yükümlülüklerini yerine getirirse kendisinin de yaptırım listesine alınması ve ticari anlamda geleceğini kaybetme riski ile karşı karşıya kalabilecektir. Daha somut biçimde ifade etmek gerekirse sözleşme akdedilirken sefer yapılabilecek limanın sözleşmenin akdinden sonra yaptırım listesine dahil edilmesi veya sözleşmenin karşı tarafı taşıtanın veya bu taşıtanın büyük/tek pay sahibinin sonradan yaptırım listesine alınması durumlarında taşıyan, işbu sözleşmeyi ifa etmeye devam ederse, önceki paragraflarda da açıklanmış olduğu üzere AB ve ABD nezdindeki yaptırımlara maruz kalma riski ile karşılaşabilecektir. Hal böyle iken, kanımızca ticari geleceği bu kadar büyük bir risk altına girmiş olan borçludan yolculuk çarterinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmesini istemek, her şeyden önce dürüstlük kuralı ile bağdaşmaz. Bu sebeple böyle bir durumda borcunun ifası zorlaşan çarter sözleşmesi borçlusunun mahkmeden sözleşmenin uyarlanmasını talep edebileceği kabul edilmelidir. Böyle bir uyarılama talebi karşısında mahkeme durumun niteliğine göre sözleşmeyi değişen şartlara uyarlayabilir. Bu uyarılama kararının ne şekilde olabileceğine dair somut örneklerle açıklama yapmak gerekirse, yolculuk çarteri sözleşmesindeki yüklenme/boşaltma limanlarından biri veya ikisi yaptırım kapsamındaysa



yaptırım kapsamında olmayan yakın limanlarda yükleme/boşaltma yapılması kararı verebilir. Ancak sözleşmeyi uyarlamak mümkün değilse, mesela sözleşmenin taraflarından birisi yaptırım listesinde ise, bu halde mahkeme yolculuk charteri sözleşmesinin sona ermesine karar verebilir.

Konuyu İngiliz hukukundaki imkansızlık doktrini açısından ele almak gerekirse, burada aslında sözleşmeden doğan edimlerin ifasını ticari olarak imkansız hale getiren bir durum söz konusu ise bu halde ifası imkansız hale gelen tarafın İngiliz hukukunda da sözleşmeyi sona erdirebileceği kabul edilmektedir. Ancak İngiliz hukukundaki imkansızlık doktrini uyarınca sözleşmenin sona erdirilebilmesi için ortaya çıkan imkansızlığın doğduğu tarafta edimi tamamen farklı hale getirmesi gerekmektedir. Burada ayrıca imkansızlık doktrini açısından sözleşme taraflarının öngörülemeyen riskleri sözleşme akdedilirken üstlenmiş oldukları kabul edilmekle beraber, son alınan Catalan Sea kararı ışığında ifası imkansız hale gelen tarafın özen yükümlülüğünün; bir diğer ifadeyle yolculuk charteri akdedilirken yaptırımın ortaya çıkabilme ihtimalinin olup olmadığını araştırma yükümlülüğünün çok ağırlaşmış olduğunu belirtmek gerekmektedir.⁴⁰ Kararı burada ayrıntılı biçimde açıklamak gerekirse karara konu olan olayda Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinden önce (Kasım 2021'de) akdedilen yolculuk charteri sözleşmesi uyarınca Ust Luga limanından Primorsk limanına taşıma yapılacaktır. Gemi yükleme limanına gelip hazırlık ihbarı yaptıktan sonra kendisine iletilen yükleme belgelerinde gönderen şirketin Birleşik Krallık ve AB yaptırım listesinde olan bir kişi ile bağlantısını tespit edip UBO mevzuatı ve sözleşmede bulunan açık hükme dayanıp chartererlerden alternatif emir vermelerini talep etmiş; chartererler burada sözleşmedeki yaptırım klotuna dayanılabilecek bir durum olmadığına gemi maliklerini ikna etmek için kendilerine çeşitli belgeler sunmuşlar ancak gemi malikleri bu belgeler sonucunda ikna olmadıkları için chartererler sonrasında gemi maliklerinin yüklemeyi haksız yere reddettikleri iddiasıyla sözleşmeyi haklı sebeple sona erdirmeye haklarını kullandıklarını iddia ederek sözleşmeyi sona erdirmişlerdir. Gemi malikleri sözleşmenin sona erdirilmesinin haksız olduğu iddiasıyla dava

⁴⁰ Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için Catalan Sea kararı bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. çevrimiçi, 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025; aşağıda para III/3.



açmışlardır. Kararda sözleşmede bulunan savaş klozu ayrıntılı biçimde tartışılmakla beraber tarafların özen yükümlülükleri de ayrıntılı biçimde ele alınmıştır. Mahkeme çarter sözleşmesi yapılırken gemi malikinin sözleşmenin karşı tarafındaki kişinin yaptırım listesinde olup olmadığını araştırmakla yükümlü olmakla beraber bu araştırma yükümlülüğünü mevcut bulunan internet siteleri eliyle basit bir biçimde yapmaması gerektiğini, özellikle çartererler tarafından kendisine sunulan ek belgeleri de incelemekle yükümlü olduğunu hüküm altına almıştır.⁴¹ Bu kapsamda mahkeme, sözleşme akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırım kararına dayanarak yolculuk çarterini sona erdirmek isteyen tarafın (somut olayda taşıyan/gemi malikinin) öncelikle sözleşmeyi sona erdirmek istediği anda mevcut bulunan ve güvenilir kaynaklardan elde edilmiş objektif, somut delillere dayanan yaptırım kararına dayanarak bunu yapabileceği; yüzeysel araştırmalarla elde edilen verilere dayanılarak verilmiş olan sözleşmeyi sona erdirmek kararının makul taşıyan/gemi maliki kararı olmadığını belirterek sözleşmenin sona erdirilmesinin taşıyan tarafından haksız olduğu sonucuna varmıştır.⁴²

2. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi Akdedilmeden Önce Mevcut Olan Yaptırım

Yolculuk çarteri akdedilmeden önce mevcut olan yaptırımın Türk hukuku açısından ifa imkânsızlığı oluşturmayacağı; zira bir önceki kısımda da açıklandığı üzere Türkiye Cumhuriyeti açısından ifayı imkansız hale getirecek herhangi bir uluslararası ya da ulusal hukuki bir yaptırım kararının bulunmadığı aşikardır.

⁴¹ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025.

⁴² Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için Catalan Sea kararı bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025; aşağıda para III/3.



Burada sözleşme akdedilmeden önce var olan bir yaptırım kararının TBK 138. madde uyarınca sözleşmenin uyarlanması imkanını da doğurmayacağı düşünülebilir. Zira yaptırım sözleşme akdedilirken mevcut olduğundan, başkaca ek bir durumun sözleşme akdedildikten sonra ortaya çıkmaması halinde, sözleşme akdedildikten sonra değişen bir şart söz konusu olmayacağından, sözleşmenin değişen şartlara uyarlanması talebinde bulunmak da mümkün olmayabilir. Ancak burada akla gelen bir ihtimal, somut olarak sözleşme akdedilirken mevcut olan yaptırımın sözleşmenin akdinden sonra değişmesi durumudur. Somut biçimde örneklendirmek gerekirse, sözleşme akdedilirken taşıyan halen daha yaptırıma tabi yolculuk charteri sözleşmesinin ifası için sigorta teminatı tedarik edebiliyorken sözleşmenin akdedilmesinden sonra alınan bir karar ile bu sigorta teminatını temin edemez veya navlun ücretinden çok daha yüksek bir primle temin edebilir hale geldiyse; bu halde de sözleşmenin Türk hukuku uyarınca değişen şartlara uyarlanmasının kabul edilmesi gerektiği düşünülmektedir. Daha genel bir ifadeyle, sözleşme akdedilmeden önce var olan bir yaptırım kararının TBK 138. madde uyarınca sözleşmenin uyarlanması imkanını doğurup doğurmayacağına, somut olayın şartlarını değerlendirerek karar vermek çok daha isabetli olacaktır.

İngiliz hukukundaki imkânsızlık doktrini açısından ise durum çok nettir. Burada sözleşme akdedildikten sonra ifayı imkansız hale getiren bir durumun ortaya çıkmadığı ve sözleşmenin tarafı taşıyanın sözleşme akdedilirken bu yaptırım riskini üstlendiği kabul edildiğinden bu halde imkânsızlık doktrinine dayanarak sözleşmenin tek taraflı sona erdirilemeyeceğini kabul etmek gerekmektedir ki bu durum sözleşme akdedilmeden önceki inceleme yükümlülüğünün, yukarıda açıklanmaya çalışılan Catalan Sea kararı ile bu kadar genişletilmiş olmasının ışığında kanımızca artık tartışma götürmez bir açıklıktadır.

3. Sözleşmede Açık Hüküm Bulunması Hali

Sözleşmeler hukukunun temel prensiplerinden olan irade özgürlüğü prensibi gereği kanunun emredici hükümlerinden sonra tarafların iradesine üstünlük tanınmasından hareketle sözleşmede yaptırım ve/veya savaş ya da silahlı çatışma halinde sözleşmenin akıbetini düzenleyen açık hüküm bulunması durumunda gerek Türk gerekse de İngiliz hukuku açısından bu hükmün öncelikle uygulama alanı bulacağı açıktır.

Bu kapsamda açıklamalara geçmeden önce ayrıca şunu da ifade etmek gerekir ki yolculuk charteri sözleşmelerinde kullanılan tip sözleşmeler içerisinde ya da sözleşmelerden ayrı düzenlenmiş mücbir sebep veya savaş/iç savaş/silahlı



çatışma klozlarına rastlanmakta; bu klozlar çoğu kez söz konusu mücbir sebep, savaş/iç savaş/silahlı çatışmanın belirli bir süreden uzun sürmesi halinde tarafların/ilgili tarafın sözleşmeyi sona erdirebileceklerini/erdirebileceğini düzenlemektedir.⁴³

Öncelikle Türk hukuku açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse, yukarıda yapılan açıklamalar ışığında gerek ifa imkansızlığı gerekse de aşırı ifa güçlüğüne dair TBK düzenlemelerinin yedek yükümler olduğu açıktır. Daha açık biçimde ifade etmek gerekirse, burada yolculuk çarteri sözleşmesinde savaş/iç savaş/silahlı çatışma veya mücbir sebebin ortaya çıkması durumlarına dair açık düzenlemeler mevcut ise bu halde bu düzenlemelere öncelik tanınacak; bu düzenlemelerin sonuç bağlamadığı durumlarda TBK 136, 137 ve 138. maddeler özüne uygun düştüğü ölçüde somut olaya uygulanacaktır. Ancak her durumda sözleşmedeki klozları yorumlarken Türk hakiminin temel ilke olan TMK 2. maddedeki dürüstlük kuralını da her aşamada dikkate alması gerektiği ifade edilmelidir.

Konuyu İngiliz hukuku açısından ele almak gerekirse, İngiliz sözleşmeler hukuku açısından da irade özgürlüğü ilkesinin geçerli olmasından hareketle sözleşmede öngörülen açık hükmün, imkânsızlık teorisi de dahil hemen tüm düzenlemelerden öncelikle uygulanacağı kabul edilmektedir. Bu kapsamda önceki paragraflarda açıklanan Catalan Sea kararına burada tekrar geri dönmek gerekmektedir. Zira karar, sözleşmede bulunan açık yaptırım klozunun uygulanma şartlarına da açıklık getirmektedir. Bu doğrultuda mahkeme öncelikle özel nitelikli klozların net biçimde düzenlenmesi gerektiğini; açıklık olmayan hallerde bu klozların *contra proferentem* yani buna dayanan taraf aleyhine delil teşkil edeceğini belirtmiştir.⁴⁴ Akabinde mahkeme yaptırıma maruz kalmak (“*exposure to sanction*”) teriminin hiçbir biçimde taraflardan birinin yaptırımları deldiği ya da deleceği anlamına gelmediğini ifade etmiştir.⁴⁵

⁴³ Bu hususta ayrıntılı bilgi ve uygulamada sıklıkla kullanılan GENCON ‘94 örneği ve tip Voywar klozu için bkz. <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynayı-ışgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-i45>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/> s.e.t. 13 Kasım 2025.

⁴⁴ <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025.

⁴⁵ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for->



Devamında da mahkeme, önceki paragraflarda da ifade edilmiş olduğu üzere, yaptırım kararına dayanabilmek için yapılacak olan araştırmanın objektif özen yükümü kapsamında ayrıntılı biçimde yapılması ve somut deliller ışığında yaptırım klozuna dayanılması gerektiği sonucuna varmıştır. Bu kararı da dikkate alarak bir sonuca varmak gerekirse, İngiliz hukuku açısından da yolculuk çarteri sözleşmesinde herhangi bir tereddüde yer bırakmayacak şekilde açık bir yaptırım düzenlemesi olması halinde bunun öncelikle uygulanacağı, ancak bu düzenlemenin uygulanması açısından somut veri/delillerle dayanılması gerektiği ifade edilmelidir.

SONUÇ

Bu çalışmada, uluslararası yaptırımların ve özellikle Rusya-Ukrayna savaşı bağlamında uygulanan ekonomik ve ticari kısıtlamaların, yolculuk çarteri sözleşmelerinde haklı nedenle fesih imkânı sağlayıp sağlamadığı Türk ve İngiliz hukuku perspektifinden karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Analizler hem ulusal hem de uluslararası hukuk kaynakları, güncel yargı kararları, doktrin ve uygulama örnekleri ışığında yürütülmüştür.

Bu kapsamda gerek Türk gerekse de İngiliz hukuk sistemi açısından yolculuk çarteri akdedilmeden önce var olan bir yaptırım kararının, istisnai durumlar hariç sözleşmenin taraflarına sözleşmeyi haklı sebeple fesih imkanı vermeyeceği belirtilmiştir.

Ancak durum sözleşme akdedilmeden önce var olmayıp yolculuk çarteri yapıldıktan sonra ortaya çıkan yaptırım kararı ile sözleşmede bulunan açık savaş/içsavaş/mücbir sebep klozlarının uygulanması açısından o kadar net değildir. Sözleşme yapıldıktan sonra ortaya çıkan yaptırım kararı, çarterdeki yükümlülüklerini yerine getiren taşıyanın ticari geleceğini risk altına sokabilecek nitelikteyse bu halde sözleşmeyi değişen şartlara uyarlama; uyarlamak mümkün değilse sözleşmeyi haklı sebeple sona erdirmeye hakkının taşıyana tanınması gerektiği Türk hukuku açısından dürüstlük kuralı ve TBK 138. madde ışığında kabul edilmelidir. Konu İngiliz hukuku açısından son verilen Catalan Sea kararı kapsamında tartışmalı nitelikte olup, bu karar doğrultusunda taşıyanın sözleşme akdedilmeden önce var olmayan yaptırım kararına dayanabilmesi için kendisi

shipowners> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t. 13 Kasım 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> s.e.t. 13 Kasım 2025.



açısından ediminin ifasının tamamen nitelik değiştirdiğini ve bu değişikliği özenli biçimde yapmış olduğu ayrıntılı araştırmalara rağmen öngörmesinin mümkün olmadığını ispatlaması gerekmektedir. Türk ve İngiliz hukuk sistemleri arasındaki bu farklılığa ilişkin olarak uygulamanın ihtiyaçlarını karşılamak açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse; her ne kadar Türk hukukunun uyarlama doktrininin esnekliği sayesinde somut olayın şartlarına uygun ve hakkaniyetli bir çözüm getirmesinin yerinde olduğu düşünülse de; ticari anlamda net ve somutluk getiren İngiliz hukukundaki imkansızlık (*frustration*) doktrininin deniz ticaretinin ihtiyaçlarını karşılamak açısından daha uygun olacağı ifade edilebilir.

Bu kapsamda son olarak yaptırımların yolculuk çarteri sözleşmelerinde haklı nedenle fesih hakkı doğurup doğurmayacağını, sözleşmenin akdedildiği zamandaki öngörülebilirlik, sözleşme hükümleri ve ilgili hukuk sisteminin yaklaşımına göre değişeceği değerlendirilmektedir. Bu sebeple uygulamada, sözleşme metinlerinin dikkatle hazırlanması, güncel hukuki gelişmelerin ve yargı kararlarının yakından takip edilmesi büyük önem taşımaktadır. Ayrıca tarafların, sözleşmelerine açık ve kapsamlı yaptırım/mücbir sebep klozları ekleyerek, olası riskleri en aza indirebilecekleri de belirtilmelidir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Bayram M. H, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (B. 4, Seçkin Yayınları 2019)
- Baysal B, *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü* (Oniki Levha Yayınları, 2020)
- Combacau J ve Sur S, *Droit International Public* (B. 6, Montchrestien 2004)
- Çağa T ve Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 10, XII Levha Yayınları 2010)
- Eren F, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları 2022)
- Kaner D. İ, *Deniz Ticareti Hukuku, C. II* (B. 2, Filiz Kitabevi 2014)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları 2020)
- Kender R, Çetingil E ve Yazıcıoğlu E, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 15, Filiz Kitabevi 2020)
- Oğuzman K, Öz T, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. I* (Filiz Kitabevi 2022)
- Oğuzman K, Seliçi Ö, Oktay Özdemir S, *Kişiler Hukuku*, (Filiz Kitabevi, 2012)



Pazarıcı H, *Uluslararası Hukuk* (B. 3, 2005)

Serozan R, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku*, (Vedat Kitapçılık, 2011)

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku I* (B. 6, Vedat Kitapçılık 2022)

Tandoğan H, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (1961 Basısından tıpkı Bası, Vedat Kitapçılık 2010)

Tekinay S. S, Akman G. S, Burcuoğlu H ve Altop A, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi 1993)

Treitel G, *Frustration and Force Majeure*, (Thomson Sweet & Maxwell, 2014)

Makaleler

Bozkurt B, '6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi' (2016) 32(2) BATİDER 177

İnternet Kaynakları

'19th package of sanctions against Russia: EU targets Russian energy, third-country banks and crypto providers' (European Council, 23 October 2025) <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> s.e.t. 24 Ekim 2025

'A4ID English Contract Law at a Glance' (A4ID) <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 6 Nisan 2023

'Are Sanctions Against Russia Making a Difference?' (Council on Foreign Relations) <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> s.e.t. 25 Ekim 2025

'Catalan Sea: Sanctions Clauses and Evidence Control' (Quadrant Chambers) <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> s.e.t. 13 Kasım 2025

'Court's Decision Addresses the Construction and Operation of Sanctions Clauses in Charterparties' (DWF Group) <<https://dwfgroup.com/en/news->



and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties> s.e.t.13 Kasım 2025

‘Court Decision Reshapes Sanctions Risk Assessment for Shipowners’ (Wikborg Rein) <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> s.e.t. 13 Kasım 2025

‘EU sanctions press release’ (European Commission) <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491> s.e.t. 24 Ekim 2025

‘Force Majeure and Frustration Issues from a Charterer’s Perspective’ (UK Defence Club) <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Force Majeure’ (Steamship Mutual) <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Frustration & Force Majeure’ (West of England P&I) <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘GENCON 94’ (BIMCO) <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> s.e.t.13 Kasım 2025

‘History of US Sanctions on Russia’ (Visual Capitalist) <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm=>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘International sanctions during the Russo-Ukrainian War’ (Wikipedia) <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘İngiliz Hukukunda Mücbir Sebep’ (Ülgener) <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Press Release JY1298’ (US Department of the Treasury) <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘Rusya’nın Ukrayna’yı İşgalinin Sözleşmeler Üzerindeki Hukuki Etkileri: Savaş ve Yaptırım Klotzları’ (Ülgener) <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynayı->



isgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-
i45> s.e.t.13 Kasım 2025

‘Sanctions Map’ (EU) <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> s.e.t. 24 Ekim 2025

‘Strike Impact on Shipping’ (HFW) <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> s.e.t. 6 Nisan 2023

‘Ukraine and Russia Sanctions’ (US Department of State) <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘Ukraine: Overview of U.S. Sanctions’ (US Congress) <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> s.e.t. 25 Ekim 2025

‘United Nations Security Council Resolution 2623’ (UN Documents) <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> s.e.t. 16 Ekim 2025

‘United Nations Security Council Resolution 2623’ (Wikipedia) <https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623> s.e.t. 16 Ekim 2025

‘War Risks Clause for Voyage Charter Parties 2025’ (BIMCO) <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/> s.e.t.13 Kasım 2025

‘What is Force Majeure?’ (NEPIA) <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 6 Nisan 2023

Tonzip Maritime Ltd v Catalan Sea’ (vLex) <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> s.e.t.13 Kasım 2025

<<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> s.e.t.13 Aralık 2025

<<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> s.e.t.16 Aralık 2025

<<https://www.moody's.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> s.e.t.16 Aralık 2025

<<https://www.swift.com/risk-and-compliance/know-your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> s.e.t.16 Aralık 2025



-Çeviri / Translation-

A COMPARATIVE ASSESSMENT UNDER TURKISH AND ENGLISH LAW OF WHETHER THE SANCTIONS IMPOSED DUE TO THE RUSSIA–UKRAINE WAR MAY CONSTITUTE GROUNDS FOR UNILATERAL TERMINATION OF VOYAGE CHARTERPARTIES*

*RUSYA UKRAYNA SAVAŞI DOLAYISIYLA KONULMUŞ OLAN
YAPTIRIMLARIN YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDE TEK
TARAFI SONA ERDİRME SEBEBİ OLARAK KABUL EDİLİP
EDİLEMEYECEĞİ HAKKINDA TÜRK VE İNGİLİZ HUKUK SİSTEMLERİ
AÇISINDAN MUKAYESELİ BİR DEĞERLENDİRME*

Asst. Prof. Banu BOZKURT**

ABSTRACT

Among the various types of contracts used in maritime carriage, voyage charterparties under which a vessel, in whole or in part, is allocated for one or more voyages constitute perhaps the most fundamental form. The extent to which such agreements are affected by the sanctions imposed as a consequence of the Russia–Ukraine war, and whether these sanctions grant a unilateral right of termination, has become a subject of legal debate.

* Research Article, Submission Date: 14.11.2025 / Acceptance Date: 20.12.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1823736.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

** Asst. Prof., Akdeniz University Faculty of Law, Department of Maritime Law (bozkurtbanu35@gmail.com) (ORCID: 0000-0002-0630-3681).



In this context, when the issue is examined under Turkish and English law, it may be accepted that if a sanction measure arises after the conclusion of a voyage charterparty, and if such measure was unforeseeable at the time of contracting and renders the debtor's performance excessively onerous to an extent that it can no longer reasonably be expected, then a unilateral right of termination may arise.

However, reliance on sanctions that already existed prior to the conclusion of the contract cannot justify unilateral termination.

Furthermore, where the voyage charterparty contains an explicit clause addressing the matter, both legal systems generally give precedence to the parties' autonomy; therefore, the issue must be assessed primarily within the framework of the contractual provision in question.

Keywords: •Russia Sanctions •Voyage Charterparty •Unilateral Termination Right of Voyage Charterparty

ÖZ

Denizyolu ile yapılan taşımalarda kullanılan sözleşme türlerinden belki de en temelini oluşturan geminin bir kısmı veya tamamının bir veya birden çok sefer için yüke tahsis edildiği sözleşme türü olan yolculuk çarteri sözleşmeleri Rusya-Ukrayna savaşı dolayısıyla konulmuş olan yaptırımlardan etkilemekle bunun tek taraflı sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı verip vermeyeceği ise hukuken tartışılmaktadır.

Bu kapsamda konu Türk ve İngiliz hukukları açısından değerlendirildiğinde yolculuk çarteri sözleşmesi akdedildikten sonra ortaya çıkan yaptırım kararı sözleşme akdedilirken öngörülemez ve sözleşmenin borçlu tarafının borcunu ifasını kendisinden beklenemeyecek ölçüde zorlaştırıyorsa, bu halde sözleşmeyi tek taraflı sona erdirmeye hakkı vereceği kabul edilebilmektedir. Ancak, sözleşme akdedilmeden önce var olan yaptırıma dayanarak sözleşmenin tek taraflı sona erdirilmesi mümkün olamayacaktır.

Ayrıca burada yolculuk çarteri sözleşmesi içerisinde konuya dair açık düzenleme var ise, her iki hukuk düzeni açısından da tarafların iradelerine öncelik tanınacağından, bu düzenleme kapsamında konunun değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: •Rusya Yaptırımları •Yolculuk Çarteri •Yolculuk Çarterini Tek Taraflı Sona Erdirme Hakkı

INTRODUCTION

Voyage charterparties that is an agreement where a part or all of the vessel is allocated to cargo for one or more voyages and perhaps the most fundamental type of contract used in maritime transport having a significant portion on global trade, are affected by crises arising internationally. Crises and wars whose effects are particularly manifested in the field of international maritime transportation, as well as international decisions adopted in connection therewith—especially those imposing restrictions through sanctions—may significantly impede or

render impossible the performance by the parties to a voyage charterparty of their contractual obligations

In this context, with the outbreak of the Russia-Ukraine War comprehensive economic and trade sanctions against Russia were imposed by the United States, the United Kingdom, the European Union, and several other countries which is also the subject of this study. These sanctions include but not limited measures such as prohibiting the export of certain goods and services, blocking access to certain ports, restricting shipping operations, and imposing sanctions on financial transactions. These sanctions have a direct impact on the performance of contract of carriage, seriously complicating or even making it impossible for the parties to fulfill their obligations arising from contract of carriage.

Accordingly, this study seeks to address the question of whether the specific factual circumstances arising from such sanctions may be regarded as a justified ground for the termination of voyage charterparties.

In seeking the answer to this question, the aim is to conduct a comparative study between English law, as frequently governing law of the charterparties, and Turkish law, by revealing the similarities and differences between the two legal systems in this regard. The choice of English law for comparison is not coincidental. In maritime law practice, English law is often preferred as the governing law for contract of carriage, and for this reason, the standard provisions used in contracts are generally determined based on the logic of the English legal system. For these reasons, while the question of whether the concrete circumstances arising from sanctions constitute a justified ground for termination of voyage charterparties is examined from the perspective of Turkish law, it is also considered appropriate to take into account English law—which has increasingly been the subject of judicial assessment in practice—and to conduct a comparative analysis between the two legal systems.

Within this framework, the study will first address, under the heading of general explanations concerning the relevant concepts, the notion of sanctions and the international legal validity of the sanctions currently in force. Subsequently, with specific reference to voyage charterparties, general explanations will be provided regarding the types of contracts used in carriage of goods by sea, followed by an outline of the grounds for termination for just cause under Turkish law and English law.



Following the general explanations, the final section will separately address whether sanctions constitute grounds for termination of the contract under both legal systems in three distinct scenarios. In this respect, the first subheading will examine whether a sanction imposed after the conclusion of a voyage charterparty may constitute a ground for termination of the contract, while the second subheading will assess the effects of a sanction that existed prior to the conclusion of the contract. The final subheading will address situations in which voyage charterparties contain specific contractual provisions governing such circumstances.

I. GENERAL INFORMATION

1. The Concept of Sanctions and the Nature of Sanctions Imposed in Connection with the Russia-Ukraine War

The term “sanction” refers to the imposition of restrictive measures by a state or group of states against another state or non-state actor, prohibiting specific or general financial and/or commercial activities.¹

In international law, the term “sanctions” encompasses all restrictions, including embargoes, and is understood to cover all such measures. The fundamental reason for this lies in Article 41 of Chapter VII of the United Nations (UN) Charter, which forms the basis for the concept of sanctions. According to Article 41,

“The Security Council may decide what measures not involving the use of armed force are to be employed to give effect to its decisions, and it may call upon the Members of the United Nations to apply such measures. These may include complete or partial interruption of economic relations and of rail, sea, air, postal, telegraphic, radio, and other means of communication, and the severance of diplomatic relations.”

Pursuant to this article, the Security Council may decide to impose economic and/or diplomatic sanctions against a state without resorting to military force. The most widely applied and most legitimate sanctions in international law are those imposed as a result of decisions taken by the UN Security Council under this article. Pursuant to Article 41 of the UN Charter, for such a sanction decision

¹ For detailed information and explanation on this matter, see. Jean Combacau and Serge Sur, *Droit International Public* (6th edn, Montchrestien, 2004), 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk* (3rd edn, 2005), 6-10, 399-400.

to be made, the Security Council must be convened and a decision in this regard must be taken.

In addition, organizations formed as a result of regional integration between states at the international level (European Union - EU) or certain states may also impose sanctions. However, such decisions are not international sanctions imposed by the UN Security Council but are only regional/national decisions that are binding on the relevant state or states.²

In this regard, if the sanctions imposed on Russia after the Russia-Ukraine war broke out, following Russia's military intervention in Ukraine, on February 27, 2022 should be evaluated, the UN Security Council adopted Resolution S/RES/2623 and initiated the Council's emergency special session.³ However, Russia vetoed this call as it is a permanent member of the UN Security Council; China, India, and the United Arab Emirates abstained from voting, and although the call for a meeting remains on the agenda, it has not yet taken place.⁴ Therefore, there is currently no sanctions resolution against Russia issued by the UN Security Council in the international arena.

The question that naturally comes to mind here is what the term "Russian sanctions," which is frequently discussed in practice, means in legal terms. In this context, as sought to be explained in the foregoing paragraphs, it is evident that decisions adopted not under the auspices of the United Nations but by individual states or regional organizations are considered as sanctions imposed within the scope of national sovereignty.

In this regard, it is observed that the sanctions effectively applied against Russia in the international arena are those imposed by the EU, the United Kingdom, and

² For detailed information and explanation on this matter, see. Jean Combacau and Serge Sur, 27-28, 211-212, 724-725; Hüseyin Pazarcı, 6-10, 399-400.

³ For detailed explanations on this subject, see. <https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623> accessed 16 October 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> accessed 16 October 2025.

⁴ For detailed explanations on this subject, see. <https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623> accessed 16 October 2025; <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> accessed 16 October 2025.



the United States (US).⁵ To briefly explain these sanctions, following Russia's intervention in Ukraine's Donetsk region, the EU adopted Council Regulation (EU) No 269/2014 on March 17, 2014, against interventions threatening or violating Ukraine's independence, sovereignty, and territorial integrity; subsequently renewed or amended several times through published packages, expanding the scope of the sanctions.⁶ EU sanctions, on the one hand, include lists of designated legal and natural persons, and on the other hand prohibit trade with Russia in numerous sectors—most notably in the military field—while permitting trade solely for the purposes of meeting essential needs. These sanctions are binding on all Member States and must be applied directly by them without the need for transposition of the Regulation into national law.⁷ Although the consequences of non-compliance with these sanctions are not explicitly stipulated in the regulations, it has been observed in practice that individuals and institutions that fail to comply might be included in the prohibited list.

Similarly, the US has also imposed sanctions in this regard. In this context, the first set of measures was introduced by way of a presidential decree following the intervention in Ukraine in 2014, and within this initial wave of sanctions, Russian banks, financial institutions, the energy sector, and products with a strong military end-use dimension were specifically targeted.⁸ These sanctions were elevated to the level of law in 2017,⁹ however, the main sanctions were

⁵ Of course, there are sanctions imposed by other countries as well, but since most of these sanctions have been observed to follow those of the EU and the US, the sanctions of other countries have not been examined here.

⁶ In this context, the latest Package 19 was published on October 23, 2025. For detailed information on the subject and the content of the package and sanctions, see. <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> accessed 24 October 2025; <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491> accessed 24 October 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> accessed 24 October 2025.

⁷ For detailed explanations on the direct applicability and direct effect of EU law sources, see. Mehmet Hanifi Bayram, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (4th edn, Seçkin Yayınları, 2019), 174 – 189.

⁸ For more detailed information, see. <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> accessed 25 October 2025; <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm=>> accessed 25 October 2025.

⁹ For more detailed information, see. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?> accessed 25 October 2025.

imposed after 2022, particularly through presidential decrees known as *Executive Orders*.¹⁰ The sanctions imposed after 2022, which have been expanding day by day, have targeted the finance, energy, technology, and defense industries in particular, with thousands of individuals and companies being added to the sanctions list, severely restricting Russia's access to the dollar system and global financial transactions.¹¹

In conclusion, for the purposes of this section, the sanctions imposed against Russia cannot be characterized as an international sanctions regime based on a decision adopted under the auspices of the United Nations, nor as a regime amounting to the exercise of a right of direct enforcement under international law. In other words, this sanctions regime is not a binding sanctions regime in the sense of international law, but rather constitutes "economic measures" taken individually by sovereign states such as the US and the UK, or by unions of member states such as the EU, within the scope of their own foreign policies, to be used as a means of "economic and financial pressure." Accordingly, such measures do not have binding force under international law vis-à-vis states that have not adopted them through the exercise of their own sovereign authority. To put it more clearly, the sanctions imposed by both the EU and the US against Russia have no binding effect on our country unless they are accepted in accordance with our Constitution and related legislation.

2. General Overview of Contract Types Used Carriage of Goods by Sea and Voyage Charterparties

In carriage of goods by sea, various types of contracts are employed depending on the preferences of the party interested in the cargo and the carrier on the other side.

¹⁰ For more detailed information, see. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?> accessed 25 October 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> accessed 25 October 2025.

¹¹ For more detailed information, see. <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?> accessed 25 October 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025.



Within this framework, the first type of contract encountered under the Turkish Commercial Code (TCC) regulation is the bareboat charterparty, in which the entire transportation process is carried out under the control of the charterer.

In this context, the first one encountered in the Turkish Commercial Code (TCC) regulation is the bareboat charterparty, in which the entire transportation process is carried out under the control of the charterer.¹²¹³ As well as bareboat charterparties (with crew) than charterparties by demise (with crew), are accepted as a type of lease of movable property both in doctrine and pursuant to the law, and TCC article 1130 accordingly stipulates that in cases where there is no provision in the TCC, the ordinary lease provisions of the Turkish Code of Obligations (TCO) shall also apply to bareboat charterparties to the “*extent that their nature permits*”.¹⁴

Unlike the bareboat charter/charter by demise, in cases where the person to whom the vessel is allocated does not take over the technical control and operation of the ship but only assumes the commercial control, the contract must be characterized not as a ship lease but as a time charterparty. As defined in Article 1131 of the Turkish Commercial Code (TCC), time charterparties, unlike ship lease agreements, are contracts under which only the commercial employment and management of the vessel are placed at the disposal of the charterer, while the technical management and navigation of the vessel remain with the party allocating the vessel.¹⁵

Contracts of carriage by sea, namely freight contracts concluded between the carrier and the shipper, are regulated under the Turkish Commercial Code (TCC)

¹² In carriage by sea, it is accepted that the contract of carriage is established between the carrier and the shipper, and the shipper constitutes the counterparty to the contract. In this context, the shipper may be the owner of the cargo or may be one of various other persons such as the seller, freight forwarder, or buyer. For detailed explanations on this matter, see Tahir Çağa and Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II* (10th edn, XII Levha Yayınları, 2010), 3-6; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (6th edn, Vedat Kitapçılık, 2022), 360-363; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku* (15th edn, Filiz Kitabevi, 2020), 333-340; Deniz İnci Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, Filiz Kitabevi, 2014), Vol. II, 4; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları, 2020), 190-193.

¹³ For detailed explanations regarding bareboat charterparty, see. Bülent Sözer, 399-407; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 313-322; Hacı Kara, 149-169.

¹⁴ Bülent Sözer, 363-367; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 313-314; Hacı Kara, 149.

¹⁵ For detailed explanations regarding time charterparties, see. Bülent Sözer, 370-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 322-326; Deniz İnci Kaner, Vol. II, 10-12; Hacı Kara, 170-181.



under two distinct categories: liner (general cargo) contracts and voyage charterparties.

In this context, the liner carriage contracts may be defined as agreement where the contractual relationship is generally documented by a bill of lading, under which the carrier retains full control over the vessel and its commercial employment, and the shipper's obligations are limited to delivering the cargo in accordance with the carrier's schedule.¹⁶

Unlike all of the aforementioned types of contracts of carriage, where the shipper or charterer seeks to have a part of the vessel or the vessel as a whole allocated to its cargo, the contractual form preferred is the voyage charterparty, which constitutes another form of the contract of affreightment. In a voyage charter, the charterer assigns all or part of the ship; one or more voyages of the ship to its cargo and, in return, undertakes to pay the freight.¹⁷ In a voyage charterparty, since the vessel is allocated in whole or in part to the cargo, the loading and discharging dates¹⁸ and ports are determined by the charterer. Consequently, unless otherwise expressly agreed in the contract or unless the circumstances fall within situations protected by the general provisions of the law, it is accepted—both under statutory regulations and in standard form charterparty clauses commonly used in practice, as well as in legal doctrine and judicial decisions—that the charterer must bear the risks arising in particular at the ports.¹⁹

To elaborate further on the voyage charterparty, which constitutes the foundation of the present study, under such a contract, once the vessel arrives at the anchorage area designated pursuant to Article 1142 of the Turkish Commercial

¹⁶ For detailed information on the contract of carriage of goods, see. Tahir Çağa and Rayegan Kender, 6-9; Bülent Sözer, 364-3-67; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 330, 355, 360; Deniz İnci Kaner, Vol. II, 1-46; Hacı Kara, 186.

¹⁷ For detailed information about the voyage charterparty, see Tahir Çağa and Rayegan Kender, 6-65; Bülent Sözer, 371-398; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 329-361; Deniz İnci Kaner, Vol. II; Hacı Kara, 181-282.

¹⁸ Due to the nature of carriage of goods by sea, loading and unloading dates are not set as exact dates; instead, approximate date ranges are specified here. For detailed explanations on this matter, see Tahir Çağa and Rayegan Kender, 23-53; Bülent Sözer, 422-433, 435-438; Rayegan Kender, Ergon Çetingil and Emine Yazıcıoğlu, 344-359; Deniz İnci Kaner, Vol. II, 22-32, 39-41; Hacı Kara, 195-205, 206-208.

¹⁹ For detailed explanations on this matter, see. Banu Bozkurt, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri and Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi", 2016, 32 (2), 177-207.



Code (TCC), a notice of readiness is given in accordance with Article 1152 of the TCC. Such notice is not subject to any formal requirements and is deemed effective solely upon receipt by the consignee. Unless otherwise stipulated in the contract, in accordance with TCC Article 1153, if loading has not commenced earlier, the loading period (namely laytime) shall commence on the first calendar day following the receipt of this notice by the consignee. The laytime may be fixed by the contract. Where it has not been expressly agreed, pursuant to Article 1152(2) of the TCC, the laytime shall be calculated on the basis of the time that would be required for loading to be completed by “*twenty-four hours of continuous working*,” taking into account the loading port, the vessel employed for the carriage, the loading facilities and equipment, the nature of the cargo, as well as the regulations of the port of loading and local customs. Upon the expiration of the laytime, where agreed between the parties either at the time of the conclusion of the contract or thereafter, the period of demurrage commences pursuant to Article 1154 of the TCC. The demurrage period is a time subject to remuneration, which may be fixed by the contract; where it has not been determined therein, pursuant to Article 1155 of the TCC, the carrier’s necessary and useful expenses are deemed to be covered by the demurrage remuneration. Upon the expiration of the demurrage period, the carrier is not obliged to wait any longer, as expressly provided under Article 1160 of the TCC. However, under the same provision, should the carrier nevertheless wait beyond this period, it may claim compensation for the expenses incurred and for the loss suffered as a result of such additional waiting.

The voyage charterparty ends with the completion of the carriage, in other words, after the ship arrives at the port of destination, reaches the anchorage point in accordance with TCC Article 1166 just as in the case of loading, tenders the notice of readiness in accordance with Article 1168, and the cargo is then delivered to the consignee within the discharging and demurrage periods pursuant to the provisions of TCC Articles 1169 et seq., or by depositing the cargo at a place of deposit or having it sold in accordance with the provisions of default of the creditor²⁰ pursuant to TCC Article 1174.

In addition to the completion of the carriage, a voyage charterparty may also be terminated, pursuant to Article 1159 of the TCC, by way of termination of the contract where loading has not been effected despite the expiration of the laytime

²⁰ For detailed explanations regarding creditor default, see. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* Vol. I (Filiz Kitabevi, 2022), 361-366.

and the demurrage period, provided that written notice is given to the charterer. This mechanism operates in parallel with the provisions of the Turkish Code of Obligations (TCO) governing the termination of synallagmatic contracts. Similarly, the legislator provides that, after the completion of loading, the charterer may, in certain circumstances and subject to covering the relevant expenses, terminate the contract. Furthermore, the TCC stipulates that, where discharge is not carried out within the prescribed period, the carrier may terminate the contract of carriage by depositing the cargo, or the proceeds obtained from its sale, in accordance with Articles 107 to 109 of the TCO, upon giving notice to the charterer and/or the consignee, as indicated above. Finally, beyond these explicit provisions set forth in the TCC, it must be noted that, given that the TCC forms an integral part of the Turkish Civil Code (TCCiv) system and, by extension, of the TCO, the termination of a voyage charterparty is also possible pursuant to the general provisions of the TCCiv and the TCO.

3. The Concept of Unilateral Termination of Contract under Turkish Law

Under Turkish law, the unilateral termination of a contract may arise on the basis of various justified grounds. The primary ground is the other party's failure to duly and fully perform the contractual obligation assumed.

However, the justified grounds forming the subject matter of the present study arise, at a general level, in the form of impossibility of performance. Within this framework, under the present heading, impossibility of performance and excessive hardship will be outlined in their general aspects.

First, it is considered necessary to define the concept of impossibility of performance. Article 136 of the Turkish Code of Obligations (TCO) defines impossibility of performance as the situation where performance of the obligation becomes impossible due to reasons for which the debtor cannot be held responsible; Article 137, in turn, regulates cases where not the entire obligation but only part thereof has become impossible, characterizing such situations as partial impossibility of performance. Pursuant to the common framework of both provisions, where impossibility of performance occurs, the debtor is released from its obligation; however, in the case of synallagmatic contracts, the debtor is required to return what has been received on the basis of



the rules on unjust enrichment, and is further obliged to notify the creditor of the impossibility of performance without delay.²¹

The second sentence of Article 137 of the Turkish Code of Obligations (TCO), which regulates partial impossibility of performance, underscores the significance attributed to the parties' intention at the time of the formation of the contract by providing that, where it is clear that the contract would not have been concluded had the partial impossibility of performance been foreseeable at the time of contracting, the entire obligation shall be extinguished. Furthermore, pursuant to the second paragraph of the same article, in synallagmatic contracts, where partial impossibility of performance arises, the remaining part of the obligation may be performed and the counter-performance may be rendered proportionately, provided that performance of the remaining part is possible and the creditor consents to such partial performance; however, where the obligation is indivisible or the creditor does not consent to partial performance, a case of total impossibility of performance shall be deemed to exist.

Perhaps the most concrete manifestation of impossibility of performance is force majeure. The concept of force majeure is defined in Turkish legal doctrine as an *extraordinary event* arising beyond the control of the parties, which is unforeseeable and insurmountable, and which absolutely and inevitably prevents the breach/performance of the obligation.²² In this context, force majeure should also be considered a type of impossibility of performance.²³ In addition, it is argued in doctrine that if the circumstances constituting force majeure are enumerated in a restrictive manner in the contract, circumstances not falling within this enumeration should no longer be considered as force majeure.²⁴ However, even in such a case, it must be accepted that an assessment is still required as to whether a force majeure event not expressly enumerated in the contract gives rise to impossibility of performance within the meaning of Article

²¹ Fikret Eren *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları, 2022), 584; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi, 1993) 1002; Haluk Tandoğan, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (Facsimile Edition of the 1961 Edition, Vedat Kitapçılık, 2010) 463-468; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, 418.

²² Fikret Eren, 584; Kemal Oğuzman, Turgut Öz, Vol. I, 418; Selahattin Sulhi Tekinay, G. Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu Atilla Altop, 1002; Haluk Tandoğan, 463-468.

²³ Tandoğan, 468.

²⁴ Tandoğan, 468.



136 of the TCO.²⁵ Furthermore, it is also possible for the parties to agree by contract that the debtor shall remain liable for the obligation even in the event of the occurrence of force majeure.²⁶ However, in such a case, where the force majeure event does not give rise to impossibility of performance within the meaning of Article 136 of the TCO, it must be accepted that the debtor remains obliged to perform the obligation. In addition, if force majeure causes partial impossibility of performance in accordance with TCO Article 137, it should also be stated that the debtor will be responsible for continuing to perform the remaining part.

Within this framework, the possibility must also be addressed that the impossibility of performance may not render performance itself impossible, but merely make timely performance impossible, in other words, that it may result in the debtor falling into default. In such a case, it should be accepted that Article 118 of the TCO will apply, and that a debtor who proves that it is not at fault in falling into default shall not be liable to compensate the creditor for the loss suffered as a result of the late performance of the obligation. Similarly, it must be accepted that, where the debtor falls into default due to an unforeseen event, the provision of Article 119 of the Turkish Code of Obligations (TCO) shall also find application, pursuant to which the debtor, upon proving the absence of fault, cannot be held liable for the damage suffered by the creditor.²⁷

Finally, in this context, the issue of adaptation of contracts to changed circumstances on the grounds of excessive hardship pursuant to Article 138 of the TCO must also be explained. In the law of contracts, the theory of adaptation of contracts to changed circumstances, which stands in contrast to the principle of *pacta sunt servanda*, was applied under Turkish law through the case law of the Court of Cassation on the basis of Article 2 of the TCCiv until the entry into force of the current TCO; this theory has now found its statutory expression in Article 138 of the TCO.²⁸ Accordingly, where an extraordinary circumstance that

²⁵ For more detailed assessments on this matter, see. Başak Baysal, *Sözleşmenin Uyarlanması*, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü (Oniki Levha Yayınlar, Kasım 2020) 199-200.

²⁶ Tandoğan, 468.

²⁷ Although the text of the article uses the term *unforeseen circumstances*, it is accepted in doctrine that this should be broadly interpreted to include force majeure. See, in this regard, Kemal Oğuzman, Turgut Öz, Vol:1, 500-502.

²⁸ BAYSAL, 117-149, 161-448. As an example of Supreme Court decisions on this matter 11th C.C. 12.12.1994, M. 1994/5786, D. 1994/9585; 13th C.C. 06.04.1995, M. 1995/145, D. 1995/3339; 11th C.C. 01.04.2002, M. 2001/10794, D. 2002/2870. <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> accessed 13.12.2025.



was unforeseeable and could not reasonably have been foreseen at the time of the conclusion of the contract subsequently arises, provided that such circumstance is not attributable to the debtor and has rendered performance of the obligation excessively onerous for the debtor in a manner contrary to the principle of good faith, the debtor may request the court to adapt the contract to the changed circumstances, either where the obligation has not yet been performed or where it has been performed with an express reservation of rights. Where adaptation is not possible, only in such a case the court could decide to the rescission of the contract. The provision further expressly stipulates that, in respect of contracts involving continuous performance, termination rather than rescission shall be applicable.

4. The Concept of Unilateral Termination of Contract Under English Law

As briefly indicated in the introductory part of this study, English law is frequently the governing law chosen by the parties in maritime commercial contracts, particularly in the practice of voyage charterparties, which constitute the main subject matter of the present work. For this reason, standard form contracts and standard contractual clauses developed in line with the needs of commercial practice are very often drafted with reference to English law. That is why, this study seeks to examine Turkish law and English law in a comparative manner; accordingly, in order to enable a clear and structured comparison, it has become necessary to explain the concept of unilateral termination of contracts under English law.

In English contract law, termination on the basis of justified grounds is recognized in considerably more limited and exceptional circumstances than in Continental European legal systems. Unlike Turkish law, English law does not recognize a general right whereby a party may, solely by reason of the other party's non-performance, directly terminate the contract or suspend performance of its own obligation.

For such a situation to entitle the other party to suspend performance or to terminate the contract, the non-performance must, under English law, be of a substantial nature;²⁹ moreover, it must amount to a repudiatory breach, that is, a

²⁹ <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and->

breach going to the root³⁰ of the contract or, more precisely, to the foundation of the contractual bargain. In this regard, where it is accepted that the contractual obligation in question—whether expressly or implicitly—constitutes a fundamental obligation, its non-performance entitles the other party to withhold its own performance.³¹

Accordingly, within the English legal system, the grounds for termination or discharge of contracts are in most cases set out in detail within the contract itself; where such grounds are not expressly stipulated, the doctrine of frustration—which may broadly be translated into Turkish as a theory of impossibility and bears resemblance to the concept of impossibility of performance under Turkish law—comes into consideration.³²

In this context, the doctrine of frustration is similar in definition to the impossibility of performance in our law. In order to invoke the doctrine of frustration, it is necessary that, after the conclusion of the contract, a situation arises that is unforeseeable and renders the performance of the obligations arising from the contract physically or commercially impossible, or completely changes the nature of these obligations compared to the situation at the time of the

frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/ (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

³⁰ <http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

³¹ Baysal, 80-81; Treitel Guenter, *Frustration and Force Majeure* (Thomson Sweet & Maxwell, 2014), 19-009-19-041; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

³² For detailed explanations on this matter, see. <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; Ülgener, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 06 Nisan 2023 2-4.



conclusion of the contract. The contract may be terminated if such situations arise.³³ Therefore, this theory may apply in cases where an unforeseen circumstance arises that could frustrate the parties' mutual intent as embodied in the contract and could not have been anticipated at the time the contract was entered into.³⁴

However, where a situation that would otherwise fall within the scope of the doctrine of frustration arises as a result of the fault of one of the parties, it is not possible to invoke the doctrine of frustration and, consequently, the possibility of terminating or discharging the contract..³⁵

Similarly, where a situation that could otherwise be characterised as falling within the scope of the doctrine of frustration has been expressly regulated by the contract, the doctrine of frustration will no longer find application.³⁶

³³ Baysal, 79-80; ÜLGENER, <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 06 Nisan 2023 2-3; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

³⁴ Baysal, 80-81; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

³⁵ Ülgener <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> s.e.t. 06 Nisan 2023 3-4; <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> (06.04.02023); <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.

³⁶ <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> s.e.t. 06 Nisan 2023; <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> s.e.t. 06 Nisan 2023;

Finally, turning to the concept of force majeure, under English law force majeure is defined as an event arising beyond the reasonable control of one or both of the contracting parties, which was unforeseeable at the time of the conclusion of the contract and which prevents the party or parties from performing their contractual obligations. While, under this doctrine, the unforeseeability of the force majeure event at the time of contracting is likewise required, it is also emphasized within this legal system that contractual provisions must expressly stipulate the legal consequences to be attached to the occurrence of a force majeure event. More explicitly, unlike in Continental European legal systems, under English law it is necessary for the contract itself to attach legal consequences to a force majeure event that was unforeseeable at the time of the conclusion of the contract and arose beyond the control of the parties. Failing such contractual regulation, it is not possible under English law to terminate the contract on the basis of force majeure, except insofar as the doctrine of frustration, as discussed above, may apply. In this regard, it should be emphasized that force majeure clauses are commonly incorporated into contracts governed by English law, and that such provisions must be examined with particular care.

Within the scope of all these explanations, if a general assessment is to be made regarding the termination of contracts for justified grounds under English law, if a situation arises beyond the reasonable control of the parties/one of the parties and at the same time renders the performance of the contract/contractual obligations impossible, then the theory of frustration may apply and the contract may be terminated for justified ground under this theory. Other than that, if the reasons for termination are explicitly listed in the contract (especially force majeure), termination of the contract for justified grounds may also be possible in case of the occurrence of those reasons.

<<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/> (06.04.2023);
<<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> s.e.t. 06 Nisan 2023.



II. ANALYSIS OF WHETHER CURRENT SANCTION/SANCTIONS CONSTITUTE(S) GROUNDS FOR UNILATERAL TERMINATION OF THE VOYAGE CHARTERPARTY

1. Sanction Arising After the Conclusion of the Voyage Charterparty

It has been explained above that the sanctions imposed on Russia are not international in nature; they have been adopted by the relevant states/EU in a manner that will only have national/regional effects. Therefore, before proceeding to the explanations on this matter, it is necessary to reiterate a point that has already been examined above. Legally speaking, there is no international regulation that compels the Republic of Türkiye to impose sanctions against Russia, nor is there a decision taken at the national level by the Republic of Türkiye. However, it should also be noted that failure to comply with these sanctions has serious commercial consequences. To give a more concrete example, the determination that a Turkish company maintains commercial relations with a sanctioned Russian entity may give rise to severe adverse consequences, including the freezing of the Turkish company's assets—and, where applicable, those of its individual shareholders—located in the European Union and the United States, the prohibition of the company from engaging in trade with EU and US entities, and even the denial of entry of its individual shareholders into the EU and the United States.³⁷ At this point, it is also appropriate briefly to address the concept of the ultimate beneficial owner (UBO), which reflects an approach differing from the doctrine of the corporate veil³⁸ recognized under Turkish law, whereby legal persons are assessed independently from the natural persons constituting them. The UBO legislation, which has been enacted primarily as a preventive measure against money

³⁷ For EU and US sanctions and the consequences of non-compliance with them, see <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> accessed 24 October 2025; <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491> accessed 24 October 2025; <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> accessed 24 October 2025; <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025; <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?> accessed 25 October 2025; <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025; <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> accessed 25 October 2025.

³⁸ For detailed explanations on the corporate veil theory, see. Oğuzman Kemal, Seliçi Özer, Oktay Özdemir Saibe, *Kişiler Hukuku* (Filiz Kitabevi, 2012), 239-272; Serozan Rona, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku* (Vedat Kitapçılık, 2011), 439-448.

laundering and terrorist financing, is founded upon the core idea that the natural persons behind legal entities must also be taken into account and that legal persons should not be assessed entirely independently of those individuals.³⁹ More concretely, pursuant to UBO regulations, where the ultimate beneficial owner of a charterer company entering into a voyage charterparty—namely, the natural person who holds control over the company as a majority or sole shareholder—is included on a sanctions list, the contract may be regarded as a sanctioned transaction under EU and US law, even if the company itself is not formally designated.

In light of the general explanations set out above, this section will examine the fate of a voyage charterparty where, following the conclusion of the contract, one of the contracting parties—particularly a contract-related party such as the charterer or the consignee, or the ultimate beneficial owner thereof—is placed on a sanctions list.

If, first, it is necessary to assess whether a sanctions decision that did not exist and could not have been foreseen at the time of the conclusion of the contract gives rise to impossibility of performance under Turkish law, it must be recalled, as briefly explained in the preceding section, that impossibility of performance requires, above all, that performance itself becomes impossible. In this respect, it is evident that the imposition of sanctions does not, as such, prevent the performance of a voyage charterparty, namely the carriage of cargo by allocating the vessel, or a part thereof, to such cargo. Accordingly, since a sanction imposed after the conclusion of the contract does not render performance impossible, it is clear that it does not confer upon the debtor a right of unilateral termination for just cause within the meaning of Articles 136 and 137 of the TCO.

It must also be examined whether such a situation may be regarded as a change of circumstances within the meaning of Article 138 of the TCO. In this context, the subsequent emergence of a sanction that did not exist at the time of the conclusion of the contract, while not rendering performance impossible, nevertheless renders performance excessively onerous for the debtor. This is because, should the debtor perform its contractual obligations despite the

³⁹ For detailed explanations on this matter, see <<https://www.swift.com/risk-and-compliance/know-your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> 16 December 2025; <<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> 16 December 2025; <<https://www.moodys.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> 16 December 2025.



sanctions, it may face the risk of being placed on a sanctions list itself and, consequently, of losing its commercial future. To put it more concretely, if the port of call becomes subject to sanctions after the contract is concluded, or if the counterparty to the contract, the carrier, or the major/sole shareholder of this carrier is subsequently added to the sanctions list, the carrier may face the risk of being subject to sanctions by the EU and the US if it continues to perform this contract, as explained in the previous paragraphs, the carrier may face the risk of being subject to sanctions by the EU and the US. In such circumstances, in our opinion, demanding that the debtor, whose commercial future is exposed to such a significant risk, fulfill their obligations arising from the voyage charterparty is, above all, incompatible with the principle of good faith. Accordingly, it should be accepted that, in such cases, the debtor under the voyage charterparty whose performance has become excessively onerous may request the court to adapt the contract to the changed circumstances. Faced with such a request, the court may, depending on the nature of the case, adapt the contract accordingly. By way of a concrete example, where one or both of the loading and/or discharging ports specified in the voyage charterparty fall within the scope of sanctions, the court may order that loading and/or discharge be carried out at alternative nearby ports not subject to sanctions. However, where adaptation of the contract is not possible—for instance, where one of the parties to the contract is itself included on a sanctions list—the court may decide to terminate the voyage charterparty.

If we consider the issue from the perspective of the doctrine of frustration in English law, if a situation arises that makes the performance of obligations arising from the contract commercially impossible, it is accepted that the party whose performance has become impossible may also terminate the contract under English law. However, under the doctrine of frustration in English law, for the contract to be terminated, the impossibility must have rendered the obligation entirely different for the party where it arose. It should also be noted in this context that, although under the doctrine of frustration the parties to a contract are generally deemed to have assumed unforeseeable risks at the time of contracting, recent Catalan Sea decision demonstrates that the standard of due diligence expected from the party whose performance has become impossible has been significantly heightened. In other words, it must be acknowledged that the standard of due diligence has been substantially expanded, requiring parties, at the time of entering into a voyage charterparty, to investigate whether there

exists a potential risk of sanctions materializing.⁴⁰ To explain the decision in greater detail, the facts of the case concerned a voyage charterparty concluded prior to Russia's invasion of Ukraine (in November 2021), pursuant to which a carriage was to be performed from the port of Ust-Luga to the port of Primorsk. After the vessel arrived at the loading port and tendered its notice of readiness, the shipowners identified, on the basis of the loading documents submitted to them, that the shipper company was linked to an individual included on the United Kingdom and European Union sanctions lists. Relying on the applicable UBO regulations and on an express contractual provision, the shipowners requested alternative orders from the charterers. The charterers, in turn, sought to persuade the shipowners that the sanctions clause contained in the contract was not engaged in the circumstances, submitting various documents for this purpose. However, as the shipowners were not satisfied by these documents, the charterers subsequently purported to terminate the contract for just cause, alleging that the shipowners had wrongfully refused to load the cargo. The shipowners then commenced proceedings, asserting that the termination of the contract was unjustified. While the court examined in detail the war clause contained in the charterparty, it also undertook an extensive analysis of the parties' respective duties of due diligence. The court held that, although the shipowner was under an obligation, at the time of entering into the charterparty, to investigate whether the contractual counterparty was included on a sanctions list, this obligation could not be discharged merely by conducting a superficial inquiry through publicly available internet sources. In particular, the shipowner was required to examine carefully the additional documentation submitted by the charterers. In this context, the court concluded that a party seeking to terminate a voyage charterparty on the basis of sanctions imposed after the conclusion of the contract (in the present case, the carrier/shipowner) may do so only by relying on objective and concrete evidence, derived from reliable sources and existing at the time the decision to terminate is taken. A decision to terminate based on information obtained through cursory or superficial investigations does not constitute the decision of a reasonable carrier or shipowner. Accordingly, the

⁴⁰ For detailed explanations on this matter, see the Catalan Sea decision. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025.



court held that the termination of the voyage charterparty by the carrier was unjustified.⁴¹

2. Sanction Existing Before the Conclusion of the Voyage Charterparty

A sanction that already existed prior to the conclusion of a voyage charterparty does not constitute impossibility of performance under Turkish law, since, as explained in the preceding section, it is evident that, from the perspective of the Republic of Türkiye, there is no international or national legal sanction in force that would render performance impossible.

It may be argued that a sanction decision already in force prior to the conclusion of the contract would likewise not give rise to the possibility of adaptation of the contract under Article 138 of the TCO. This is because, where the sanction existed at the time of contracting, and no additional circumstance arises thereafter, there would be no change of circumstances occurring after the conclusion of the contract, and thus no basis for requesting adaptation of the contract to changed circumstances. However, a further possibility must be considered, namely a situation in which a sanction that was already in force at the time of contracting subsequently changes after the conclusion of the contract. To illustrate this more concretely, where, at the time of concluding the contract, the carrier was still able to procure insurance cover for the performance of a voyage charterparty subject to sanctions, but, following a subsequent decision adopted after the conclusion of the contract, is no longer able to obtain such insurance cover, or can only do so at a premium far exceeding the agreed freight, it is submitted that adaptation of the contract under Turkish law should also be considered permissible. More generally, whether a sanction decision that existed prior to the conclusion of the contract may give rise to the possibility of adaptation under Article 138 of the TCO should be determined by assessing the specific circumstances of the individual case.

From the perspective of the doctrine of frustration in English law, the situation is very clear. In circumstances where no event has arisen after the conclusion of

⁴¹ For detailed explanations on this matter, see the Catalan Sea decision. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025; below para III/3.

the contract that renders performance impossible, and where it is accepted that the carrier, as a party to the contract, assumed the risk of sanctions at the time of contracting, it must be concluded that the contract cannot be unilaterally terminated on the basis of the doctrine of frustration. In our view, in light of the significant expansion of the pre-contractual duty of due diligence, as articulated in the *The Catalan Sea* decision discussed above, this conclusion is now beyond serious dispute.

3. The Existence of an Express Contractual Provision

Pursuant to the principle of freedom of contract, which constitutes one of the fundamental principles of contract law, and in light of the precedence accorded to the parties' intention subject to the mandatory provisions of the law, it is evident that, where the contract contains an express provision governing the fate of the contract in the event of sanctions and/or war or armed conflict, such provision shall take precedence and find primary application under both Turkish law and English law.

In this context, prior to proceeding with further analysis, it should also be noted that voyage charterparties frequently incorporate standard clauses—either within standard form contracts or as separately agreed provisions—relating to force majeure or war/civil war/armed conflict. Such clauses commonly provide that, where the relevant force majeure event or war/civil war/armed conflict persists beyond a specified period, the parties, or the relevant party, shall be entitled to terminate the contract.⁴²

Turning first to an assessment from the perspective of Turkish law, it is clear in light of the explanations set out above that the provisions of the TCO concerning both impossibility of performance and excessive hardship constitute default rules. Put more explicitly, where a voyage charterparty contains express provisions governing the consequences of war, civil war, armed conflict or force majeure, priority shall be given to the application of such contractual provisions; only in cases where those provisions do not regulate the relevant consequences

⁴² For detailed information on this matter and the GENCON '94 example and Voywar clause commonly used in practice, see <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> accessed 13 November 2025; <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynaya-isgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-i45>> accessed 13 November 2025; <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/> accessed 13 November 2025.



shall Articles 136, 137 and 138 of the TCO be applied to the specific case, to the extent that their requirements are met. In any event, it must be emphasized that, when interpreting such contractual clauses, the Turkish judge is required at all stages to take into account the principle of good faith enshrined in Article 2 of the TCCiv, which constitutes a fundamental guiding principle.

Turning to the issue from the perspective of English law, it is likewise accepted, on the basis of the principle of freedom of contract prevailing in English contract law, that an express contractual provision takes precedence over almost all other doctrines, including the doctrine of frustration. In this context, it is necessary to return once again to the Catalan Sea decision discussed in the preceding paragraphs, as that judgment provides important clarification regarding the conditions for the application of an express sanctions clause contained in the contract. In this regard, the court first emphasized that clauses of a special nature must be drafted in clear and precise terms, and that, in the absence of such clarity, such clauses would be interpreted *contra proferentem*, that is, against the party relying on them.⁴³ The court further held that the term “*exposure to sanctions*” does not, in any way, imply that one of the parties has breached or will breach sanctions.⁴⁴ The court went on to conclude, as also noted in the earlier analysis, that any investigation undertaken in order to rely on a sanctions decision must be carried out in a detailed manner within the scope of an objective duty of due diligence, and that reliance on a sanctions clause must be based on concrete and objective evidence. Taking this decision into account, it may therefore be concluded that, under English law as well, where a voyage charterparty contains a sanctions clause drafted in sufficiently clear and unambiguous terms, such a clause shall take precedence and be applied primarily; however, the invocation of that clause must be supported by specific and reliable data or evidence

⁴³ <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025.

⁴⁴ For detailed explanations on the subject, see. <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025; <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025; <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025; <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025.

CONCLUSION

This study has examined, from a comparative perspective under Turkish law and English law, whether the economic and commercial sanctions imposed on Russia due to Russia–Ukraine war give rise to a right of termination for justified ground in voyage charterparties. The analysis has been conducted in light of national and international legal sources, recent judicial decisions, legal doctrine, and practical applications.

Within this framework, it has been established that, under both Turkish law and English law, a sanction decision that existed prior to the conclusion of a voyage charterparty does not, save for exceptional circumstances, confer upon the parties a right to terminate the contract for justified ground.

The position is, however, less clear where a sanction did not exist at the time of contracting but emerged after the conclusion of the voyage charterparty, particularly in relation to the application of express war, civil war, or force majeure clauses contained in the contract. Where a sanction imposed after the conclusion of the contract is of such a nature as to place the commercial future of the carrier—who continues to perform its contractual obligations—at significant risk, it should be accepted under Turkish law, in light of the principle of good faith and Article 138 of the TCC, that the carrier must be granted the right to request adaptation of the contract to changed circumstances, and, where adaptation is not possible, to terminate the contract for justified ground.

From the perspective of English law, the issue remains controversial in light of the recent Catalan Sea decision. In accordance with that judgment, a carrier seeking to rely on a sanction decision that did not exist at the time of contracting must demonstrate that the performance of its obligation has undergone a radical transformation and that, despite having conducted detailed and diligent investigations, it was not possible for such change to have been foreseen.

In assessing this divergence between Turkish law and English law from the standpoint of meeting the needs of commercial practice, it may be observed that, while the flexibility of the doctrine of adaptation under Turkish law allows for equitable solutions tailored to the circumstances of the individual case, the doctrine of frustration under English law—by providing greater commercial certainty and predictability—may be considered more compatible with the practical requirements of maritime commerce.



In conclusion, whether sanctions give rise to a right of termination for justified ground in voyage charterparties depends on factors such as the foreseeability of the sanctions at the time of contracting, the specific contractual provisions agreed by the parties, and the approach adopted by the applicable legal system. For this reason, careful drafting of contractual terms, close monitoring of legal developments and judicial decisions, and the inclusion of clear and comprehensive sanctions and force majeure clauses in voyage charterparties are of paramount importance in commercial practice.

BIBLIOGRAPHY

Books

- Bayram MH, *Avrupa Birliği Hukuku Dersleri* (4th edn, Seçkin Yayınları 2019)
- Baysal B, *Sözleşmenin Uyarlanması, BK m. 138 Aşırı İfa Güçlüğü* (Oniki Levha Yayınları, November 2020)
- Combacau J and Sur S, *Droit International Public* (6th edn, Montchrestien 2004)
- Çağa T and Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku II* (10th edn, XII Levha Yayınları 2010)
- Eren F, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler* (Yetkin Yayınları 2022)
- Kaner D. İ, *Deniz Ticareti Hukuku*, vol II (2nd edn, Filiz Kitabevi 2014)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (Oniki Levha Yayınları 2020)
- Kender R, Çetingil E and Yazıcıoğlu E, *Deniz Ticareti Hukuku* (15th edn, Filiz Kitabevi 2020)
- Oğuzman K, Öz T, *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, vol I (Filiz Kitabevi 2022)
- Oğuzman K, Seliçi Ö, Oktay Özdemir S, *Kişiler Hukuku*, (Filiz Kitabevi, 2012)
- Pazarcı H, *Uluslararası Hukuk* (3rd edn, 2005)
- Serozan R, *Medeni Hukuk Genel Bölüm Kişiler Hukuku* (Vedat Kitapçılık, 2011)
- Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku I* (6th edn, Vedat Kitapçılık 2022)
- Tandoğan H, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)* (Facsimile of 1961 edn, Vedat Kitapçılık 2010)
- Tekinay SS, Akman GS, Burcuoğlu H and Altop A, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Filiz Kitabevi 1993)

Treitel G, *Frustration and Force Majeure* (Thomson Sweet & Maxwell, 2014)

Articles

Bozkurt B, ‘6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Doğrultusunda Hazırlık İhbarı, Bekleme Süreleri ve Limanda Olsun Olmasın (WIPON)/ Rıhtımda Olsun Olmasın (WIBON) Kaydının Değerlendirilmesi’ *BATIDER*, (2016) 32(2) 177–207

Internet Resources

‘19th package of sanctions against Russia: EU targets Russian energy, third-country banks and crypto providers’ (European Council, 23 October 2025) <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/10/23/19th-package-of-sanctions-against-russia-eu-targets-russian-energy-third-country-banks-and-crypto-providers/>> accessed 24 October 2025

‘A4ID English Contract Law at a Glance’ (A4ID) <<http://www.a4id.org/wp-content/uploads/2016/10/A4ID-english-contract-law-at-a-glance.pdf>> accessed 6 April 2023

‘Are Sanctions Against Russia Making a Difference?’ (Council on Foreign Relations) <<https://www.cfr.org/in-brief/three-years-war-ukraine-are-sanctions-against-russia-making-difference>> accessed 25 October 2025

‘Catalan Sea: Sanctions Clauses and Evidence Control’ (Quadrant Chambers) <<https://www.quadrantchambers.com/news/catalan-sea-sanctions-clauses-and-evidence-control-james-shirley-tom-griffiths>> accessed 13 November 2025

‘Court’s Decision Addresses the Construction and Operation of Sanctions Clauses in Charterparties’ (DWF Group) <<https://dwfgroup.com/en/news-and-insights/insights/2025/10/courts-decision-addresses-the-construction-and-operation-of-sanctions-clauses-in-charterparties>> accessed 13 November 2025

‘Court Decision Reshapes Sanctions Risk Assessment for Shipowners’ (Wikborg Rein) <<https://www.wr.no/en/news/court-decision-reshapes-sanctions-risk-assessment-for-shipowners>> accessed 13 November 2025

‘EU sanctions press release’ (European Commission) <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_2491> accessed 24 October 2025



‘Force Majeure and Frustration Issues from a Charterer’s Perspective’ (UK Defence Club) <<https://www.ukdefence.com/insights/march-2022-stuck-in-the-middle-force-majeure-and-frustration-issues-from-a-charterers-perspective-157129/>> accessed 6 April 2023

‘Force Majeure’ (Steamship Mutual) <<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/forcemajeure0211>> accessed 6 April 2023

‘Frustration & Force Majeure’ (West of England P&I) <https://www.westpandi.com/getattachment/59a00a14-b021-46e7-81e6-d096a213800f/woe5613_frustration-force_majeure_web.pdf> accessed 6 April 2023

‘GENCON 94’ (BIMCO) <<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>> accessed 13 November 2025

‘History of US Sanctions on Russia’ (Visual Capitalist) <<https://www.visualcapitalist.com/history-us-sanctions-on-russia/?utm>> accessed 25 October 2025

‘International sanctions during the Russo-Ukrainian War’ (Wikipedia) <https://en.wikipedia.org/wiki/International_sanctions_during_the_Russo-Ukrainian_War?> accessed 25 October 2025

‘İngiliz Hukukunda Mücbir Sebep’ (Ülgener) <<https://www.ulgener.com/ingiliz-hukukunda-mucbir-sebep-i25>> accessed 6 April 2023

‘Press Release JY1298’ (US Department of the Treasury) <<https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1298>> accessed 25 October 2025

‘Rusya’nın Ukrayna’yı İşgalinin Sözleşmeler Üzerindeki Hukuki Etkileri: Savaş ve Yaptırım Klozları’ (Ülgener) <<https://ulgener.com/rusyanin-ukraynayı-isgalinin-sozlesmeler-uzerindeki-hukuki-etkileri-savas-ve-yaptirim-klozlari-i45>> accessed 13 November 2025

‘Sanctions Map’ (EU) <<https://www.sanctionsmap.eu/#/main>> accessed 24 October 2025

‘Strike Impact on Shipping’ (HFW) <<https://www.hfw.com/Strike-Impact-on-Shipping-June-2013>> accessed 6 April 2023

- ‘Ukraine and Russia Sanctions’ (US Department of State) <<https://www.state.gov/division-for-counter-threat-finance-and-sanctions/ukraine-and-russia-sanctions>> accessed 25 October 2025
- ‘Ukraine: Overview of U.S. Sanctions’ (US Congress) <<https://www.congress.gov/crs-product/R48052?>> accessed 25 October 2025
- ‘United Nations Security Council Resolution 2623’ (UN Documents) <[https://docs.un.org/en/S/RES/2623\(2022\)](https://docs.un.org/en/S/RES/2623(2022))> accessed 16 October 2025
- ‘United Nations Security Council Resolution 2623’ (Wikipedia) <https://en.wikipedia.org/wiki/United_Nations_Security_Council_Resolution_2623> accessed 16 October 2025
- ‘War Risks Clause for Voyage Charter Parties 2025’ (BIMCO) <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/war_risks_clause_for_voyage_charter_parties_2025/> accessed 13 November 2025
- ‘What is Force Majeure?’ (NEPIA) <<https://www.nepia.com/articles/what-is-force-majeure/>> accessed 6 April 2023
- Tonzip Maritime Ltd v Catalan Sea’ (vLex) <<https://vlex.co.uk/vid/tonzip-maritime-ltd-v-1045233853>> accessed 13 November 2025
- <<https://karararama.yargitay.gov.tr/>> accessed 13 December 2025
- <<https://sumsub.com/blog/ubo-ultimate-beneficial-owner/>> accessed 16 December 2025
- <<https://www.moody's.com/web/en/us/kyc/solutions/ultimate-beneficial-owners.html>> accessed 16 December 2025
- <<https://www.swift.com/risk-and-compliance/know-your-customer-kyc/ultimate-beneficial-owner-ubo>> accessed 16 December 2025



DENİZ SEVİYESİ YÜKSELMELERİNİN DENİZ YETKİ ALANI SINIRLANDIRMALARINA ETKİSİ: ANTLAŞMALAR HUKUKU, ULUSLARARASI YARGI VE DEVLET UYGULAMALARI IŞIĞINDA BİR İNCELEME*

*THE EFFECT OF SEA-LEVEL RISE ON MARITIME BOUNDARY
DELIMITATION: AN ANALYSIS IN LIGHT OF THE LAW OF TREATIES,
INTERNATIONAL JURISPRUDENCE, AND STATE PRACTICE*

Doç. Dr. Hatice Kübra ECEMİŞ YILMAZ**

ÖZ

Deniz seviyesindeki yükselmelerin, uluslararası deniz hukukunun temelini oluşturan deniz yetki alanı sınırlandırmalarına yönelik etkileri gün geçtikçe daha görünür hale gelmektedir. Özellikle antlaşmalarla belirlenen deniz sınırlarının coğrafi koşullara bağlılığı, bu sınırların iklim değişikliğinin tetiklediği fiziksel değişikliklerden doğrudan etkilenmesi sonucunu doğurmaktadır. Bu bağlamda, antlaşmalar hukukunda düzenlenen “esaslı değişiklik” (*rebus sic stantibus*) ilkesi, deniz sınırlandırma antlaşmalarının geçerliliği bakımından yeniden gündeme taşınmaktadır. Çalışmada, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’nin esas hat kavramı ile birlikte antlaşmaların hukuki istikrarı, devlet uygulamaları ve uluslararası yargı kararları ışığında kapsamlı bir değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. Ayrıca, uluslararası barışın ve hukuki güvenliğin korunması bağlamında mevcut sınırlandırmaların geleceği tartışılmaktadır.

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 7.09.2025 / Kabul Tarihi: 1.12.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1779694.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER’e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Doç. Dr., Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı (hkeyilmaz@aybu.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-9438-0291).



Bu çalışmada, yürürlükteki pozitif hukuk bakımından normal esas hattın hareketli (ambulator) niteliğinin korunduğu, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri (BMGS) nezdindeki aleniyet kazandırma & tevdi etme (deposit & publicity) pratiğinin bazı coğrafyalarda fiilî bir sabitleme (fixing) etkisi doğurabildiği; bununla birlikte deniz sınırlandırma antlaşmalarının Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (VAHS) m. 62/2(a) uyarınca *rebus sic stantibus*'a kapalı olduğu tezi sınanmaktadır. Bulgular, hareketli rejimin *lex lata* olarak sürdüğünü; idari-teknik kayıt ve ilan mekanizmalarının normatif tadil oluşturmadığını; mevcut sınırlandırma antlaşmalarının nihailiğinin ise korunması gerektiğini göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: •Esas Hatlar •Hareketli Esas Hatlar •Aleniyet Kazandırma & Tevdi Etme •Deniz Yetki Alanları • VAHS m. 62/2(a)

ABSTRACT

The implications of sea-level rise for maritime boundary delimitations established under international law have become increasingly apparent. Since such boundaries are inherently dependent on coastal geography, they are directly affected by the physical changes driven by climate change. In this context, the doctrine of “*rebus sic stantibus*” - fundamental change of circumstances - as codified in the law of treaties, has reemerged as a central question regarding the validity of maritime delimitation agreements. This article offers a comprehensive assessment of the concept of baselines under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) as well as the legal stability of treaties, state practice, and the jurisprudence of international courts and tribunals. It further discusses the future of existing delimitation arrangements in light of the need to safeguard international peace and legal certainty.

This article argues that the ambulatory character of the normal baseline remains the *lex lata*, that the deposit & publicity practice before the UN Secretary-General may produce a de facto fixing effect in certain settings, yet maritime delimitation treaties remain insulated from *rebus sic stantibus* under VCLT art. 62(2)(a). The findings indicate that administrative recording does not amount to normative change and that the finality of existing delimitation treaties should be preserved.

Keywords: •Baselines •Ambulatory Baselines •Deposit & Publicity •Maritime Zones •VCLT art. 62(2)(a)

GİRİŞ

Küresel ölçekte deniz seviyesindeki yükselmelerin, deniz yetki alanlarının tesisi ve sınırlandırılmasına ilişkin mevcut hukuki mimari üzerinde yapısal sonuçlar doğurduğu görülmektedir. Deniz alanlarının belirlenmesinde “karanın denize hâkimiyeti” ilkesinin esas olduğu;¹ normal esas hatların (Birleşmiş Milletler

¹ John Cooper, ‘Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area’ (1986) 16(1) Ocean Development & International Law 59–90.

Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) m. 5)² kıyı çizgisinin hukuki izdüşümü olarak işlev gördüğü ve bu çerçevede kıyı morfolojisindeki değişimlerin deniz yetki alanlarının dış sınırlarına yansiyabildiği kabul edilmektedir. Bu kabuller çerçevesinde, literatürde “hareketli (ambulatory) esas hat” yorumu uzun süre baskın bir konumda bulunmuş, bununla bağlantılı olarak deniz seviyesindeki yükselmelerin esas hat–dış sınır ilişkisinde süreklilik arz eden etkiler doğurabileceği değerlendirilmiştir. Söz konusu etkinin özellikle kıyı şeridinin gerilemesi, alçak su çizgisinin yer değiştirmesi ve buna bağlı dış sınır kaymalarına ilişkin tartışmaları gündeme taşıdığı görülmektedir. Aynı bağlam, güncel literatürde hareketli esas hat yaklaşımın dayanakları ile bu yaklaşımın sınırlarına ilişkin tartışmaların birlikte ele alınmasını gerekli kılmaktadır.³

Deniz seviyesindeki yükselmelerin, antlaşmalarla tesis edilen deniz sınırlandırmalarının akıbeti bakımından antlaşmalar hukukunda yer alan “esaslı değişiklik” (*rebus sic stantibus*) kurumunu yeniden gündeme getirdiği de tespit edilmektedir. Bununla birlikte, sınır çizen antlaşmaların Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi⁴ (VAHS) m. 62/2(a) uyarınca sınır antlaşmaları istisnası kapsamında özel bir statüye tabi tutulduğu; bu nedenle, deniz sınırlandırma antlaşmalarının sırf çevresel/fiziksel değişiklikler gerekçe gösterilerek sona erdirilmesinin veya tek taraflı olarak gözden geçirilmesinin hukukî bakımdan yüksek eşiklere bağlandığı yönündeki yaklaşımın öğretilerinde ve güncel çalışmalarda ağırlık kazandığı görülmektedir. Sınırlandırma düzenlemelerinin istikrarı, hukuki güvenlik ve barışın korunması gibi gerekçelerle söz konusu istisnanın deniz sınır antlaşmalarını da kapsadığı; ayrıca m. 62’nin genel şartlarının (öngörülemezlik, temelden sarsma, değişikliğin antlaşmanın esaslı temelini etkilemesi vb.) somut olayda sıkı yorumlandığı vurgulanmaktadır. Bu çerçevede, deniz yetki alanı sınırlandırmalarının çevresel dönüşüm karşısında dahi istikrarının korunması lehine yorumların güçlendiğini göstermektedir.⁵

² United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3.

³ Alfred Soons, ‘Some Observations on the ‘Ambulatory’ Nature of the Normal Baseline’ (2024) 1 Portuguese YB L Sea 5, 5,9,11.

⁴ Vienna Convention on the Law of Treaties (adopted 23 May 1969, entered into force 27 January 1980) 1155 UNTS 331.

⁵ Vasiliki Lampiri, ‘The Law of Treaties as a Safeguard for the Viability of Maritime Delimitation Agreements in the Face of Sea-Level Rise’ (2025) 12(1) Journal of Territorial and Maritime Studies 93, 93; Uğur Bayıllıoğlu, ‘Deniz Seviyelerinin Yükselmesi ve Esas Hatlar Üzerindeki Etkileri: Yeni Bir Türk–Yunan Uyuşmazlığına Doğru Mu?’ (2022) 17(1) Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 97, 117.



Uluslararası yargısal ve yarı-yargısal platformlarda deniz seviyesindeki yükselmelerin deniz hukukuna yansımaları giderek daha açık biçimde ele alınmıştır. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin (UDHM (ITLOS)) 21 Mayıs 2024 tarihli danışma görüşünde,⁶ iklim değişikliği bağlamında deniz çevresinin korunması ve muhafazası yönünden BMDHS hükümlerinin içerdiği yükümlülüklerin kapsamı ayrıntılı biçimde değerlendirilmiş; deniz seviyesindeki yükselme olgusunun da bu bağlamda dikkate alınacağı belirtilmiştir. Söz konusu görüş, her ne kadar doğrudan deniz sınırlandırması antlaşmalarının geçerliliğine hükmetmemekte ise de taraf devletlerce iklim kaynaklı etkilerin deniz çevresi hukukunun genel çerçevesi içinde gözetilmesi gerektiğini vurgulaması bakımından önem taşımaktadır. Bu değerlendirmelerin, ilerleyen bölümlerde antlaşmaların istikrarı ve yorumuna ilişkin analizler için bağlamsal bir arka plan sunduğu kabul edilmektedir. Ayrıca, anılan danışma görüşüne eşlik eden beyanlarda diğer uluslararası yargı mercilerinde yürütülen süreçlerle etkileşim imkânına işaret edilmiş; böylelikle iklim kaynaklı deniz olgularının genel uluslararası hukuk içtihadına yansıma kanalları ortaya konulmuştur.⁷

Türkçe literatürde, öncelikle deniz alanlarının sınırlandırılması, daha sonra da deniz seviyesindeki yükselmelerin esas hat-dış sınır ilişkisi ve deniz yetki alanlarının sınırlandırılması üzerindeki etkileri ayrıntılı biçimde tartışılmış;⁸ hareketli nitelik ile sabitleme (fixing) eğilimleri arasındaki gerilim, devlet uygulamaları ve uluslararası örgütsel çalışmalar ışığında irdelenmiştir. Esas hat kavramının adalar ve adacıklar bakımından belirlenmesinde karşılaşılan sorunlar; cezir yüksekliklerinin hukuki statüsü, yapay müdahalelerin sınırlandırmaya etkileri ve bölgesel örneklerde (Doğu Akdeniz dâhil) yönetsel

⁶ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Advisory Opinion, 21 May 2024) ITLOS Case No 31.

⁷ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, 6, para 2 <<https://www.itlos.org>> s.e.t. 4 Eylül 2025; ITLOS, ITLOS/PV.23/C31/1/Rev.1, 18, 29.

⁸ Bayilloğlu, 97–139; Deniz Tekin Apaydın, 'Düz esas hatların belirlenmesinde adaların rolü: Adalar saçağı bilmececi' (2019) 25(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 565–589; Berkant Akkuş, 'Yapay Adaların Uluslararası Deniz Hukukundaki Statüsü' (2024) 14(1) Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 465–511; Ahmet Ulutaş, 'Deniz Seviyesinin Yükselmesinin Uluslararası Hukuk Bakımından Etkileri ve BM Uluslararası Hukuk Komisyonunun Çalışmaları' (2023) 31(1) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 325, 325–393; Ömer Miraç Sali, 'Deniz Yetki Alanlarının Sınırlanmasında Doğu Akdeniz Adaları' (2022) 5(1) Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi 38, 38–61; Sami Doğru, 'Doğu Akdeniz'de Hidrokarbon Kaynakları ve Uluslararası Hukuka Göre Bölgedeki Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge Alanlarının Sınırlandırılması' (2015) 119 TBB Dergisi 503.



tercihlerin sonuçları da ayrı başlıklar hâlinde incelenmiştir. Bu birikimin, çalışmanın ilerleyen kısımlarında antlaşmalar hukukuna ilişkin analizle birlikte kullanılacağı belirtilmelidir.

Uluslararası düzeyde kurumsal çalışmaların (örneğin Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu (UHK) bağlamında) deniz seviyesindeki yükselmelerin deniz hukuku, devletliğin unsurları ve kişilerin korunması alanlarında ortaya çıkardığı meseleleri tematik olarak ele aldığı; deniz hukuku bakımından esas hatların niteliği, deniz alanlarının sınırlandırılmasının istikrarı ve buna bağlı yorum sorunlarına ilişkin materyallerin derlendiği görülmektedir. Bu zeminde, çalışmanın yöntemi olarak; i) BMDHS'nin ilgili hükümlerinin ve esas hat kavramının sistematik yorumu, ii) deniz sınırlandırma antlaşmalarının VAHS m. 62 çerçevesinde değerlendirilmesi ve sınır antlaşmaları istisnası, iii) uluslararası yargı içtihadı ve danışma görüşlerinin bağlamsal etkisi, iv) devlet uygulamalarının ve Türkçe literatürde önerilen yöntemlerin karşılaştırmalı analizi benimsenmiştir.⁹

Mevcut yazında, normal esas hattın hareketli (*ambulator*) niteliği ile sabitleme eğilimleri çoğunlukla ayrı kulvarlarda ele alınmış; idari-teknik ilan/tevdî süreçleri ile antlaşmalar hukukunun nihailik rejimi arasındaki etkileşim sınırlı ölçüde tartışılmıştır. Bu çalışma, hareketli esas hat rejimi ile sabitleme eğilimi arasındaki gerilimi, aleniyet kazandırma & tevdi etme (*deposit & publicity*) uygulamasının hukukî sınırları ve VAHS m. 62/2(a) istisnasının deniz sınırlarına yansımaları üzerinden birlikte sınımlanmaktadır. Bu çerçevede ileri sürülen temel tez, hareketli rejimin *lex lata* olarak korunduğu; aleniyet kazandırma & tevdi etme pratiğinin bazı bağlamlarda fiilî bir sabitleme etkisi üretebildiği; ancak deniz sınırlandırma antlaşmalarının VAHS m. 62/2(a) uyarınca *rebus sic stantibus*'a kapalı olduğu yönündedir. Yöntem olarak, BMDHS ve VAHS hükümlerinin sistematik yorumu, uluslararası yargı içtihadı ve danışma görüşleri ile devlet uygulamalarının karşılaştırmalı analizi benimsenmiştir. İzleyen bölümlerde sırasıyla, hareketli yaklaşımın dogmatik zemini, aleniyet kazandırma & tevdi etme rejimi ve uygulamadaki sabitleme örüntüleri, VAHS m. 31 ve m. 62 bağlamında sınırlandırma antlaşmalarının nihailiği ve uluslararası yargı pratikleri ele alınacak; sonuçta bulgular derlenecektir.

⁹ Claudio Grossman Guiloff, 'Developments at the United Nations International Law Commission on Sea-Level Rise' (2024) 39(4) American University International Law Review 709, 741; Lampiri, 101.



I. REJİMİN LEX LATA NİTELİĞİ: ESAS HAT–DIŞ SINIR İLİŞKİSİ

Deniz seviyesindeki yükselmeler, özellikle küçük ada devletleri ile kıyı şeridi düşük bölgelerde yer alan devletler bakımından, Birleşmiş Milletler nezdinde uluslararası barış ve güvenliğin yanı sıra hukuki istikrar açısından da yüksek risk doğuran bir olgu olarak değerlendirilmektedir.¹⁰ Deniz seviyesindeki yükselmeler, yalnızca devletlerin mevcut sınırları üzerinde değil, aynı zamanda insan topluluklarının varlığı üzerinde de doğrudan etkilere sahiptir. Deniz seviyesinin yükselmesinden kaçınılmaz olarak etkilenecek devletler ile deniz seviyesine yakın adalarda yaşayan toplulukların, topraklarını kaybetmeleri halinde zorunlu olarak göç etmek durumunda kalacakları açıktır. Bu durum, uluslararası hukuk bakımından ‘zorunlu göç’ ve ‘iklim mülteciliği’ tartışmalarını gündeme getirmektedir.¹¹

Ayrıca deniz seviyelerinin yükselmesi sonucunda kıyı şeridinin geri çekilmesi ya da tamamen yok olması, devletlerin karasuları üzerindeki haklarının zedelenmesine yol açabilecektir. Bu bağlamda, kara parçalarının tamamen sular altında kalması, hem devletlerin egemenlik alanlarını hem de uluslararası deniz hukukunun mevcut düzenini tehdit eden en büyük sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu bölümde, BMDHS m. 5 ve ilgili içtihat bağlamında normal esas hattın alçak su çizgisiyle birlikte hareket eden niteliğinin yürürlükteki hukuktaki konumu sistematik yorumla tespit edilmektedir.

1. Normal Esas Hat ve Hareketli Nitelik (BMDHS m. 5)

Normal esas hattın BMDHS m. 5 uyarınca kıyı şeridinin hukuki izdüşümü olarak tesis edildiği, iç suların dış sınırı ve karasularının başlangıç noktası işlevi gördüğü kabul edilmektedir; bu nedenle esas hattaki değişimlerin deniz yetki alanlarının türetilmiş dış sınırlarına zincirleme etki doğurabileceği belirtilmektedir. Ayrıca literatürde m. 5’in tanımlayıcı çerçevesi, esas hat noktalarının harita/koordinatla gösterimi ve Uluslararası Hukuk Derneği (UHD) Esas Hatlar Komitesi’nin normal esas hattın alçak su çizgisiyle birlikte hareket ettiği, değiştirilebilir olduğu yönündeki tespiti hatırlatılmıştır.¹²

¹⁰ Samuel Pyeatt Menefee, ‘Half Seas Over: The Impact of Sea Level Rise on International Law and Policy’ (1990) 9 *UCLA Journal of Environmental Law and Policy* 175–218.

¹¹ Menefee, 216.

¹² Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz, ‘Uluslararası deniz hukuku boyutuyla deniz seviyelerindeki yükselmeler ve esas hattın belirlenmesi üzerine etkisi’, Nuran Koyuncu and Abdülkadir Yıldız

Soons makalesinde, mevcut hukuk bakımından normal esas hattın hareketli nitelikte olduğu açıkça ifade edilmekte; buna karşılık, deniz seviyesindeki yükselmeler bağlamında mevcut hatların muhafazasını öngören bir eğilimin devlet uygulamalarında belirmeye başladığı; ancak bu eğilimin hukukun değiştiği sonucunu doğuracak ölçüde yeknesak ve kararlı bir uygulamaya dönüşüp dönüşmediği konusunda henüz kesin bir kanaate varılmadığı vurgulanmaktadır.¹³ Soons, m. 5 kapsamında çizilen normal esas hattın hesaplanan dış sınırların, esas hattın anlamlı ölçüde yer değiştirmesi hâlinde BMDHS'ye uygunluk bakımından itiraza açık kalacağını da belirtmektedir.¹⁴

Türkçe literatürde normal esas hat tanımı ve hareketli nitelik, hem temel tanım yazınında hem de güncel uygulama tartışmalarında teyit edilmiştir: “normal esas hat, kıyı boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır” ifadesi, yerleşik tanımı yansıtmakta; düz esas hatların ise ancak coğrafyanın izin verdiği istisnâ durumlarda uygulanabileceği belirtilmektedir.¹⁵ Ayrıca, Bayıllıoğlu tarafından kaleme alınan çalışma ile Ulutaş'ın değerlendirmelerinde, deniz seviyesindeki yükselmenin esas hat–dış sınır ilişkisini doğrudan etkilediği; bu etkinin bölgesel uyuşmazlıklara yansıtılabileceği vurgulanmıştır.¹⁶

2. Düz Esas Hat, Adalar ve Teknik Yansımalar: İstisnâ Yöntem ve Sınırları

Düz esas hat (BMDHS m. 7) yönteminin istisnâ nitelikte olduğu; kıyı şeridinin derin girintili–çıkıntılı olması veya kıyı boyunca yakında bir adalar dizisinin bulunması gibi sıkı coğrafi koşullar arandığı kabul edilmektedir. Türkçe literatürde, adaların düz esas hatta ve sınırlandırmaya etkileri ayrıntılandırılmış;

(editörler), *Necmettin Erbakan Hukuk Araştırmaları – Kamu Hukuku* (NEÜ Basımevi 2021) 399–400.

¹³ Soons, 8-9.

¹⁴ Soons, 9.

¹⁵ Hakkı Aydın, ‘Karasularının Sınırlarının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi’ (2003) 7(1) Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi 61, 61,63. Aydın’ın 2003 tarihli bu makalesinde “ambulatuar/ambulatory” terimi açıkça kullanılmamaktadır; burada teyit edilen husus normal esas hattın alçak su çizgisi olarak tanımı ve düz esas hatların sadece girintili–çıkıntılı kıyı coğrafyasında uygulanabileceği yönündeki istisnâ çerçevedir. Ambulatuar (hareketli) nitelik tartışması, Soons ve Uluslararası Hukuk Derneği gibi kaynaklarda mevcuttur. International Law Association, ‘Sydney Conference Report of the Committee on International Law and Sea Level Rise’ (2018) para 15–25 <<https://ila.vettoreweb.com>> s.e.t. 4 Eylül 2025.

¹⁶ Bayıllıoğlu, 97-99; Ulutaş, 328.



“adalar saçağı” gibi teknik kavramların yöntemsel sınırları çizilmiştir.¹⁷ Bu sınırlılıklar, düz esas hatların genelleştirilmiş kullanımına yönelik itirazları hukukî bakımdan gerekçelendirmektedir. Bölgesel uygulama ve içtihat özetlerinde, adaların sınırlandırmadaki rolü, tam-kısmi etki ayrımları ve hakkaniyet ilkesiyle uyumlandırma mekanizmaları üzerinden incelenmiştir.¹⁸

Hareketli normal esas hattın sürekli ölçüm/güncelleme gerektiren teknik boyutu, pratikte harita/pafta kullanımına yansımakta; Soons'un belirttiği üzere, dış sınırların haritalarda gösterilmesi ve BM Genel Sekreteri'ne tevdi edilmesi, söz konusu çizimlerin itiraza kapalı olduğu anlamına gelmemektedir. Normal esas hattın anlamlı ölçüde geriye çekilmesi hâlinde, bu dış sınırlar BMDHS hükümlerine aykırılık gerekçesiyle diğer devletlerce tartışmaya açılabilir. Bu tespit, normal esas hattın türeyen EEZ/kıta sahanlığı sınırlarının da, esas hattaki kaymalara duyarlı bir hukukî/teknik hassasiyet taşıdığını ortaya koymaktadır.¹⁹

3. Antlaşmalar Hukuku Çerçevesi: Esaslı Değişiklik ve Sınır Antlaşmaları İstisnası

Deniz seviyesindeki yükselmelerin, deniz sınırlandırma antlaşmaları bakımından VAHS m. 62'deki *rebus sic stantibus* kurumunu gündeme taşıdığı görülmektedir. Ancak Lampiri'nin eserinde, bu hükmün sıkı koşulları (öngörülemezlik; rızanın esaslı temelinin ortadan kalkması; yükümlülüklerin radikal dönüşümü) yanında, m. 62/2(a) sınır antlaşmaları istisnası vurgulanmakta ve sınırlandırma antlaşmalarının nihai/istikrarlı düzenlemeler olarak ele alındığı belirtilmektedir. Lampiri, sınırlandırma antlaşmalarının sonlandırılması veya revizyonu lehine ileri sürülen argümanları adım adım çözümlenerek, VAHS m. 31 ve m. 62 ekseninde yüksek eşik değerlendirmesine ulaşmaktadır. Aynı çalışmada, devlet ve antlaşma uygulaması ile doktrinde, sınırlandırma antlaşmalarının nihailik/istikrar karakterinin altı çizilmekte; m. 62'ye başvuru için öngörülen kümülatif şartların deniz seviyesindeki yükselme bağlamında ispatının fevkalade güç olduğu; bu nedenle deniz sınırlandırma antlaşmalarının vaa'd ettiği istikrarın antlaşmalar hukuku kuralları tarafından

¹⁷ Apaydın, 565, 567-568.

¹⁸ Dolunay Özbeke, 'Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasında Adaların Etkisinin Değerlendirilmesi' (2019) 2(1) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 111, 140-141, 143-144; Berat Lale Akkutay, 'Ege Karasuları Sınırlandırılmasında Adaların Etkisinin Uluslararası Hukuk Bakımından Değerlendirilmesi' (2018) 33 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 193,199,203,206.

¹⁹ Soons, 10.

zayıflatılmadığı, bilakis korunduğu sonucuna varılmaktadır.²⁰ Buna paralel bir çizgi Türkçe literatürde de izlenmekte; normal esas hattın tanımı/işlevi ile düz esas hattın istisnailiği bağlamında, sınırlandırma düzenlemelerinin hukukî güvenlik ve barış amaçlarıyla değişime dirençli kurgulandığı görülmektedir.²¹

4. UDHM Danışma Görüşü (21 Mayıs 2024) ve UHK Çalışmaları: Bağlamsal Etki ve Uygulama

İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk Hakkında Küçük Ada Devletleri Komisyonu (Commission of Small Island States on Climate Change and International Law -COSIS) başvurusu üzerine UDHM tarafından 21 Mayıs 2024 tarihinde verilen Danışma Görüşünde, iklim değişikliği kaynaklı etkilerin (okyanus ısınması, deniz seviyesinin yükselmesi, asitleşme) deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin BMDHS'den doğan yükümlülüklerin yorumunda dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Görüşün bağlayıcı olmamakla birlikte uluslararası hukukun gelişimine etki eden ikna gücü vurgulanmış; yargısal yetki ve başvurunun kapsamı değerlendirilmiştir. Bu çerçevede, doğrudan deniz sınırlandırma antlaşmalarının geçerliliğine hükmetmemekle beraber, deniz seviyesindeki yükselme olgusunun deniz hukuku normlarının yorumuna sistemik entegrasyonu bakımından bağlamsal bir dayanak oluşturmaktadır.²²

Öte yandan, Birleşmiş Milletler UHK nezdinde 2019'dan bu yana yürütülen çalışmalarda, deniz hukuku–devletlik–kişilerin korunması eksenlerinde deniz seviyesindeki yükselmenin etkileri tematik raporlarla işlenmiş; hukukî istikrar, hakkaniyet ve hareketli esas hat tartışmaları bir arada değerlendirilmiştir. UHK Çalışma Grubu'nun birinci/ikinci mesele raporları, ek kâğıtları ve 2024 tarihli Sekretarya Muhtırası ile güncel birikimin hukukî istikrar ve işbirliği ilkelerine yaslandığı gözlemlenmektedir. Bu müktesebat, hareketli yorum–sabitleme eğilimi geriliminde, kısa vadede mevcut sınırlandırma metinlerinin evrimsel yorumla ayakta tutulması ve çevresel yükümlülüklerin BMDHS Part XII çerçevesinde yerine getirilmesi yönünde bir yakınsama sergilemektedir.²³

²⁰ Lampiri, 93, 97.

²¹ Sali, 38-61; Fuat Aksu, 'Türkiye-Yunanistan İlişkilerinde Deniz Yetki Alanı Uyuşmazlıkları' (2024) 13(2) Avrasya İncelemeleri Dergisi 89-122.

²² Arooba Mansoor, 'The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law' (2024) 2024 RSIL L Rev 172, 174-175.

²³ Guiloff, 716-719.



Türkçe literatürde, söz konusu uluslararası gelişmelerin ulusal/bölgesel uyumsuzluklara etkileri; esas hat–dış sınır ilişkisinin metodolojisi; adaların sınırlandırmadaki tam/kısmi etki sorunları; yapay adaların statüsü ve harita/pafta bildirimlerinin hükmi niteliği üzerinden izlenmiştir. Değerlendirmelerde, deniz seviyesindeki yükselmenin Türkiye–Yunanistan bağlamındaki olası yansımaları ve stratejik dikkat gerektiren yönleri de ayrıca ele alınmıştır.²⁴

Tespitler ışığında, mevcut pozitif hukukta normal esas hattın hareketli niteliğinin korunduğu; buna karşılık mevcut hatların muhafazasını telkin eden eğilimlerin devlet uygulamasında emareler gösterdiği; ancak bunun henüz örf–adet veya ardıl uygulama yoluyla zımnî tadil seviyesinde kesinleşmediği görülmektedir.²⁵ VAHS m. 62’deki yüksek eşik ve sınır antlaşmaları istisnası sebepleriyle, deniz sınırlandırma antlaşmalarının toplu halde esaslı değişiklik iddiasıyla sarsılmasının hukuken uzak bir ihtimal olduğu; buna karşılık evrimsel yorum ve teknik güncellemeler yoluyla mevcut sınırlandırmaların istikrarının korunacağı öngörülmektedir. UDHM Danışma Görüşü ve UHK birikimi ise, deniz seviyesindeki yükselmenin deniz çevresi yükümlülükleri ve işbirliği ekseninde sistemik biçimde gözetilmesini gerektiren bir yorum zemini sağlamaktadır.²⁶ Bu bölümde, normal esas hattın hareketli niteliğinin yürürlükteki hukukta korunduğu; düz esas hatların istisnaî bir teknik olduğu ve esas hat–dış sınır zincirlemesinin hukuken geçerli olduğu tespit edilmiştir. Bir sonraki bölümde, aleniyet kazandırma & tevdi etme rejimi ile devlet uygulamalarının sabitleme iddiasına nasıl zemin teşkil ettiği incelenecektir.

II. ALENİYET KAZANDIRMA & TEVDİ ETME VE SABİTLEME TEZİNİN UYGULAMADAKİ GÖRÜNÜMLERİ

Birleşmiş Milletler Okyanus İşleri ve Deniz Hukuku Dairesi (*Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea – BMOİDHD*), deniz yetki alanlarına ilişkin harita ve koordinatların tevdi ve ilan sürecini yürütmektedir. Bu sürecin temel işlevi, devletlerin tek taraflı bildirimlerini görünür kılmak ve şeffaflık sağlamaktır. Ancak, bu kayıt ve ilan işlemlerinin, antlaşma hukuku bakımından normatif bir değişiklik doğurmadığı, yalnızca fiilî bir istikrar etkisi yaratabileceği kabul edilmektedir. Uluslararası Adalet Divanı (UAD) da, *Qatar v Bahrain* davasında,

²⁴ Bilge Sena Erdem, ‘İklim Mültecilerinin Hukuki Statüsü Meselesi: Deniz Seviyesinin Yükselmesi ve Ada Ülkelerinde Yaşayanların Durumu’ (2023) 5(2) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 25–103; Akkuş, 465 vd.; Bayılıoğlu, 97 vd.

²⁵ Soons, 8,9,11.

²⁶ Mansoor, 173,177,181.

harita ve belgelerin tek başına bağlayıcı nitelik taşımadığını, ancak devlet uygulamasını teyit eden yardımcı kanıtlar olabileceğini vurgulamıştır.²⁷

Benzer şekilde, literatürde BMOİDHD nezdinde yapılan tevdi işlemlerinin, devletler arasındaki sınır uyuşmazlıklarını çözme yetkisi bulunmadığı ve bu nedenle bağlayıcı hukukî sonuç doğurmadığı belirtilmektedir.²⁸ Bununla birlikte, söz konusu kayıtların uluslararası toplum nezdinde yarattığı aleniyetin, fiilî bir istikrar ve devlet uygulamaları arasında dolaylı bir uyum teşvik edici etki yarattığı kabul edilmektedir.²⁹

1. BMOİDHD Aleniyet Kazandırma & Tevdi Etme Mekanizması: Harita/Koordinat Sunumları, *Due Publicity* ve Uygulamadaki İşleyiş

1982 BMDHS, esas hatların ve dış sınırların hukukî geçerliliğinin yalnızca iç hukukta ilanla değil, belirli aleniyet kazandırma ile tevdi etme usulleriyle pekiştirilmesini öngörmektedir. Esas hatlar (m. 16/2), takımada esas hatları (m. 47/9), karasuları (m. 16), MEB (m. 75/2) ve kıta sahanlığı dış sınırları (m. 76/9; m. 84/2) için BM Genel Sekreterine harita veya coğrafi koordinat listelerinin tevdi edilmesi ve *due publicity* (gereği gibi ilân) yükümlülüğü düzenlenmiştir. BMOİDHD tarafından yürütülen aleniyet kazandırma & tevdi etme pratiği; devletlerin tevdi yazışmalarının alınması, Deniz Yetki Alanlarına İlişkin Bildirimler (Maritime Zone Notifications DYAIÖ) yoluyla üye devletlere duyurulması ve ilgili dökümanların çevrimiçi erişime açılması şeklinde işletilmektedir.³⁰ Ayrıca, teknik rehberler ve kurum raporları, tevdi edilecek belgelerin ölçek, datum ve koordinat gerekliliklerini ayrıntılandırmakta;

²⁷ ICJ, *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v Bahrain)* [2001] ICJ Rep 40, para 89.

²⁸ Clive Schofield, 'Departures from the Coast: Trends in the Application of Territorial Sea Baselines under the Law of the Sea Convention' (2012) 27(4) *International Journal of Marine and Coastal Law* 723, 739.

²⁹ Barbara Kwiatkowska, 'Baselines in the Law of the Sea: The Role of the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea' (1990) 21(3) *Ocean Development & International Law* 195, 200

³⁰ United Nations – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *Deposit and Publicity of Charts or Lists of Geographical Coordinates* <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/depositpublicity.htm>> s.e.t. 4 Eylül 2025; United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), signed 10 December 1982, entered into force 16 November 1994, 1833 UNTS 3, arts 16(2), 47(9), 75(2), 76(9), 84(2) (UN Treaty Series, No 31363).



mevzuat veya sınırlandırma antlaşmasının tek başına *due publicity* yerine geçmediği vurgulanmaktadır.³¹

Devlet uygulamasında, bu mekanizmanın sistematik kullanıldığı görülmektedir. Örneğin Cook Adaları, 2024'te hem esas hatlara hem de dış sınırlara ilişkin koordinat listelerini tevdi ederken, iklim kaynaklı değişimlere rağmen güncelleme yükümlülüğü doğmadığı yolundaki yorumunu da bildirimine eklemiştir.³² Benzer şekilde, Meksika dâhil birçok ülkenin devlet dosyaları altında güncel tevdi/bildirimlerinin toplandığı resmi sayfalar, uygulamanın sürekliliğini göstermektedir.³³

Bu bildirim sistemi, doktrinde hareketli esas hat kuralının yarattığı pratik belirsizliklerin idari/teknik araçlarla asgarîye indirilmesi şeklinde değerlendirilmiştir. Soons'un klasik çalışması, deniz seviyesindeki fizikî değişimlerin esas hattı coğrafi olarak hareketli kıldığı;³⁴ dolayısıyla mevzuatın ve bildirim/usulî adımların zamanlı güncellenmemesi hâlinde yetki alanlarının de facto kaymasına yol açabileceği uyarısını erken tarihte yapmıştır.³⁵ Bu çerçevede harita/koordinat tevdiinin yalnız teknik değil, hukukî belirlilik fonksiyonu icra ettiği kabul edilmektedir.

³¹ International Hydrographic Organization (IHO), International Association of Geodesy (IAG) and Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) – Advisory Board on the Law of the Sea (ABLOS), *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea (TALOS Manual)* (5th edn, IHO, Monaco 2006) <https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_iho_tech_aspects_los.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025.

³² International Hydrographic Organization (IHO), *Resolutions of the International Hydrographic Organization (M-3)* (updated July 2024, IHO Monaco 2024) <https://iho.int/uploads/user/pubs/misc/M3-E-2024_July.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025; Cook Islands – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *Circular Communication M.Z.N. 153.2021.LOS: Deposit of lists of geographical coordinates of points concerning baselines and maritime limits* (16 August 2021, United Nations, New York) <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn_s/mzn_153_cook_islands.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025; Cook Islands – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *State File: COK (deposits & publicity)* <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/COK.htm>> s.e.t. 4 Eylül 2025.

³³ Mexico – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *State File: MEX (deposits & publicity)* (30 June 2025) <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/MEX.htm>> s.e.t. 4 Eylül 2025.

³⁴ Soons, 9.

³⁵ Guiloff, 733,734,737.



2. Devlet Uygulamaları ve Sabitleme Örüntüleri

Son on yılda, özellikle Pasifik Adaları Forumu (*Pacific Islands Forum – PAF*) bölgesinde, iklim kaynaklı deniz seviyesi yükselmesi karşısında “*maritime zones shall be maintained without reduction*” (deniz yetki alanları azaltılmaksızın muhafaza edilecektir) anlayışını açıkça benimseyen sabitleme yönünde bölgesel bir siyasal-hukukî tutum oluşmuştur. 6 Ağustos 2021 tarihli PAF Bildirisi, Sözleşme’ye uygun biçimde tespit edilip Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri (BMGS)’ne bildirilen deniz alanı dış sınırlarının, deniz seviyesindeki değişiklikler nedeniyle azaltılmayacağını ve gözden geçirilmeyeceğini beyan etmektedir.³⁶ Bu tutum, bölgesel ve küresel platformlarda geniş destek görmüş; çeşitli devlet bildirimleri ile teyit edilmiştir.³⁷ Uygulamada, Cook Adaları’nın tevdi belgesine eklediği gözlemler ve bazı Pasifik devletlerinin iç hukuk/regülasyon adimleri, sabitleme yönündeki açık pratik örnekleri arasında zikredilmektedir.³⁸

Doktrinde, hukukî istikrar, güvenlik ve öngörülebilirlik ilkeleri sabitlemenin başlıca dayanakları olarak gösterilmektedir. UHK sürecine atıf yapan değerlendirmeler, devletlerin güncellememeyi tercih etmesi gibi olumsuz davranış-biçimlerinin dahi zaman içinde sonraki uygulama (*subsequent practice*) veya tarihselleşmiş konsolidasyon (*historical consolidation*) şeklinde etkiler doğurabileceğini tartışmıştır.³⁹ Bu çizgi, hareketli kural ile sabitleme arasındaki gerilimi, mevcut sınırlar korunurken yeni hakların genişletilmemesi ve

³⁶ Pacific Islands Forum, *Declaration on Preserving Maritime Zones in the Face of Climate Change-related Sea-Level Rise* (adopted 6 August 2021, PIF Secretariat, Suva) <<https://forumsec.org/publications/declaration-preserving-maritime-zones-face-climate-change-related-sea-level-rise>> s.e.t. 4 Eylül 2025.

³⁷ *Declaration on Preserving Maritime Zones in the Face of Climate Change-related Sea-Level Rise*.

³⁸ BMDHS m. 16/2, 47/9, 75/2 ve 84/2 çerçevesindeki aleniyet kazandırma & tevdi etme (*deposit & publicity*) rejimi kapsamında devlet beyanıdır. Bu beyan, deniz seviyesi yükselse dahi mevcut resmî tevdiye konu deniz yetki alanlarını “gözden geçirme/yenileme yükümlülüğü bulunmadığı” anlayışını kayda geçirecek “sabitleme (*fixing*)” eğilimini açıkça ortaya koyar. Cook Islands, *Observations appended to the deposit of charts/lists of geographical coordinates of points under the United Nations Convention on the Law of the Sea (MZN No 153)* (5 May 2021, DOALOS, UN OLA) <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEPOSIT/040bservationsEng.pdf>> s.e.t. 6 Eylül 2025; Federated States of Micronesia, *Written Statement to ITLOS, Case No 31 (COSIS AO)* (2023–2024); Federated States of Micronesia, *Submission to the International Law Commission: Sea-level rise in relation to international law* (2021–); Clive Schofield and David Freestone, ‘Options to Protect Coastlines and Maritime Zones from the Impacts of Climate Change and Sea Level Rise: The Situation in the Pacific Region’ (2016) 32 *The International Journal of Marine and Coastal Law* 135–164.

³⁹ Lampiri, 93; Soons, 9-11.



bildirimli/tescilli çizgilerin hukukî istikrarının gözetilmesi ilkeleriyle uzlaştırmayı amaçlamaktadır. Nitekim sürekli değişen esas hatların hem idari hem de uyumsuzluk çözümü bakımından öngörülemezlik üretecektir.⁴⁰

Yargısal olarak, Bay of Bengal (Bangladeş/Hindistan) 2014 tahkiminde gelecekteki fizikî değişimlerin sınırlandırmaya yansıtılmadığı, mahkemenin somut tarihteki coğrafi veriler üzerinden adil çözüm testini yürüttüğü görülmüştür.⁴¹ Bu örnek, çizilmiş dış sınırların sonradan kendiliğinden erimeyeceği ve mahkeme/heyetin dinamik coğrafyayı temkinle ele aldığı yönündeki değerlendirmeleri desteklemiştir. UDHM'nin 21 Mayıs 2024 tarihli İklim Değişikliği Danışma Görüşü ise esasen BMDHS XII. Kısım kapsamındaki çevresel yükümlülükleri *due diligence* standardı altında netleştirmiş, esas hat/dış sınır meselesini doğrudan ele almamıştır.⁴² Bu bulgular, BMOİDHD nezdindeki bildirim/tevdî rejiminin, harita ve koordinatların ilânı yoluyla idari-tekniik öngörülebilirlik ve belirli ölçüde fiilî istikrar üretebildiğini göstermektedir. Bununla birlikte, söz konusu kayıt-ilan işlemleri mahiyetleri gereği hukukî normun içeriğini kendiliğinden dönüştürmemekte; örf-adet veya zımnî tadil doğuracak nitelikte sayılmamaktadır. Bu nedenle deniz sınırlandırma antlaşmalarının kalıcılığı ve değişime kapalılığı, aleniyet kazandırma & tevdî etme pratiğinden ziyade antlaşmalar hukukunun istisna rejimi, bilhassa VAHS m. 62/2(a) tarafından belirlenmektedir. Bir sonraki bölümde, bu ayırım VAHS m. 31 ve m. 62 hükümleri ışığında sistematik olarak incelenecektir.

⁴⁰ Ecemiş Yılmaz, 409-410.

⁴¹ *Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between Bangladesh and India* (Bangladesh/India), Award (Permanent Court of Arbitration, 7 July 2014) XXXII RIAA 1, paras 212–217, 399 <https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXXII/1-182.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025.

⁴² *Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Advisory Opinion)* (ITLOS, Case No 31, 21 May 2024) paras 149, 196–204, 235–243, 388 <https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_orig.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025; Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (COSIS), *Legal Briefing Note: ITLOS Case No 31 – Key Points for the ICJ AO Process* (2024) <https://www.cosis-ccil.org/images/media/COSIS-Briefing%20Note_ITLOS%20AO%20points%20relevant%20to%20the%20ICJ%20AO.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025.

3. Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu (Commission on the Limits of the Continental Shelf – KSSK) ile Etkileşim (m. 76/8 Tavsiyeleri – m. 76/9, m. 84/2 Tevdi)

Kıta sahanlığının dış sınırlarına ilişkin süreç, KSSK tavsiyeleri (m. 76/8) ile BMGS'ye tevdi (m. 76/9, m. 84/2) arasındaki iki aşamalı bir şemaya dayanmaktadır. Devletler, KSSK tavsiyelerini aldıktan sonra kesin ve bağlayıcı nitelikteki dış sınırlarını tesis etmekte; akabinde harita/koordinat ve jeodezik verileri BMGS'ye tevdi etmekte, BMOİDHD da bunlara *due publicity* sağlamaktadır.⁴³ KSSK'nin teknik/önerisel rolü ile BMOİDHD'nin sekretarya fonksiyonu, prosedürün ayrık fakat tamamlayıcı niteliğini ortaya koymaktadır.

İklim kaynaklı deniz seviyesi yükselmesi, doğrudan kıta sahanlığının dış sınırlarının (özellikle jeomorfolojik ölçütlere dayalı 200 deniz milinin ötesi) de jure durumunu değiştirmemektedir; zira bu sınırlar deniz yüzeyi değil, deniz tabanı kriterleriyle belirlenmektedir. Bu husus, kıta sahanlığına ilişkin pozitif hukukun tanımsal yapısından ve KSSK uygulamasının sistematüğinden anlaşılmaktadır.⁴⁴ Yani, kıta sahanlığının dış sınırları deniz yüzeyindeki değişimlere değil, deniz tabanı/jeomorfolojiye (BMDHS m. 76'daki teknik formüller ve kısıt çizgiler) dayanır; ayrıca KSSK tavsiyeleri esas alınarak tescil edilen dış sınırlar kesin ve bağlayıcı niteliktedir. Dolayısıyla, deniz seviyesindeki yükselme kıta sahanlığının dış sınırlarının de jure durumunu doğrudan değiştirmez; bu, hem tanımın (seabed & subsoil) niteliğinden hem de KSSK sürecinin kurumsal sistematüğinden çıkar. Ayrıca konuya ilişkin, KSSK'nin rolü ve dış sınırların tevdi/duyurulma şartları, iklim etkileri bağlamında özetlenmiştir.⁴⁵

⁴³ BMDHS m. 76(8)–(9) ve m. 84(2); Charlotte Salpin, 'Establishing the Outer Limits of the Continental Shelf: The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf' (International Seabed Authority, 2022), 3-5 <<https://www.isa.org.jm/wp-content/uploads/2022/12/Salpin-2.pdf>> s.e.t. 4 Eylül 2025.

⁴⁴ Hilde Woker, 'Disagreements between the Commission on the Limits of the Continental Shelf and Submitting Coastal States' (2024) 39(2) The International Journal of Marine and Coastal Law 252, 254.

⁴⁵ Ydhan Naidoo, 'The Maintenance of Territorial Sovereignty after Submergence' (2025) Oxford University Undergraduate Law Journal 134,149-152; International Hydrographic Organization (IHO), International Association of Geodesy (IAG) and Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) – Advisory Board on the Law of the Sea (ABLOS), *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea (TALOS Manual)* (5th edn, IHO Monaco 2006) vol 2 'Publicity and Deposit' <<https://docs.iho.int>> s.e.t. 4 Eylül 2025.



Bununla birlikte, teşkil edici belgelerin (sınırlandırma antlaşmaları, KSSK sonrası de jure dış sınır haritaları, DYAİB'ler) arşivlenerek ilân edilmesi, sabitleme tezinin usulî dayanaklarını güçlendirmektedir. Zira *due publicity* ve resmî kayıt sayesinde, devletlerin güncellememeyi veya sürdürmeyi tercih ettiği sınırlar delil değeri kazanmakta; iddia edilen normatif istikrar pratikle desteklenmektedir.

4. Bölgesel Görünüm: Doğu Akdeniz İçin İmkân ve Riskler

Doğu Akdeniz'de, deniz seviyesindeki yükselmenin esas hatlar ve dış sınırlar üzerindeki muhtemel etkileri üzerine Türkçe literatürde erken uyarı niteliğinde çalışmalar kaleme alınmıştır. Bayıllıoğlu, deniz yetki alanlarının başlangıç noktası olan esas hatların iklim etkileriyle hareketli hâle gelebileceğini ve bunun Türk-Yunan uyuşmazlıkları bağlamında yeni sorun alanları doğurabileceğini belirtir.⁴⁶ Doğu Akdeniz'de düz esas hatların ve “adalar saçağı” kavramının kötüye kullanılmasının sınırlandırma ihtilaflarına orantısız etkiler doğurabileceği yönündeki uyarılar da hatırlatılmalıdır.⁴⁷

Bölge devletlerinin bir kısmı (ör. Mısır-GKRY, GKRY-İsrail, Yunanistan-Mısır gibi) sınırlandırma antlaşmaları ile dış sınırlarını tespit etmiş; Türkiye ise Libya ile imzaladığı Mutabakat Muhtırası aracılığıyla uluslararası hukuka uygun, meşru ve dengeleyici nitelikte haklarını koruyan bir adım atmıştır. Bu durumda, sabitleme yönünde Pasifik'te görülen kolektif ve açık beyan tarzı bir yaklaşım henüz kurumsallaşmış değildir. Ancak hukukî istikrar ve öngörülebilirlik için harita/koordinat tevdiinin ve DYAİB duyurularının sistematikleştirilmesi, bölge için asgari müşterek bir uygulama zemini sağlayabilir. Bu tespit, hareketli kural ile sabitleme tezinin belgeye dayalı istikrar ekseninde uzlaştırılabileceğine işaret eder.

Öte yandan, yargısal eğilim, sınırlandırmada karar tarihindeki coğrafi ve hukuksal fotoğraf üzerinden hareket etmektedir. Bangladeş/Hindistan kararında olduğu üzere, ileride meydana gelebilecek fizikî değişimlerin öngörü yoluyla bugünden tasarlanması genel olarak kaçınılmış; bu yaklaşım sabitleme bahanesiyle genişletici yorum riskini frenlemektedir. UDHM'nin 21.05.2024 tarihli Danışma Görüşü ise, deniz çevresinin korunması ve muhafazası bağlamında sıkı bir *due diligence* standardını teyit etmiş; iklim etkileri (okyanus ısınması, deniz seviyesi yükselmesi, asitleşme) karşısında özel tedbir

⁴⁶ Bayıllıoğlu, 100-101.

⁴⁷ Apaydın, 580-581.

yükümlülüklerini somutlaştırmıştır. Bu çerçevede, bölgesel pratikte emisyon azaltımı, uyum/adaptasyon ve ekosistem temelli tedbirleri sınırlandırma/sabitlenme tartışmalarından normatif olarak ayırarak ele almayı gerektirir.

Bu bulgular, BMOİDHD nezdindeki aleniyet kazandırma & tevdi etme rejiminin, harita ve koordinatların ilânı ile BMGS'ye tevdi yoluyla idari-teknik öngörülebilirlik ve delil değeri sağladığını göstermektedir. Bununla birlikte, söz konusu kayıt-ilân işlemlerinin kendi başına örf-adet hukuku tesis etmediği veya yürürlükteki kurallarda zımnî tadil meydana getirmediği; sabitleme etkisinin normatif değil pratik nitelikte seyrettiği tespit edilmiştir. Deniz sınırlandırma antlaşmalarının kalıcılığı ve değişime kapalılığı, aleniyet kazandırma & tevdi etme uygulamasından ziyade antlaşmalar hukukunun istisna rejimi (VAHS m. 62/2(a)) tarafından belirlenmektedir. Bir sonraki bölümde, bu ayırım VAHS m. 31 ve m. 62 hükümleri ışığında sistematik olarak incelenecektir.

III. NİHAİLİK VE *REBUS SIC STANTIBUS*: VAHS M. 62/2(A) ÇERÇEVESİ

Bu kısımda, *rebus sic stantibus*'a getirilen sınır antlaşmaları istisnasının kapsamı ve deniz sınırlandırmalarına etkisi, amaç ve sistematik bütünlük içinde çözümlenmektedir. UAD, *Gabcikovo-Nagymaros* davasında *rebus sic stantibus*'un dar yorumlanması gerektiğini ve özellikle sınır antlaşmalarında uygulanamayacağını açıkça belirtmiştir.⁴⁸ Benzer şekilde, *Burkina Faso/Mali Sınır Uyuşmazlığı* kararında da Divan, sınır antlaşmalarının nihailiğini vurgulamıştır.⁴⁹

Antlaşmaların nihailiği ilkesi, VAHS m. 62/2(a) hükmü ile koruma altına alınmıştır. Buna karşılık, idari nitelikteki kayıt ve ilan süreçleri farklı bir hukukî düzlemde işlemekte; bu süreçler, devlet uygulamasını görünür kılmakla birlikte, zımnî tadil sonucunu doğurmamaktadır.⁵⁰ Bu bağlamda, VAHS m. 31'in yorum ilkeleri ile m. 62 ekseninde ortaya çıkan çerçeve, deniz sınırlandırmalarının iklim değişikliği gibi olağanüstü koşullarda bile hukukî istikrarını güvence altına almaktadır.⁵¹

⁴⁸ ICJ, *Gabcikovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)* [1997] ICJ Rep 7, para 104.

⁴⁹ ICJ, *Frontier Dispute (Burkina Faso v Mali)* [1986] ICJ Rep 554, para 25.

⁵⁰ Oliver Dörr and Kirsten Schmalenbach (eds), *Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary* (2nd edn, Springer 2018) 1071.

⁵¹ Anthony Aust, *Modern Treaty Law and Practice* (3rd edn, CUP 2013) 212–215.



1. VAHS m. 62'nin Şartları ve Sınır Antlaşmaları İstisnası

Antlaşmaların nihailiği ile idari kayıt-ilan süreçlerinin işlevi farklı hukuki katmanlardadır: ilki VAHS m. 62/2(a) istisnasınca korunur, ikincisi ise uygulamayı görünür kılar fakat zımnî tadil sayılmaz. Bu nedenle, deniz sınırlandırma antlaşmalarının kaderi, aleniyet kazandırma & tevdi etme pratiğinden ziyade *rebus sic stantibus*'un sınır antlaşmalarına kapalı yapısı tarafından belirlenir. VAHS 62. maddesi, ancak öngörülme ve tarafların bağlı olma iradesinin esaslı dayanağını ortadan kaldıran değişikliklerde ve ifa yükümlülüklerinin kapsamını radikal biçimde dönüştüren hâllerde antlaşmadan dönülmesine izin verecek şekilde tasarlanmıştır. Bununla birlikte m. 62/2(a), sınır tespit eden antlaşmalar bakımından bu yolu açıkça kapatmıştır. Bu düzenlemenin *travaux préparatoires*'u, sınır rejiminde istikrar ve kesinliğin korunması amacını vurgulamış; sınır antlaşmalarının *rebus sic stantibus*'a dayanılarak feshedilmesinin barışçıl değişim aracını tehlikeli sürtüşme kaynağına çevireceği düşüncesi özellikle kayda geçirilmiştir. Aynı süreçte, istisnanın kapsamının sınır tesis eden antlaşmalarla sınırlı olmadığı, sınırı tespit eden, sabitleyen antlaşmaların da buna dâhil olduğu belirtilmiş; doğal olaylarla (talveg, su bölümü çizgisi vb.) sınır yerinin değişmesi ihtimaline bağlı ilave bir istisna önerisi ise, meselenin fesih değil, değişen coğrafi vakıalara göre antlaşmanın doğru yorumu ve uygulanması problemi olduğu gerekçesiyle benimsenmemiştir.⁵²

Devlet uygulaması ve uluslararası yargı içtihadı da bu yaklaşımı desteklemektedir: *Temple of Preah Vihear* kararında UAD, iki ülke arasında saptanan sınırın başat amacının istikrar ve kesinlik olduğu, sınırın varlığının onu kuran antlaşmanın devam eden mevcudiyetine bağlı bulunmadığı yönünde hüküm tesis etmiştir. Bu istikrar ilkesi, deniz alanlarına ilişkin sınır düzenlemelerinde de uluslararası barış ve güvenliğin gerekleri bağlamında teyit edilmektedir.⁵³

2. Sınır Kavramının Deniz Sınırlarını da Kapsaması

VAHS m. 62/2(a)'daki boundary/sınır ibaresinin, karasuları, münhasır ekonomik bölge (MEB) ve kıta sahanlığı sınırlandırmalarını da kapsadığı kabul

⁵² Guiloff, 471.

⁵³ Virginie Blanchette-Seguin, 'Preserving Territorial Status Quo: Grotian Law of Nature, Baselines and Rising Sea Level' (2017) 50(1) New York University Journal of International Law and Politics 227, 251; *Temple of Preah Vihear (Cambodia v Thailand)* (Merits, Judgment, 15 June 1962) [1962] ICJ Rep 6, 34.

görmektedir. Müzakere kayıtları ve doktrin, sınır teriminin yalnız kara sınırlarını değil, bir devletin yetkilerini coğrafi olarak sınırlayan farklı hatları (örneğin karasuları dış sınırı) da ifade edebileceğini ortaya koymuştur. Nitekim devlet uygulamasında ikili deniz yetki alanı antlaşmalarında başlıktan metne kadar “maritime boundary/frontière maritime” terminolojisinin yerleşik biçimde kullanıldığı, içtihadta da (ör. *Grisbådarna* tahkimi, 1909; 1969 *Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı* davaları) sınır kavramının bu anlamda kullanıldığı görölmektedir.⁵⁴

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) de uyumlu bir dil kullanmakta; m. 298/1(a)(i)’de deniz alanlarının sınırlandırılmasına (delimitation of boundaries) ilişkin uyuşmazlıkları bağlayıcı kararlara yol açan usullerin dışında bırakma imkânını düzenlemekte, Ek II m. 9’da ise Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu’nun faaliyetlerinin sınırların sınırlandırılmasına halel getirmeyeceğini vurgulamaktadır. Bu metinler, deniz sınırlandırmalarının uluslararası hukukta sınır kategorisi içinde göröldüğüne ilişkin önemli bir bağlamsal unsur teşkil etmektedir. Bu çerçevede, devletlerin altıncı komitedeki beyanlarında deniz sınırlarının da m. 62/2(a) kapsamına girdiği açıkça belirtilmiş; Kamerun ve Maldivler gibi devletler, deniz sınırlarının kara sınırlarıyla aynı hukuki istikrara sahip olduğu ve sınır antlaşmaları istisnası kapsamına dâhil bulunduğu görüşünü kayda geçirmiştir.⁵⁵

3. Pacta Sunt Servanda, Nihailik ve Devlet Uygulaması

Deniz sınırı antlaşmaları, VAHS m. 26’daki *pacta sunt servanda* kuralının bir görünümü olarak tarafları bağlar; ancak bu bağlayıcılık klinik izolasyon içinde değil, hükümsüzlük/sona erme rejimiyle birlikte anlaşılmalıdır. Bu rejim içinde deniz seviyesindeki yükselmenin, VAHS m. 62 kapsamında esaslı değişiklik iddiasına dayanak yapılması, yüksek ispat eşiği ve m. 62/2(a)’nın sınır antlaşmalarına getirilen açık yasak nedeniyle pratikte mümkün olmamaktadır.

Devlet uygulaması ve yargı içtihadı, deniz sınırı antlaşmalarının kalıcılığını teyit etmektedir. Singapur, Birleşik Krallık ve ABD uygulamalarında, deniz sınırı antlaşmalarının kalıcı olduğu ve değişikliğe imkân tanınmadığı kabul edilmiştir. Daimî Tahkim Mahkemesi’nin *Bangladeş/Hindistan (Bay of Bengal)* sınırlandırması kararında da, deniz sınırlandırmalarının uzun vadede barışçı

⁵⁴ *Grisbådarna Arbitration (Norway v Sweden)* (Award, 23 October 1909) XI RIAA 147, 151, 156, 165–166; *North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v Denmark; Federal Republic of Germany v Netherlands)* (Judgment, 20 February 1969) [1969] ICJ Rep 3, 6–7, 13, 18, 86.

⁵⁵ Lampiri, 97-98.



ilişkileri temin edecek şekilde istikrarlı ve kesin olması gerektiği ifade edilmiştir. Bu genel yaklaşım, deniz seviyesindeki yükselme sebebiyle sınırlandırmaların baştan müzakereye açılmasının hukuki istikrarı zedeleyeceği yönündeki UHK çalışmalarıyla da örtüşmektedir.⁵⁶

Türk literatüründe, normal esas hatın tanımı ve düz esas hatların çizimi (özellikle girinti ve körfez kapanış hatları) ayrıntılı biçimde ele alınmış; *esas hat* kavramının deniz yetki alanlarının hukuki dayanağı olduğu, dolayısıyla sınırlandırma sonuçları ile yakın bağlantısı vurgulanmıştır. Bu içerik, deniz sınırlarının nihailiği ile esas hat metodolojisi arasındaki bağa ilişkin yerli doktrindeki yerleşik kavrayışı göstermektedir.⁵⁷

4. Hareketli Esas Hat Tartışması ile m. 62/2(a) İstisnasının Etkileşimi; UDHM 2024 Danışma Görüşü'nün Bağlamsal Değeri

Esas hatların hareketli (alçak su hattıyla birlikte coğrafi hareketi takip eden) niteliği yönündeki klasik yorum, Soons'un çalışmasında, yürürlükteki hukukun *mevcut hâli* olarak teyit edilmiş; buna karşılık son dönemde bazı devlet beyanlarında ve yazında⁵⁸ BMDHS m. 5'in büyük ölçekli resmî haritalar atfından hareketle fiilî alçak su çizgisinden bağımsız, kayıt temelli bir dondurma/sabitleme yorumuna geçiş yönünde eğilimlerin görüldüğü belirtilmiştir. Soons, bu eğilimin *lege ferenda* bir çözüm olarak ortaya çıktığını; mevcut pozitif hukuk bakımından normal esas hattın hareketli niteliğinin korunduğunu, buna karşılık devlet uygulamasındaki bildirim ve harita güncellemelerini durdurarak dondurma eğiliminin bir zımnî tadil tezine zemin teşkil ettiğini kaydetmektedir.⁵⁹

Uluslararası literatürde deniz seviyesinin yükselmesi karşısında devletlerin deniz yetki alanlarının kaderi konusunda farklı yaklaşımları yansıtmaktadır. Bazı

⁵⁶ Guiloff, 738; *Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration (Bangladesh v India)* (Award, 7 July 2014) PCA Case No 2010-16, para 216; *Temple of Preah Vihear (Cambodia v Thailand)* (Judgment, 15 June 1962) [1962] ICJ Rep 6, 34.

⁵⁷ İbrahim Demir, 'Doğu Akdeniz'de Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı' (2024) 2(1) Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 71,75; Merve Erdem Burger, 'Adaların Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasındaki Rolü: Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Pratiği' (2019) 2(1) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 21, 23, 25.

⁵⁸ Kate Purcell, 'UNCLOS and the 'Ambulatory Thesis' *Geographical Change and the Law of the Sea* (OUP 2019) 44-48; Rüdiger Wolfrum, 'Remarks by Rüdiger Wolfrum' (2020) Proceedings of the ASIL Annual Meeting 387-389.

⁵⁹ Soons, 8.

devletler –örneğin Mikronezya, Fransa, Almanya ve Maldivler– kıyı çizgilerinde meydana gelebilecek değişikliklerin, daha önce tesis edilmiş olan deniz yetki alanlarını etkilememesi gerektiğini savunmaktadır.⁶⁰ Almanya, özellikle, bir devletin esas hattını ve buna bağlı olarak deniz alanı sınırlarını bir kez belirlemesi halinde, bu sınırların sabitlenmiş kabul edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir.⁶¹ Bu yaklaşım, sınırların coğrafi değişikliklerden bağımsız olarak kalıcılığını vurgular.

Maldivler bakımından ise bu görüş hayati bir önem taşımaktadır; zira ada devletlerinin kara parçalarının iklim değişikliği nedeniyle kısmen veya tamamen sular altında kalma riski vardır. Maldivler, bu sebeple, kara parçalarının kaybı sebebiyle deniz alanlarının da azalmasının uluslararası hukuk açısından kabul edilemez olduğunu, aksi halde devletlerin varlığının tehlikeye gireceğini ifade etmektedir. Bu çerçevede Maldivler, uluslararası hukukun özellikle istikrar ve adalet ilkelerine dayanması gerektiğini vurgulamaktadır.

Aynı doğrultuda, birçok Pasifik ada devleti de, BMDHS'nin devletlere deniz seviyesindeki değişikliklere bağlı olarak esas hatlarını veya deniz alanı sınırlarını sürekli güncelleme yükümlülüğü getirmediğini savunmaktadır. Kolombiya ve Yeni Zelanda da bu görüşe paralel olarak, resmi kayıtlara geçmiş olan esas hatlarını ve sınırlarını deniz seviyesindeki değişikliklerden bağımsız biçimde muhafaza edeceklerini beyan etmektedir.⁶²

UHK ve UHD çalışmalarında, devletlerin BMDHS'nin harita/bildirim sistemini kullanarak mevcut esas hat ve dış sınır bildirimlerini güncellemek suretiyle fiili sabitleme eğiliminde oldukları; bunun da deniz yetki alanlarının gerilemesini önlemeye dönük bir *opinio juris/practice* birikimi oluşturduğu tespit edilmiştir.⁶³

Ne var ki, hareketli esas hat tartışması nasıl sonuçlanırsa sonuçlansın, VAHS m. 62/2(a) kapsamında sınırlandırma antlaşmaları zaten *rebus sic stantibus* iddiasına kapalıdır. Bu nedenle, esas hatların coğrafi hareketi veya devletlerin sabitleme pratiği, daha ziyade antlaşma dışı deniz alanları sınırlarının (ör. tek

⁶⁰ Mara R Wendebourg, 'Interpreting the Law of the Sea in the Context of Sea-Level Rise: The Ambulatory Thesis and State Practice' (2023) 35(3) *Journal of Environmental Law* 499–507.

⁶¹ Wendebourg, 505.

⁶² Frances Anggadi, 'A Collective Answer: Small States, Sea-Level Rise and the Interpretation of UNCLOS' (Centre for International Law (CIL) Blog, National University of Singapore, 19 July 2023) <<https://cil.nus.edu.sg/a-collective-answer-small-states-sea-level-rise-and-the-interpretation-of-unclos/>> s.e.t. 4 Eylül 2025.

⁶³ Guiloff, 737-738.



tarafı dış sınır ilanları) ve ileride yapılacak yeni sınırlandırmaların teknik dayanaklarını etkiler; mevcut ikili deniz sınırı antlaşmalarının geçerliliği bakımından ise belirleyici olan, m. 62/2(a)'nın koruma zırhıdır.⁶⁴

Bu bağlamda UDHM'nin 21 Mayıs 2024 tarihli Danışma Görüşü, deniz çevresinin korunması-korunmaması sonucunu doğuracak iklim değişikliği olgularını (okyanus ısınması, asitlenme ve özellikle sera gazlarının deniz çevresine etkileri) BMDHS m. 145 kapsamındaki deniz çevresinin kirlenmesi olarak nitelendirerek, Taraf Devletlere m. 192 ve izleyen hükümler uyarınca gerekli tüm tedbirlerin alınması yükümlülüklerinin içerik ve yoğunluğunu açıklığa kavuşturmuştur. Bu saptamalar, yorumlama (VAHS m. 31/3(b)-(c)) bakımından deniz seviyesindeki yükselme ve bunun deniz alanları üzerindeki etkilerinin artık yüksek normatif yoğunlukta ilgili hukuk çerçevesine girdiğini gösterir; ancak bunlar, m. 62/2(a)'nın sınır antlaşmalarına tanıdığı istisna korumasını değiştirmemekte, bilakis deniz sınırlarının istikrarına ilişkin genel politika saiklerini güçlendirmektedir.⁶⁵

Türkçe literatürde esas hat türleri ve ölçüm metodolojisine ilişkin ayrıntılı açıklamalar, terminolojinin (normal esas hat, düz esas hat, kapanış hattı vb.) sabitliğini teyit eder niteliktedir; bu kavramsal çerçeve, yukarıda özetlenen antlaşmalar hukuku rejiminin deniz sınırları bakımından nihailik ve kesinlik eksenindeki yorumunu desteklemektedir.⁶⁶

VAHS 31. maddesinin 3. fıkrasının (b) bendi, tarafların antlaşmanın uygulanmasına ilişkin sonraki pratiklerini yorum malzemesi olarak dikkate almayı öngörmektedir. Bununla birlikte, bu hükmün kapsamı ve sınırları doktrinde tartışmalıdır. Özellikle güçlü devletlerin sonraki uygulamaları, kimi durumlarda antlaşma metninin lafzı ve sistematigiyle uyumsuz olsa da, antlaşmanın yorumunda ölçüt olarak kabul edilebilmektedir. Bu durum, olan hukuk ile olması gereken hukuk arasındaki sınırın bulanıklaşmasına yol açmaktadır. Bir antlaşmanın müzakereleri sırasında ortaya çıkan orijinal irade ile

⁶⁴ Lampiri, 97.

⁶⁵ *Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law*, paras 159–179, 241–244, 396, 128–136, 139–144, 235; International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), *Press Release No 353: President Heidar gives an overview of Advisory Opinion (Case No 31)* (10 June 2024) <https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_orig.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025.

⁶⁶ Demir, 75; Erdem Burger, 25.

sonraki uygulamalar arasındaki gerilim, VAHS m. 31/3(b)'nin, yorum ile fiili değişiklik arasındaki ayrımı daraltan bir nitelik taşımaya neden olmaktadır.

Bununla birlikte, sonraki uygulamanın etkisi sınırsız değildir. Uluslararası teamül hukukunda görülen temsili uygulama (*repraesentative praxis*) kavramından farklı olarak, antlaşmalar hukukunda sonraki uygulamanın ağırlığı daha zayıftır ve *instant custom* olarak adlandırılacak ani uygulama eğilimleri bağlayıcı sonuç doğurmaz.⁶⁷ Ayrıca emredici uluslararası hukuk normları (*ius cogens*), taraf devletlerin sonraki uygulamalarına bir sınır çizmektedir. VAHS m. 53 ve 64 uyarınca, *ius cogens* normlarıyla çatışan herhangi bir antlaşma hükümsüz sayılacağı gibi, bu normları ihlal eden sonraki uygulamalar da dikkate alınmaz.⁶⁸ Dolayısıyla güçlü devletlerin sonraki uygulamaları belirli durumlarda antlaşmanın yorumunu etkileyebilir, fakat *ius cogens* karşısında bu tür uygulamalar hiçbir hukukî değer taşımaz.

Bölümde, *rebus sic stantibus*'un sınır antlaşmalarına kapalı olduğu, deniz sınırlandırma antlaşmalarının bu istisna kapsamında nihailik niteliğini koruduğu ve idari kayıt-ilân süreçlerinin bu rejimi değiştirmedeği saptanmıştır. Bir sonraki bölümde, uluslararası yargı mercilerinin yaklaşımı karşılaştırmalı biçimde ele alınacaktır.

IV. ULUSLARARASI YARGI ORGANLARININ YAKLAŞIMLARI VE İÇTİHAT

Bir önceki bölümde, deniz sınırlandırma antlaşmalarının VAHS m. 62/2(a) istisnası çerçevesinde nihailiğini koruduğu ve çevresel değişikliklerin bu rejimi zedelediği ortaya konulmuştur. Ancak bu saptamaların uluslararası hukuk düzeninde anlam kazanabilmesi, yargı mercilerinin ve hakemlik organlarının konuya yaklaşımıyla yakından ilişkilidir.

VAHS m. 31/3(b) bağlamındaki tartışmaların uluslararası hukukta somut etki doğurabilmesi, büyük ölçüde yargı organlarının konuya yaklaşımıyla belirlenmektedir. Zira mahkeme ve tahkim kararları, sonraki uygulamanın yorumda ne ölçüde dikkate alınacağına dair yol gösterici ölçütler ortaya koymaktadır. Bu açıdan bakıldığında, özellikle UDHM, UAD ve tahkim kararları, güçlü devletlerin pratiklerinin antlaşma hükümlerini fiilen değiştirme

⁶⁷ A Füsün Arsava, 'Uluslararası Hukukta Güç ve Hukuk İlişkisi' (2012) 10 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 351, 369-371.

⁶⁸ Arsava. 371.



riskine karşı sınır çizmekte ve sonraki uygulamanın yorum aracı olarak işlevini teyit etmektedir. Böylece hem devletlerin uygulamaları arasında uyum sağlanmakta hem de antlaşma hükümlerinin istikrarı korunmaktadır.

Diğer yandan, sonraki uygulamanın mahkemeler önünde farklı biçimlerde tartışmaya konu olduğu görülmektedir. Bazı davalarda mahkemeler, devletlerin sonraki davranışlarını antlaşmanın amaç ve ruhuyla uyumlu yorumun bir unsuru olarak kabul ederken, bazı durumlarda ise söz konusu uygulamaların antlaşma hükümlerini değiştirecek ölçüde ağırlık taşımaya izin vermemiştir. Bu bağlamda, iklim değişikliği ve deniz seviyesinin yükselmesi gibi yeni olgular karşısında devletlerin verdiği tepkilerin, VAHS m. 31/3(b) ışığında nasıl yorumlandığı, uluslararası yargı organlarının kararları üzerinden daha net anlaşılacaktır. Dolayısıyla bu bölüm, söz konusu kararların ayrıntılı incelenmesine ve sonraki uygulamanın uluslararası deniz hukuku bakımından ne ölçüde belirleyici bir rol üstlenebileceğine odaklanacaktır.

1. UDHM'nin 21 Mayıs 2024 Danışma Görüşü (COSIS Başvurusu)

UDHM'nin 21 Mayıs 2024 tarihli Danışma Görüşü, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ve sınırlandırma antlaşmalarının geçerliliğine doğrudan hükmetmemekte; bununla birlikte, BMDHS XII. Kısım bakımından çevresel yükümlülüklerin yorum yoğunluğunu artıran bir bağlam tesis etmektedir. COSIS başvurusu üzerine UDHM tarafından verilen Danışma Görüşü'nde, Mahkeme'nin danışma yetkisine dayanak olarak Statü m. 21 ve Kurallar m. 138 hükmü gösterilmiş; başvurunun usulî kabul edilebilirliği ayrıntılı biçimde ele alınmıştır. Görüşte, deniz çevresinin korunması ve muhafazası bağlamında BMDHS m. 192 ve izleyen hükümler uyarınca Devletlerin önleme, azaltma ve kontrol yükümlülüklerinin kapsamı, iklim değişikliği kaynaklı etkiler (okyanus ısınması, deniz seviyesindeki yükselme, asitleşme) dikkate alınarak açıklığa kavuşturulmuştur. Bilimsel arka plan bakımından Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli raporlarındaki bulguların otoritatif niteliğinin kabul edildiği kaydedilmiştir.⁶⁹ Bu çerçevede, yükümlülüklerin somutlaştırılması bakımından emsal nitelikte görülmüş; Başkan Heidar'ın 2024 tarihli açıklamalarında Görüşün, iklim değişikliği meselelerini Sözleşme'nin yorum evrenine etkin

⁶⁹ *Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law*, paras 4, 59, 83-122, 159-179, 180-194, 197-258, 259-291, 384-406,441; International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), *Press Release No 350 – Tribunal delivers unanimous Advisory Opinion in Case No 31* (21 May 2024) <https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_350_EN.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025.



şekilde dâhil ettiği vurgulanmıştır.⁷⁰ COSIS'in talep kapsamı, Mahkeme'nin yetkisi ve yükümlülüklerin yoğunluğu ayrıntılandırılmıştır.⁷¹

UDHM'nin 2024 tarihli Görüşü, doğrudan deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına veya sınırlandırma antlaşmalarının geçerliliğine hükmetmemektedir; bununla birlikte, Part XII'nin yorumunda iklim kaynaklı etkilerin sistemik olarak gözetilmesini gerektiren bir normatif bağlam tesis ettiği görülmektedir. Bu bağlam, antlaşmaların yorumuna ilişkin VAHS m. 31/3(b)-(c) hükümleri uyarınca ilgili hukuk ve ardıl uygulama verilerinin artmasına yol açmakta; böylelikle deniz çevresi yükümlülükleriyle uyumlu bir sınırlandırma pratiği teşvik edilmektedir.⁷² Bununla birlikte, sınırlandırma antlaşmalarının nihailiği ve *rebus sic stantibus*'a (VAHS m. 62) kapalılığı, ayrıntılı çalışmada açıkça savunulmuş; m. 62/2(a)'daki sınır antlaşmaları istisnasının kara ve deniz sınırlarını birlikte kapsadığı ve m. 62/1'deki eşiklerin iklim temelli değişiklikler bakımından yüksek olduğu belirtilmiştir.⁷³

Bu noktada normal esas hat tartışmasının mevcut pozitif hukuk bakımından hareketli niteliği koruduğu, ancak bazı devlet beyanlarında ve uygulamalarında mevcut hatların muhafazasına (fiilî sabitleme) yönelen eğilimlerin gözlemlendiği de tespit edilmektedir. Soons, m. 5'in yerleşik yorumunun hareketli olduğu; buna karşılık devlet uygulamasında görülen sabitleme eğiliminin ileride ardıl uygulama yoluyla zımnî tadil tezine zemin oluşturabileceği yönünde ihtiyatlı bir değerlendirme yapmıştır.⁷⁴

⁷⁰ Tomas Heidar, *Statement by the President of the International Tribunal for the Law of the Sea (Meeting of States Parties)* (10 June 2024, ITLOS, Hamburg) <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/MoSP_10_062024_President_TH_Statement_EN.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025; Tomas Heidar, *The Law-Science Interface within the Law of the Sea (Keynote Address, Leiden University H₂O Law Conference)* (26 September 2024, ITLOS, Hamburg) <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/Leiden_Keynote_Address_260924.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025.

⁷¹ Mansoor, 173-176.

⁷² Mansoor, 175-176; *Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law*, paras 85, 107-108, 179-180 (m. 1/1(4), m. 194), 194, 212, 235, 197, 200-201, 250, 279, 311, 339, 386, 417, 427.

⁷³ Lampiri, 95-99.

⁷⁴ Soons, 8-9.



2. UAD ve Tahkim Uygulaması

UAD'nin Nikaragua/Kolombiya davasında (2012) deniz sınırlandırmasına ilişkin hükümleri ve bunu izleyen süreçte Kolombiya'nın uygulamalarına dair tartışmalar, düz esas hatların istisnâî niteliğinin ve coğrafi şartların sıkı arandığının altını çizmiştir. Söz konusu içtihadın düz esas hat rejimine ilişkin değerlendirmeleri ile Divan'ın yaklaşımının genelleştirilmiş düz hat kullanımına mesafeli olduğu vurgulanmıştır.⁷⁵

Deniz sınırlarının istikrara kavuşturulması gereğine ilişkin genel ilke, hem doktrinde hem UHK çalışmaları bağlamında hukukî güvenlik ve barışçı ilişkilerin sürdürülmesi amaçlarıyla ilişkilendirilmiştir. Guiloff'un makalesinde, deniz sınırlandırma antlaşmalarının VAHS m. 62/2(a) kapsamındaki koruma zırhı açık biçimde temellendirilmiş; bu yorum, UHK'nin deniz seviyesindeki yükselmenin deniz hukuku alanına etkilerini konu alan raporlarında hukukî istikrar vurgusuyla örtüştürülmüştür.⁷⁶ Ek olarak, Soons'un çalışmasında esas hat hareketliliğinin dış sınır çizimlerine zincirleme etkisi bulunduğu; esas hattın anlamlı ölçüde geriye çekilmesinin, harita/koordinat bildirimi yapılmış olsa dahi itiraz konusu olabileceği belirtilmiştir.⁷⁷

Türkçe literatürde, normal esas hat tanımı, düz esas hatların istisnâîliği ve kapanış hattı ölçütleri, yerleşik biçimde ortaya konulmuştur. Esas hattın deniz yetki alanlarının hukuki dayanağı olduğunu ve sınırlandırma sonuçlarıyla doğrudan bağlantısını vurgulamış; deniz seviyesindeki yükselme olgusunun esas hat-dış sınır ilişkisine ve düz esas hat rejimine etkilerini ayrıntılandırmıştır; A adaların düz esas hatların belirlenmesindeki rolünü adalar saçağı problemi etrafında incelemiştir.⁷⁸

Genel olarak değerlendirildiğinde, UDHM'nin 2024 Görüşü ile UAD ve hakemlik/tahkim çizgisinde oluşan yaklaşımın, mevcut sınırlandırmaların

⁷⁵ *Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v Colombia)* (Judgment, 19 November 2012) [2012] ICJ Rep 624, para 139 <<https://www.icj-cij.org/case/155>> s.e.t. 4 Eylül 2025; *Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v Colombia)* (Judgment, 21 April 2022) ICJ, para 212 (referring to *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain*, Judgment, [2001] ICJ Rep 40) <<https://www.icj-cij.org/case/155>> s.e.t. 4 Eylül 2025.

⁷⁶ Guiloff, 733, 740, 741; Lampiri, 101,105.

⁷⁷ Soons, 9-10.

⁷⁸ Apaydın, 566; Selami Kuran and Abdulkadir Gülçür, 'Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi' (2018) 24(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1, 2-3.

istikrarı lehine bir yakınsama sergilediği; buna karşılık hareketli esas hat kabulünün (pozitif hukuk düzleminde) korunmakla birlikte, devlet pratiğinde belirginleşen mevcut hatların muhafazası eğiliminin de gözden kaçırılmaması gerektiği tespit edilmektedir. Bu çifte dinamik, antlaşma yorumu ve deniz çevresi yükümlülükleri sahalarında birleşmekte; sınırlandırma antlaşmalarının *rebus sic stantibus* yoluyla sarsılmasının VAHS m. 62/2(a) sebebiyle hukuken uzak bir ihtimal olmaya devam ettiği; buna karşılık, uygulamada harita/koordinat bildirimleri, teknik güncellemeler ve zaman içinde gelişen yorum yoluyla pratik uyarılma kanallarının işletildiği görülmektedir.

Bölümde, pratikte sınırlandırmanın istikrar ve öngörülebilirlik amaçları doğrulandığı; UDHM'nin çevresel yükümlülükler alanında yorum yoğunluğunu artırdığı, ancak deniz sınırlandırmasına doğrudan hükmetmediği görülmüştür. Sonuç bölümünde, bu bulgular hareketli rejim-sabitleme tartışması ve antlaşmaların nihailiği ekseninde bir araya getirilecektir.

SONUÇ

Sonuç olarak, çalışmada sınanan tez doğrulanmıştır: normal esas hattın hareketli niteliği *lex lata* olarak sürmektedir; BMOİDHD nezdindeki kayıt ve ilan mekanizmaları bazı bağlamlarda fiilî bir sabitleme etkisi üretebilmekte, ancak bu etki normatif bir tadil anlamına gelmemektedir; mevcut deniz sınırlandırma antlaşmaları ise VAHS m. 62/2(a) uyarınca *rebus sic stantibus*'a kapalıdır. Bildirime dayalı dış sınır/harita tevdiinin, hukuki belirliliği güçlendiren idari-tekni bir araç olduğu; tek başına örf-adet kuralı veya zımnî tadil doğurmadığı tespit edilmiştir. UDHM'nin çevresel yükümlülükleri yoğunlaştıran yaklaşımı, Part XII'nin yorumunu güçlendirmekte; fakat sınırlandırma antlaşmalarının nihailiğine ilişkin rejimi değiştirmemektedir. Uygulama ve içtihat, yeni sınırlandırmalarda adalet ve öngörülebilirlik ölçütlerini teyit ederken, mevcut sınırların korunmasına yönelik istikrar saiklerini desteklemektedir. Bu çalışma boyunca ulaşılan bulgular, deniz seviyelerindeki yükselmenin esas hat-dış sınır mimarisine etkileri ile devlet uygulaması, antlaşmalar hukuku ve yargısal eğilim üçlüsünün kesişiminde tutarlı bir çerçeve oluşturulduğunu göstermiştir.

BMDHS m. 5 uyarınca normal esas hattın alçak su çizgisi boyunca hareketli nitelikte olduğu yönündeki yerleşik kabulün yürürlükteki hukuk bakımından geçerli olduğu; ancak son yıllarda devlet uygulamasında mevcut hatların muhafazasını önceleyen bir yorumun güç kazanmaya başladığı saptanmıştır. Soons, güncel devlet pratiğinin mevcut normal esas hatların korunmasına izin verilmesi yönünde geliştiğini; bunun da *ardıl uygulama yoluyla zımnî tadil*



tartışmasını gündeme taşıdığını belirtmektedir. Bu değişim sinyallerine rağmen, hareketli kuralın halen pozitif hukuk statüsü koruduğu değerlendirilmiştir. Deniz seviyesindeki yükselmenin sınırlandırma antlaşmalarını *rebus sic stantibus* (VAHS m. 62) zemininde ortadan kaldırayabileceği iddiası, VAHS m. 62/2(a)'daki sınır antlaşmaları istisnası ve m. 62/1'deki yüksek eşik nedeniyle ikna edici bulunmamaktadır. Lampiri, sınır istisnasının kara ve deniz sınırlarını birlikte kapsadığını; iklim kaynaklı değişimlerin m. 62/1 eşiğini kural olarak karşılamadığını ayrıntılı olarak göstermektedir. Bu yorum, barış ve istikrarın korunmasına hizmet eden süreklilik ilkesini pekiştirmektedir. UDHM, COSIS başvurusu üzerine verdiği danışma görüşünde BMDHS XII. Kısım uyarınca deniz çevresinin korunması ve muhafazası kapsamında önleme–azaltma–kontrol yükümlülüklerini özen (due diligence) standardı altında belirginleştirmiş; deniz seviyesindeki yükselme dâhil iklim etkilerinin bu yükümlülükler kapsamındaki yeri açıklığa kavuşturulmuştur. Görüş, sınırlandırma veya esas hatların sabitlemesi konusunda doğrudan hüküm kurmamakla birlikte, çevresel yükümlülüklerin yorum evreninde ağırlık kazanmasına katkı yapmıştır.

Devletlerin harita/koordinat tevdi ve ilân pratikleri (BMDHS m. 16, 75, 84), hareketli yapının doğurduğu belirsizlikleri usulî düzeyde sınırlayan araçlar olarak kullanılmaktadır. IHO standartlarının (S-4) kıyı haritalarının güncellenmesi pratiğini teşvik ettiği; deniz sınırlarının haritalarda gösterilmesinin navigasyon dışı istikrar fonksiyonu da icra ettiği; buna karşılık, alçak su hattının anlamlı biçimde değiştiği durumlarda salt tevdi edilmiş harita/koordinatların itiraza açık kalabileceği vurgulanmıştır. Türkçe literatürde karanın denize hâkim olması ilkesi ve esas hatların deniz yetki alanlarının başlangıç noktası olduğu yinelenmiş; deniz seviyesindeki yükselmenin kıyı çizgisini geriye iterek dış sınırlar üzerinde tartışma yaratabileceği, yeni uyumsuzluk riskleri doğurabileceği belirtilmiştir. Bu risklerin, belgelendirilmiş harita/koordinat yönetimi ve antlaşma istikrarı ilkeleriyle birlikte yönetilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Pozitif hukukta hareketli esas hat kuralı geçerliliğini korumaktadır. Buna rağmen, devlet uygulamasında ortaya çıkan muhafaza/sabitleme eğilimi, bildirim–ilân mekanizmaları ve harita/koordinat teknikleri üzerinden belgeye dayalı istikrar üretmektedir. Bu çift yönlü dinamik, ileride ardıl uygulama ve yorum kanalıyla metin-dışı bir yakınsama ihtimaline işaret etmektedir. VAHS m. 62/2(a) istisnasının deniz sınırlarını da kapsadığı; deniz seviyesindeki yükselmenin m. 62/1 eşiğini olağan hâllerde karşılamadığı teyit edilmektedir. Bu nedenle mevcut sınırlandırma antlaşmalarının iklim değişikliği gerekçesiyle tek

tarafı olarak sona erdirilmesi yolunun hukuken kapalı olduğu kanaatine varılmıştır. UDHM'nin 21.05.2024 tarihli görüşünün, deniz çevresi yükümlülükleri ve zen standardı bakımından bağlayıcı bir normatif ereve sağladığı; ancak esas hat-dış sınır düzenine doğrudan müdahale etmediği saptanmaktadır. Bu nedenle deniz sınırlandırması alanındaki temel araçlar, antlaşmalar hukuku ilkeleri ve devlet uygulaması olmaya devam etmektedir.

Kıyı morfolojisi hızlı değişen bölgelerde güncelleme döngülerinin şefflaştırılması; datum/ölçek bütünlüğünün korunması ve tevdi-ilân zincirinin sistematik işletilmesi tavsiye edilir. Böylelikle delil değeri yüksek, itiraza dayanıklı bir kayıt seti oluşturulabilecektir. İklım etkilerinin, deniz çevresi yükümlülükleri (BMDHS XII. Kısım) erevesinde idari ve teknik tedbirlerle karşılanması; bu süreçlerin sınırlandırma tartışmalarından ayrıştırılarak yürütülmesi gereklidir. Doğu Akdeniz'de ise Türkiye'nin uluslararası hukuka uygun olarak savunduğu tezler doğrultusunda, harita/koordinat tevdiinin ve DYAİB bildirimlerinin yeknesaklaştırılması; esas hat-dış sınır uyuşmazlığı risklerinin belgeye dayalı yöntemlerle azaltılması bölgesel istikrar ve hakkaniyet bakımından en uygun yaklaşım olacaktır. Kıyı devletlerinin, deniz çevresi yükümlülüklerine ilişkin zen standardını (izleme, raporlama, etki değerlendirmesi) yükseltirken; sınırlandırma istikrarını zedelemeyecek şekilde mevcut hakların korunması, genişletici talep üretmeme dengesini gözetmeleri gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Akkutay BL, 'Ege Karasuları Sınırlandırmasında Adaların Etkisinin Uluslararası Hukuk Bakımından Değerlendirilmesi' (2018) 33 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 193

Akkuş B, 'Yapay Adaların Uluslararası Deniz Hukukundaki Statüsü' (2024) 14(1) Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 465

Aksu F, 'Türkiye-Yunanistan İlişkilerinde Deniz Yetki Alanı Uyuşmazlıkları' (2024) 13(2) Avrasya İncelemeleri Dergisi 89

Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v Colombia) Judgment, 21 April 2022, Reports [2022] ICJ

Anggadi F, 'A Collective Answer: Small States, Sea-Level Rise and the Interpretation of UNCLOS' (Centre for International Law (CIL) Blog, National University of Singapore, 19 July 2023) <<https://cil.nus.edu.sg/a->



collective-answer-small-states-sea-level-rise-and-the-interpretation-of-unclos/> s.e.t. 4 Eylül 2025

Apaydın DT, 'Düz esas hatların belirlenmesinde adaların rolü: Adalar saçağı bilmecesi' (2019) 25(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 565

Arsava AF, 'Uluslararası Hukukta Güç ve Hukuk İlişkisi' (2012) 10 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 351

Aust A, *Modern Treaty Law and Practice* (3rd edn, CUP 2013)

Aydın H, 'Karasularının Sınırlarının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi' (2003) 7(1) Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi 61

Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration (Bangladesh v India) (Award, 7 July 2014) [2014] PCA Case No 2010-16

Bayılıoğlu U, 'Deniz Seviyelerinin Yükselmesi ve Esas Hatlar Üzerindeki Etkileri: Yeni Bir Türk–Yunan Uyuşmazlığına Doğru Mu?' (2022) 17(1) Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 97

Blanchette-Seguin V, 'Preserving Territorial Status Quo: Grotian Law of Nature, Baselines and Rising Sea Level' (2017) 50(1) New York University Journal of International Law and Politics 227

Burger ME, 'Adaların Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasındaki Rolü: Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Pratiği' (2019) 2(1) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 21

Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (COSIS), 'Legal Briefing Note: ITLOS Case No 31 – Key Points for the ICJ AO Process' (2024) <https://www.cosis-ccil.org/images/media/COSIS-Briefing%20Note_ITLOS%20AO%20points%20relevant%20to%20the%20ICJ%20AO.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025

Cook Islands – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Circular Communication M.Z.N. 153.2021.LOS: Deposit of Lists of Geographical Coordinates of Points Concerning Baselines and Maritime Limits (16 August 2021, United Nations, New York) <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILE/S/mzn_s/mzn_153_cook_islands.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025

Cooper J, 'Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area' (1986) 16(1) Ocean Development & International Law 59



- Demir İ, ‘Doğu Akdeniz’de Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı’ (2024) 2(1) Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 71
- Doğru S, ‘Doğu Akdeniz’de Hidrokarbon Kaynakları ve Uluslararası Hukuka Göre Bölgedeki Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Alanlarının Sınırlandırılması’ (2015) 119 TBB Dergisi 503
- Dörr O and Schmalenbach K (eds), *Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary* (2nd edn, Springer 2018)
- Ecemiş Yılmaz HK, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Boyutuyla Deniz Seviyelerindeki Yükselmeler ve Esas Hattın Belirlenmesi Üzerine Etkisi’, N Koyuncu and A Yıldız (eds), *Necmettin Erbakan Hukuk Araştırmaları – Kamu Hukuku* (NEÜ Basımevi 2021) 399
- Erdem BS, ‘İklim Mültecilerinin Hukuki Statüsü Meselesi: Deniz Seviyesinin Yükselmesi ve Ada Ülkelerinde Yaşayanların Durumu’ (2023) 5(2) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 25
- Frontier Dispute* (Burkina Faso v Mali) (Judgment, 22 December 1986) [1986] ICJ Rep 554
- Gabčíkovo-Nagymaros Project* (Hungary/Slovakia) (Judgment, 25 September 1997) [1997] ICJ Rep 7
- Grisbådarna Arbitration (Norway v Sweden) (Award, 23 October 1909) XI RIAA 147
- Guiloff CG, ‘Developments at the United Nations International Law Commission on Sea-Level Rise’ (2024) 39(4) American University International Law Review 709
- Heidar T, ‘The Law-Science Interface within the Law of the Sea’ (Keynote Address, Leiden University H₂O Law Conference, 26 September 2024, ITLOS, Hamburg)
<https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/Leiden_Keynote_Address_260924.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025
- ‘Statement by the President of the International Tribunal for the Law of the Sea’ (Meeting of States Parties, 10 June 2024, ITLOS, Hamburg)
<https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/MoSP_10062024_President_TH_Statement_EN.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025



International Hydrographic Organization (IHO), *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea (TALOS Manual)* (5th edn, IHO Monaco 2006) <https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_iho_tech_aspects_los.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025

International Hydrographic Organization (IHO), *Resolutions of the International Hydrographic Organization (M-3)* (updated July 2024, IHO Monaco 2024) <https://iho.int/uploads/user/pubs/misc/M3-E-2024_July.pdf> s.e.t. 4 Eylül 2025

International Law Association, ‘Sydney Conference Report of the Committee on International Law and Sea Level Rise’ (2018) <<https://ila.vettoreweb.com>> s.e.t. 4 Eylül 2025

Kwiatkowska B, ‘Baselines in the Law of the Sea: The Role of the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea’ (1990) 21(3) *Ocean Development & International Law* 195

Kuran S, Gülçür A, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi’ (2018) 24(1) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 1

Lampiri V, ‘The Law of Treaties as a Safeguard for the Viability of Maritime Delimitation Agreements in the Face of Sea-Level Rise’ (2025) 12(1) *Journal of Territorial and Maritime Studies* 93

Mansoor A, ‘The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law’ (2024) *RSIL Law Review* 172

Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v Bahrain) (Judgment, 16 March 2001) [2001] *ICJ Rep* 40

Menefee SP, ‘Half Seas Over: The Impact of Sea Level Rise on International Law and Policy’ (1990) 9 *UCLA Journal of Environmental Law and Policy* 175

Mexico – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, State File: MEX (deposits & publicity) (30 June 2025) <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/MEX.htm>> s.e.t. 4 Eylül 2025

Naidoo Y, ‘The Maintenance of Territorial Sovereignty after Submergence’ (2025) *Oxford University Undergraduate Law Journal* 134



North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v Denmark; Federal Republic of Germany v Netherlands) (Judgment, 20 February 1969) [1969] ICJ Rep 3

Özbek D, ‘Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasında Adaların Etkisinin Değerlendirilmesi’ (2019) 2(1) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 111

Pacific Islands Forum, *Declaration on Preserving Maritime Zones in the Face of Climate Change-related Sea-Level Rise* (adopted 6 August 2021, PIF Secretariat, Suva) <<https://forumsec.org/publications/declaration-preserving-maritime-zones-face-climate-change-related-sea-level-rise>> s.e.t. 4 Eylül 2025

Purcell K, *UNCLOS and the “Ambulatory Thesis” Geographical Change and the Law of the Sea* (OUP 2019)

Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Advisory Opinion, 21 May 2024) ITLOS Case No 31

Sali ÖM, ‘Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Doğu Akdeniz Adaları’ (2022) 5(1) Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi 38

Salpin C, ‘Establishing the Outer Limits of the Continental Shelf: The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf’ (International Seabed Authority, 2022)

Schofield C, ‘Departures from the Coast: Trends in the Application of Territorial Sea Baselines under the Law of the Sea Convention’ (2012) 27(4) International Journal of Marine and Coastal Law 723

Schofield C ve Freestone D, ‘Options to Protect Coastlines and Maritime Zones from the Impacts of Climate Change and Sea Level Rise: The Situation in the Pacific Region’ (2016) 32 The International Journal of Marine and Coastal Law 135

Soons A, ‘Some Observations on the “Ambulatory” Nature of the Normal Baseline’ (2024) 1 Portuguese Yearbook of the Law of the Sea 5

Temple of Preah Vihear (Cambodia v Thailand) (Judgment, 15 June 1962) [1962] ICJ Rep 6



Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v Colombia) (Judgment, 19 November 2012) [2012] ICJ Rep 624

Ulutaş A, ‘Deniz Seviyesinin Yükselmesinin Uluslararası Hukuk Bakımından Etkileri ve BM Uluslararası Hukuk Komisyonunun Çalışmaları’ (2023) 31(1) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 325

United Nations – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *Deposit and Publicity of Charts or Lists of Geographical Coordinates* <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/depositpublicity.htm>> s.e.t. 4 Eylül 2025

United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3

Vienna Convention on the Law of Treaties (adopted 23 May 1969, entered into force 27 January 1980) 1155 UNTS 331

Wendebourg MR, ‘Interpreting the Law of the Sea in the Context of Sea-Level Rise: The Ambulatory Thesis and State Practice’ (2023) 35(3) *Journal of Environmental Law* 499

Woker H, ‘Disagreements between the Commission on the Limits of the Continental Shelf and Submitting Coastal States’ (2024) 39(2) *The International Journal of Marine and Coastal Law* 252

Wolfrum R, ‘Remarks by Rüdiger Wolfrum’ (2020) *Proceedings of the ASIL Annual Meeting* 387



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue:2 / Year: 2025, pp. 131-199

-Çeviri / Translation-

THE EFFECT OF SEA-LEVEL RISE ON MARITIME BOUNDARY DELIMITATION: AN ANALYSIS IN LIGHT OF THE LAW OF TREATIES, INTERNATIONAL JURISPRUDENCE, AND STATE PRACTICE*

*DENİZ SEVİYESİ YÜKSELMELERİNİN DENİZ YETKİ ALANI
SINIRLANDIRMALARINA ETKİSİ: ANTLAŞMALAR HUKUKU,
ULUSLARARASI YARGI VE DEVLET UYGULAMALARI IŞIĞINDA BİR
İNCELEME*

Assoc. Prof. Hatice Kübra ECEMİŞ YILMAZ**

ABSTRACT

The implications of sea-level rise for maritime boundary delimitations established under international law have become increasingly apparent. Since such boundaries are inherently dependent on coastal geography, they are directly affected by the physical changes driven by climate change. In this context, the doctrine of “*rebus sic stantibus*” - fundamental change of circumstances - as codified in the law of treaties, has reemerged as a central question regarding the validity of maritime delimitation agreements. This article offers a comprehensive assessment of the concept of baselines under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) as well as the legal stability of

* Research Article, Submission Date: 7.09.2025 / Acceptance Date: 1.12.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1779694.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

** Assoc. Prof., Ankara Yıldırım Beyazıt University Faculty of Law, Department of International Law (hkeyilmaz@aybu.edu.tr) (ORCID:0000-0001-9438-0291).



treaties, state practice, and the jurisprudence of international courts and tribunals. It further discusses the future of existing delimitation arrangements in light of the need to safeguard international peace and legal certainty.

This article argues that the ambulatory character of the normal baseline remains the *lex lata*, that the deposit & publicity practice before the UN Secretary-General may produce a de facto fixing effect in certain settings, yet maritime delimitation treaties remain insulated from *rebus sic stantibus* under VCLT art. 62(2)(a). The findings indicate that administrative recording does not amount to normative change and that the finality of existing delimitation treaties should be preserved.

Keywords: •Baselines •Ambulatory Baselines •Deposit & Publicity •Maritime Zones •VCLT art. 62(2)(a)

ÖZ

Deniz seviyesindeki yükselmelerin, uluslararası deniz hukukunun temelini oluşturan deniz yetki alanı sınırlandırmalarına yönelik etkileri gün geçtikçe daha görünür hale gelmektedir. Özellikle antlaşmalarla belirlenen deniz sınırlarının coğrafi koşullara bağlılığı, bu sınırların iklim değişikliğinin tetiklediği fiziksel değişikliklerden doğrudan etkilenmesi sonucunu doğurmaktadır. Bu bağlamda, antlaşmalar hukukunda düzenlenen “esaslı değişiklik” (*rebus sic stantibus*) ilkesi, deniz sınırlandırma antlaşmalarının geçerliliği bakımından yeniden gündeme taşınmaktadır. Çalışmada, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’nin esas hat kavramı ile birlikte antlaşmaların hukuki istikrarı, devlet uygulamaları ve uluslararası yargı kararları ışığında kapsamlı bir değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. Ayrıca, uluslararası barışın ve hukuki güvenliğin korunması bağlamında mevcut sınırlandırmaların geleceği tartışılmaktadır.

Bu çalışmada, yürürlükteki pozitif hukuk bakımından normal esas hattın hareketli (ambulatuar) niteliğinin korunduğu, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri (BMGS) nezdindeki aleniyet kazandırma & tevdi etme (deposit & publicity) pratiğinin bazı coğrafyalarda fiili bir sabitleme (fixing) etkisi doğurabildiği; bununla birlikte deniz sınırlandırma antlaşmalarının Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (VAHS) m. 62/2(a) uyarınca *rebus sic stantibus*’a kapalı olduğu tezi sınanmaktadır. Bulgular, hareketli rejimin *lex lata* olarak sürdüğünü; idari-tekniik kayıt ve ilan mekanizmalarının normatif tadil oluşturmadığını; mevcut sınırlandırma antlaşmalarının nihailiğinin ise korunması gerektiğini göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: •Esas Hatlar •Hareketli Esas Hatlar •Aleniyet Kazandırma & Tevdi Etme •Deniz Yetki Alanları •VAHS m. 62/2(a)

INTRODUCTION

It is evident that global sea level rises have had structural consequences on the existing legal framework regarding the establishment and delimitation of maritime zones. The principle of “land’s sovereignty over the sea” is

fundamental in determining maritime areas.;¹ it is accepted that normal baselines (United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) art. 5)² function as the legal projection of the coastline, and that, within this framework, changes in coastal morphology may be reflected in the outer limits of maritime zones. Within the framework of these assumptions, the interpretation of the “ambulatory baseline” has long been dominant in the literature, and it has been assessed that sea level rises could have continuous effects on the baseline-outer limits relationship. It is seen that this effect has brought to the fore discussions regarding the retreat of the coastal strip, the displacement of the low-water line, and the associated shifts in the outer limits. The same context necessitates that discussions regarding the foundations of the ambulatory baseline approach and the limitations of this approach be addressed together in the current literature.³

It has also been noted that sea level rises have brought the concept of fundamental change of circumstances (*rebus sic stantibus*) in treaty law back into focus with regard to the fate of maritime boundaries established by treaties. However, boundary-drawing treaties are governed by the Vienna Convention on the Law of Treaties⁴ (VCLT) art. 62(2)(a) and it is subject to a special status under the exception for border treaties; therefore, it is seen that the approach that the termination or unilateral revision of maritime delimitation treaties solely on the grounds of environmental/physical changes is subject to high legal thresholds has gained prominence in doctrine and current studies. It is emphasized that the exception in question also covers maritime boundary agreements for reasons such as the stability of delimitation arrangements, legal certainty, and the preservation of peace; furthermore, the general conditions of art. 62 (unpredictability, fundamental disruption, the change affecting the essential basis of the agreement, etc.) are strictly interpreted in the specific case. This framework demonstrates that interpretations favoring the preservation of the

¹ John Cooper, ‘Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area’ (1986) 16(1) *Ocean Development & International Law* 59–90.

² United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3.

³ Alfred Soons, ‘Some Observations on the ‘Ambulatory’ Nature of the Normal Baseline’ (2024) 1 *Portuguese YB L Sea* 5, 9, 11.

⁴ Vienna Convention on the Law of Treaties (adopted 23 May 1969, entered into force 27 January 1980) 1155 UNTS 331.



stability of maritime boundary delimitations, even in the face of environmental transformation, have gained strength.⁵

The implications of sea-level rise for the law of the sea have increasingly been addressed before international judicial and quasi-judicial bodies. In its advisory opinion⁶ of 21 May 2024, the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) undertook a detailed assessment of the scope of the obligations under UNCLOS relating to the protection and preservation of the marine environment in the context of climate change, and noted that the phenomenon of sea-level rise must likewise be taken into consideration within this framework. Although the opinion does not directly pronounce on the validity of maritime delimitation agreements, it is significant in that it underscores the need for States Parties to take climate-related impacts into account within the general framework of marine environmental law. These assessments provide contextual background for the subsequent analysis in this study concerning the stability and interpretation of treaties. Furthermore, the declarations accompanying the advisory opinion highlight the potential for interaction with proceedings pending before other international adjudicatory bodies, thereby identifying the channels through which climate-induced ocean phenomena may be reflected in the broader corpus of international jurisprudence.⁷

In the Turkish literature, the delimitation of maritime areas has been discussed in detail, followed by the relationship between the baseline and the outer limit, and the effects of sea level rise on the delimitation of maritime zones;⁸ the tension

⁵ Vasiliki Lampiri, 'The Law of Treaties as a Safeguard for the Viability of Maritime Delimitation Agreements in the Face of Sea-Level Rise' (2025) 12(1) *Journal of Territorial and Maritime Studies* 93, 93; Uğur Bayıllıoğlu, 'Deniz Seviyelerinin Yükselmesi ve Esas Hatlar Üzerindeki Etkileri: Yeni Bir Türk-Yunan Uyuşmazlığına Doğru Mu?' (2022) 17(1) *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 97, 117.

⁶ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Advisory Opinion, 21 May 2024) ITLOS Case No 31.

⁷ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, 6, para 2 <<https://www.itlos.org>> accessed 4 September 2025; ITLOS, ITLOS/PV.23/C31/1/Rev.1, 18, 29.

⁸ Bayıllıoğlu, 97–139; Deniz Tekin Apaydın, 'Düz esas hatların belirlenmesinde adaların rolü: Adalar saçağı bilmecesi' (2019) 25(2) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 565–589; Berkant Akkuş, 'Yapay Adaların Uluslararası Deniz Hukukundaki Statüsü' (2024) 14(1) *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 465–511; Ahmet Ulutaş, 'Deniz Seviyesinin Yükselmesinin Uluslararası Hukuk Bakımından Etkileri ve BM Uluslararası Hukuk Komisyonunun Çalışmaları' (2023) 31(1) *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 325, 325–393; Ömer Miraç Sali, 'Deniz Yetki Alanlarının Sınırlanmasında Doğu Akdeniz Adaları' (2022) 5(1) *Uluslararası İlişkiler ve*



between dynamic characteristics and fixing tendencies has been examined in light of state practices and international organizational efforts. The problems encountered in determining the concept of the baseline in relation to islands and islets; the legal status of tidal heights, the effects of artificial interventions on delimitation, and the results of methodological choices in regional examples (including the Eastern Mediterranean) are also examined under separate headings. It should be noted that this accumulation of knowledge will be used in conjunction with the analysis of treaty law in the subsequent sections of the study.

At the international level, institutional work (e.g., within the United Nations International Law Commission (ILC)) thematically addresses issues arising from sea-level rise in the fields of the law of the sea, the elements of statehood, and the protection of persons; and compiles materials on the nature of baselines in maritime law, the stability of maritime delimitation, and related interpretation issues. In this context, the study's methodology involves: i) systematic interpretation of the relevant provisions of the UNCLOS and the concept of baselines, ii) assessment of maritime delimitation agreements within the framework of VCLT art. 62 and the exception of boundary agreements, iii) contextual impact of international judicial precedent and advisory opinions, iv) comparative analysis of state practices and methods proposed in Turkish literature.⁹

In the existing literature, the ambulatory nature of the normal baseline and the tendency toward fixation have mostly been addressed in separate channels; the interaction between administrative-technical announcement/deposit processes and the finality regime of the law of treaties has been discussed to a limited extent. This study examines the tension between the ambulatory baseline regime and the tendency toward fixation, testing it against the legal limits of the practice of deposit & publicity and the reflection of the VCLT art. 62(2)(a) exception on maritime boundaries. The fundamental thesis put forward in this context is that the ambulatory (dynamic baseline) regime is preserved as *lex lata*; that the practice of deposit & publicity can produce a de facto fixing effect in certain

Diplomasi 38, 38–61; Sami Doğru, 'Doğu Akdeniz'de Hidrokarbon Kaynakları ve Uluslararası Hukuka Göre Bölgedeki Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Alanlarının Sınırlandırılması' (2015) 119 TBB Dergisi 503.

⁹ Claudio Grossman Guiloff, 'Developments at the United Nations International Law Commission on Sea-Level Rise' (2024) 39(4) American University International Law Review 709, 741; Lampiri, 101.



contexts; but that maritime delimitation agreements are closed to *rebus sic stantibus*. Methodologically, a systematic interpretation of the provisions of the UNCLOS and VCLT, international judicial precedent and advisory opinions, and a comparative analysis of state practices have been adopted. The following sections will address, in turn, the dogmatic basis of the dynamic approach, the regime of deposit & publicity, and patterns of fixation in practice; the finality of delimitation treaties in the context of VCLT art. 31 and art. 62; and international judicial practice; concluding with a synthesis of the findings.

I. THE *LEX LATA* NATURE OF THE REGIME: THE RELATIONSHIP BETWEEN THE BASELINE AND THE OUTER LIMITS

Sea level rise is considered a phenomenon posing a high risk to international peace and security, as well as legal stability, particularly for small island states and states with low-lying coastal areas, in the context of the United Nations.¹⁰ Sea level rise has direct effects not only on the existing borders of states but also on the existence of human communities. It is clear that states that will inevitably be affected by sea level rise and communities living on islands close to sea level will be forced to migrate if they lose their land. This situation raises discussions of ‘forced migration’ and ‘climate refugees’ in terms of international law.¹¹

Furthermore, the retreat or complete disappearance of the coastline as a result of rising sea levels could lead to the infringement of states’ rights over their territorial waters. In this context, the complete submersion of land areas emerges as one of the greatest problems threatening both the sovereign territories of states and the existing order of international maritime law.

In this section, the current legal status of the normal baseline moving with the low-water mark is determined through systematic interpretation within the context of UNCLOS art. 5 and relevant case law.

1. Normal Baseline and Dynamic Nature (UNCLOS art. 5)

It is accepted that the normal baseline is established as the legal projection of the coastal zone in accordance with UNCLOS art. 5, serving as the outer limit of internal waters and the starting point of territorial waters; therefore, it is noted that changes to the baseline may have a chain reaction effect on the derived outer

¹⁰ Samuel Pyeatt Menefee, ‘Half Seas Over: The Impact of Sea Level Rise on International Law and Policy’ (1990) 9 *UCLA Journal of Environmental Law and Policy* 175–218.

¹¹ Menefee, 216.



limits of maritime zones. Furthermore, the literature recalls the descriptive framework of art. 5, the representation of baseline points on maps/coordinates, and the finding of the International Law Association (ILA) Baseline Committee that the normal baseline moves with the low-water line and is modifiable.¹²

In Soons' article, it is clearly stated that the current legal position is that the baseline is dynamic in nature; however, it is emphasized that a trend has begun to emerge in state practices that envisions the preservation of existing baselines in the context of sea level rise; yet, it is noted that no definitive conclusion has yet been reached as to whether this trend has developed into a consistent and stable practice to the extent that it would result in a change in the law.¹³ Soons also states that the outer limits calculated from the normal baseline drawn under art. 5 will remain subject to challenge for compliance with UNCLOS if the baseline is significantly altered.¹⁴

The definition of the normal baseline and its dynamic nature in Turkish literature has been confirmed both in fundamental definitions and in current application discussions: The statement "the normal baseline is the lowest low-water line extending along the coast" reflects the established definition; it is noted that straight baselines can only be applied in exceptional circumstances permitted by geography.¹⁵ Furthermore, the study authored by Bayıllıoğlu and Ulutaş's assessments emphasize that sea level rise directly affects the baseline-outer limits relationship and that this effect may be reflected in regional conflicts.¹⁶

¹² Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz, 'Uluslararası deniz hukuku boyutuyla deniz seviyelerindeki yükselmeler ve esas hattın belirlenmesi üzerine etkisi', Nuran Koyuncu and Abdülkadir Yıldız (eds.), *Necmettin Erbakan Hukuk Araştırmaları – Kamu Hukuku* (NEÜ Basımevi 2021) 399–400.

¹³ Soons, 8-9.

¹⁴ Soons, 9.

¹⁵ Hakkı Aydın, "Karasularının Sınırlarının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi" (2003) 7(1) *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 61, 61, 63. In this 2003 article by Aydın, the term "ambulator/ambulatory" is not explicitly used; what is confirmed there is the definition of the normal baseline as the low-water line and the exceptional framework according to which straight baselines may be applied only in the presence of a deeply indented or irregular coastline. The discussion of the ambulatory nature is found in sources such as Soons and the International Law Association. International Law Association, "Sydney Conference Report of the Committee on International Law and Sea Level Rise" (2018) paras 15–25 <<https://ila.vettoreweb.com>> accessed 4 September 2025.

¹⁶ Bayıllıoğlu, 97-99; Ulutaş, 328.



2. Straight Baseline, Islands, and Technical Reflections: Exceptional Method and Its Limits

The straight baselines method (UNCLOS art. 7) is considered exceptional; it is accepted that strict geographical conditions are required, such as the coastline being deeply indented or protruding, or the presence of a chain of islands close to the coast. In Turkish literature, the effects of islands on the straight baselines and delimitation have been detailed; the methodological limits of technical concepts such as the “fringe of islands” have been outlined.¹⁷ These limitations provide legal justification for objections to the generalized use of straight baselines. Regional applications and case law summaries have examined the role of islands in delimitation, distinctions between full and partial effects, and mechanisms for harmonization with the principle of equity.¹⁸

The technical aspect of the ambulatory baseline, which requires continuous measurement/updating, is reflected in the practical use of maps/charts; as Soons points out, the display of outer limits on maps and their submission to the UN Secretary-General does not mean that these drawings are closed to objection. If the normal baseline is significantly shifted backward, these outer limits may be challenged by other states on the grounds of non-compliance with UNCLOS provisions. This observation reveals that EEZ/continental shelf boundaries derived from the normal baseline also carry a legal/technical sensitivity to shifts in the baseline.¹⁹

3. Framework of Treaty Law: Fundamental Change of Circumstances and the Exception for Boundary Treaties

It is observed that sea level rises bring the doctrine of *rebus sic stantibus* in VCLT art. 62 into focus in terms of maritime delimitation treaties. However, Lampiri’s work emphasizes the strict conditions of this provision (unpredictability; disappearance of the essential basis of consent; radical transformation of obligations) alongside the exception for boundary treaties in art. 62(2)(a) and states that delimitation treaties are considered final/stable

¹⁷ Apaydın, 565, 567-568.

¹⁸ Dolunay Özbek, ‘Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasında Adaların Etkisinin Değerlendirilmesi’ (2019) 2(1) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 111, 140-141, 143-144; Berat Lale Akkutay, ‘Ege Karasuları Sınırlandırılmasında Adaların Etkisinin Uluslararası Hukuk Bakımından Değerlendirilmesi’ (2018) 33 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 193,199,203,206.

¹⁹ Soons, 10.



arrangements. Lampiri systematically analyzes the arguments in favor of terminating or revising delimitation treaties, reaching a high threshold assessment based on VCLT art. 31 and 62. The same study underscores the final/stable character of delimitation treaties in state and treaty practice and in doctrine; it is concluded that proving the cumulative conditions required for invoking art. 62 in the context of sea level rise is exceptionally difficult; therefore, the stability promised by maritime delimitation treaties is not undermined by the rules of treaty law, but rather protected.²⁰ A parallel line can be traced in Turkish literature; in the context of the definition/function of the normal baseline and the exceptional nature of the straight baseline, it is seen that restriction regulations are designed to be resistant to change for the purposes of legal security and peace.²¹

4. ITLOS Advisory Opinion (May 21, 2024) and ILC Work: Contextual Impact and Application

In the Advisory Opinion delivered by ITLOS on 21 May 2024 upon the request of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (COSIS), it was stated that climate change–related impacts (ocean warming, sea-level rise, and acidification) must be taken into account when interpreting the obligations arising under UNCLOS concerning the protection and preservation of the marine environment. While the opinion is non-binding, its persuasive power influencing the development of international law was emphasized; judicial authority and the scope of the application were evaluated. This framework, while not directly ruling on the validity of maritime delimitation agreements, provides a contextual basis for the systemic integration of the phenomenon of sea level rise into the interpretation of maritime law norms.²²

On the other hand, in the work carried out at the United Nations ILC since 2019, the effects of sea level rise have been addressed in thematic reports focusing on protection of maritime law, statehood, and persons; legal stability, fairness, and discussions on the ambulatory baseline have been evaluated together. The ILC Working Group’s first/second issue reports, supplementary papers, and the 2024

²⁰ Lampiri, 93, 97.

²¹ Sali, 38-61; Fuat Aksu, ‘Türkiye-Yunanistan İlişkilerinde Deniz Yetki Alanı Uyuşmazlıkları’ (2024) 13(2) *Avrasya İncelemeleri Dergisi* 89–122.

²² Arooba Mansoor, ‘The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law’ (2024) 2024 *RSIL L Rev* 172, 174-175.



Secretariat Memorandum reveal that the current body of work is grounded in the principles of legal stability and cooperation. This body of work, caught between the tension of dynamic interpretation and fixation, shows a convergence towards maintaining existing delimitation texts in the short term through evolutionary interpretation and fulfilling environmental obligations within the framework of UNCLOS Part XII.²³

In the Turkish literature, the effects of these international developments on national/regional disputes; the methodology of the baseline–outer limit relationship; the issues of full/partial impact of islands on delimitation; the status of artificial islands; and the legal nature of map/chart notifications have been examined. The assessments also address the possible implications of sea level rise in the Türkiye–Greece context and aspects requiring strategic attention.²⁴

In light of these assessments, it appears that the ambulatory character of the normal baseline remains preserved under existing positive law, whereas tendencies advocating the retention of existing baselines show certain indications in State practice; however, this has not yet crystallized into customary international law nor reached the level of an implicit modification through subsequent practice.²⁵ Due to the high threshold and the exception for boundary treaties under VCLT art. 62, it is legally unlikely that maritime delimitation treaties will be collectively challenged on the grounds of substantial modification; instead, it is anticipated that the stability of existing delimitations will be preserved through evolutionary interpretation and technical updates. The ITLOS Advisory Opinion and the ILC’s accumulated body of work, however, provide an interpretative framework that requires sea-level rise to be systematically addressed within the context of maritime environmental obligations and cooperation.²⁶ In this section, it has been determined that the dynamic nature of the normal baseline is protected under current law; that straight baselines are an exceptional technique; and that the baseline-outer limits chaining is legally valid. The next section will examine how the deposit & publicity regime and state practices provide grounds for the claim of fixation.

²³ Guiloff, 716-719.

²⁴ Bilge Sena Erdem, ‘İklim Mültecilerinin Hukuki Statüsü Meselesi: Deniz Seviyesinin Yükselmesi ve Ada Ülkelerinde Yaşayanların Durumu’ (2023) 5(2) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 25–103; Akkuş, 465 et seq.; Bayılıoğlu, 97 et seq.

²⁵ Soons, 8,9,11

²⁶ Mansoor, 173,177,181.

II. THE PUBLICITY & DEPOSIT, AND FIXATION THESIS IN PRACTICE

The United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS) manages the process of depositing and publishing maps and coordinates relating to maritime zones. The primary function of this process is to make states' unilateral notifications visible and ensure transparency. However, it is accepted that these registration and publication procedures do not constitute a normative change under treaty law but can only create a de facto stability effect. The International Court of Justice (ICJ) also emphasized in the *Qatar v Bahrain* case that maps and documents do not have binding force on their own but may serve as supporting evidence confirming state practice.²⁷

Similarly, the literature states that depositions made with DOALOS do not have the authority to resolve border disputes between states and therefore do not produce binding legal consequences.²⁸ However, it is acknowledged that the publicity generated by these records in the international community has a positive effect in promoting de facto stability and indirect harmony between state practices.²⁹

1. DOALOS Publicity & Deposit Mechanism: Map/Coordinate Presentations, *Due Publicity* and Operation in Practice

UNCLOS 1982 provides that the legal validity of baselines and outer limits shall be established not only by declaration under domestic law, but also by means of procedures that confer a certain degree of publicity. Baselines (art. 16(2)), archipelagic baselines (art. 47(9)), territorial waters (art. 16), EEZ (art. 75(2)), and outer limits of the continental shelf (art. 76(9); art. 84(2)) require the deposit of maps or lists of geographical coordinates with the UN Secretary-General and the obligation of due publicity. The practice of publicizing and depositing carried out by DOALOS involves receiving states' deposit correspondence, notifying member states through Maritime Zone Notifications (MZN), and making the

²⁷ ICJ, *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v Bahrain)* [2001] ICJ Rep 40, para 89

²⁸ Clive Schofield, 'Departures from the Coast: Trends in the Application of Territorial Sea Baselines under the Law of the Sea Convention' (2012) 27(4) *International Journal of Marine and Coastal Law* 723, 739.

²⁹ Barbara Kwiatkowska, 'Baselines in the Law of the Sea: The Role of the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea' (1990) 21(3) *Ocean Development & International Law* 195, 200



relevant documents available online.³⁰ Furthermore, technical guides and institutional reports detail the scale, datum, and coordinate requirements for the documents to be submitted; it is emphasized that legislation or a delimitation agreement alone does not constitute *due publicity*.³¹

In state practice, this mechanism is used systematically. For example, when submitting its lists of coordinates for both baselines and outer limits in 2024, the Cook Islands added to its notification a comment that there was no obligation to update them despite climate-related changes.³² Similarly, official pages where current filings/notifications are collected under government files in many countries, including Mexico, demonstrate the continuity of the application.³³

This notification system has been evaluated as minimizing the practical uncertainties created by the principle of the ambulatory baseline rule in doctrine through administrative/technical means. Soons' classic work demonstrates that physical changes in sea level cause the baseline to move geographically;³⁴

³⁰ United Nations – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *Deposit and Publicity of Charts or Lists of Geographical Coordinates* <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/depositpublicity.htm>> accessed 4 September 2025; United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), signed 10 December 1982, entered into force 16 November 1994, 1833 UNTS 3, arts 16(2), 47(9), 75(2), 76(9), 84(2) (UN Treaty Series, No 31363).

³¹ International Hydrographic Organization (IHO), International Association of Geodesy (IAG) and Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) – Advisory Board on the Law of the Sea (ABLOS), *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea (TALOS Manual)* (5th edn, IHO, Monaco 2006) <https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_iho_tech_aspects_los.pdf> accessed 4 September 2025.

³² International Hydrographic Organization (IHO), *Resolutions of the International Hydrographic Organization (M-3)* (updated July 2024, IHO Monaco 2024) <https://iho.int/uploads/user/pubs/misc/M3-E-2024_July.pdf> accessed 4 September 2025; Cook Islands – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *Circular Communication M.Z.N. 153.2021.LOS: Deposit of lists of geographical coordinates of points concerning baselines and maritime limits* (16 August 2021, United Nations, New York) <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/mzn_s/mzn_153_cook_islands.pdf> accessed 4 September 2025; Cook Islands – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *State File: COK (deposits & publicity)* <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/COK.htm>> accessed 4 September 2025.

³³ Mexico – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *State File: MEX (deposits & publicity)* (30 June 2025) <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/MEX.htm>> accessed 4 September 2025.

³⁴ Soons, 9.

therefore, it warned early on that failure to update legislation and notification/procedural steps in a timely manner could lead to a de facto shift in areas of authority.³⁵ In this context, it is accepted that the submission of maps/coordinates performs not only a technical function but also a legal certainty function.

2. Government Applications and Fixation Patterns

Over the past decade, particularly in the Pacific Islands Forum (PAF) region, a regional political-legal stance has emerged that clearly embraces the understanding that “*maritime zones shall be maintained without reduction*”. The PAF Declaration of August 6, 2021, states that the outer limits of maritime areas, as determined in accordance with the Convention and notified to the United Nations Secretary-General, will not be reduced or revised due to changes in sea level.³⁶ This stance has received broad support on regional and global platforms and has been confirmed by various state statements.³⁷ In practice, the observations added to the Cook Islands’ deposit certificate and the domestic legal/regulatory steps taken by some Pacific states are cited among clear practical examples of stabilization.³⁸

In doctrine, the principles of legal stability, security, and predictability are cited as the main pillars of codification. Assessments referring to the ILC process have

³⁵ Guiloff, 733,734,737.

³⁶ Pacific Islands Forum, *Declaration on Preserving Maritime Zones in the Face of Climate Change-related Sea-Level Rise* (adopted 6 August 2021, PIF Secretariat, Suva) <<https://forumsec.org/publications/declaration-preserving-maritime-zones-face-climate-change-related-sea-level-rise>> accessed 4 September 2025.

³⁷ *Declaration on Preserving Maritime Zones in the Face of Climate Change-related Sea-Level Rise*.

³⁸ Within the framework of the deposit and publicity regime (deposit & publicity) under Articles 16(2), 47(9), 75(2) and 84(2) of UNCLOS, this constitutes a State declaration, which explicitly reflects a “fixing” tendency by recording the understanding that, even if sea levels rise, there is “no obligation to review/revise” the officially deposited maritime zones; see Cook Islands, Observations appended to the deposit of charts/lists of geographical coordinates of points under the United Nations Convention on the Law of the Sea (MZN No 153) (5 May 2021, DOALOS, UN OLA) <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEPOSIT/040bservationsEng.pdf>> accessed 6 September 2025; Federated States of Micronesia, Written Statement to ITLOS, Case No 31 (COSIS AO) (2023–2024); Federated States of Micronesia, Submission to the International Law Commission: Sea-level rise in relation to international law (2021–); Clive Schofield and David Freestone, ‘Options to Protect Coastlines and Maritime Zones from the Impacts of Climate Change and Sea Level Rise: The Situation in the Pacific Region’ (2016) 32 *The International Journal of Marine and Coastal Law* 135–164.



discussed how even negative behaviors such as states choosing not to update their laws can, over time, have effects in the form of subsequent practice or historical consolidation.³⁹ This line aims to reconcile the tension between the dynamic nature and the fixation, based on the principles of not expanding new rights while maintaining existing boundaries and ensuring the legal stability of notified/registered lines. Indeed, constantly changing baseline lines will create unpredictability in terms of both administration and dispute resolution.⁴⁰

Judicially, in the 2014 Bay of Bengal (Bangladesh/India) arbitration, it was observed that future physical changes were not reflected in the delimitation, and that the court conducted the equitable solution test based on geographical data at the specific date.⁴¹ This example supports the assessments that the drawn external boundaries will not subsequently melt away on their own and that the court/panel cautiously addressed the dynamic geography. ITLOS's Advisory Opinion on Climate Change dated May 21, 2024, essentially clarified the environmental obligations under Part XII of UNCLOS under the *due diligence* standard and did not directly address the issue of the baseline/outer limits.⁴² These findings show that the notification/deposit regime under DOALOS can produce administrative-technical predictability and a certain degree of de facto stability through the publication of maps and coordinates. However, the nature of these registration and publication procedures does not automatically transform the content of the legal norm; they are not considered to give rise to customary law or implied acceptance. Therefore, the permanence and immutability of maritime delimitation agreements are determined not so much by the practice of deposit & publicity, but rather by the exception regime of treaty law, particularly

³⁹ Lampiri, 93; Soons, 9-11.

⁴⁰ Ecemiş Yılmaz, 409-410.

⁴¹ *Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between Bangladesh and India* (Bangladesh/India), Award (Permanent Court of Arbitration, 7 July 2014) XXXII RIAA 1, paras 212–217, 399 <https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXXII/1-182.pdf> accessed 4 September 2025.

⁴² *Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Advisory Opinion)* (ITLOS, Case No 31, 21 May 2024) paras 149, 196–204, 235–243, 388 <https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_orig.pdf> accessed 4 September 2025; Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (COSIS), *Legal Briefing Note: ITLOS Case No 31 – Key Points for the ICJ AO Process* (2024) <https://www.cosis-ccil.org/images/media/COSIS-Briefing%20Note_ITLOS%20AO%20points%20relevant%20to%20the%20ICJ%20AO.pdf> accessed 4 September 2025.

VCLT art. 62(2)(a). In the next section, this distinction will be systematically examined in light of VCLT art. 31 and art. 62.

3. Interaction with the Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) (Recommendations under art. 76/8 – art. 76/9, art. 84/2 Submission)

The process concerning the outer limits of the continental shelf is based on a two-stage scheme involving the submission of CLCS recommendations (art. 76(8)) to the UN Secretary-General (art. 76(9), art. 84(2)). After receiving the CLCS recommendations, States establish their definitive and binding outer limits; they then submit the map/coordinate and geodetic data to the UNCLOS, and DOALOS provides *due publicity* to these.⁴³ The technical/advisory role of CLCS and the secretariat function of DOALOS demonstrate the distinct yet complementary nature of the procedure.

Climate-induced sea level rise does not alter the de jure status of the outer limits of the continental shelf (particularly beyond 200 nautical miles based on geomorphological criteria); as these limits are determined by seabed criteria, not sea surface criteria. This is evident from the definitional structure of positive law relating to the continental shelf and the systematics of the CLCS application.⁴⁴ Therefore, the outer limits of the continental shelf are based not on changes in the sea surface but on the seabed/geomorphology (technical formulas and delimitation lines in UNCLOS art. 76); furthermore, the outer limits registered based on CLCS recommendations are definitive and binding. Therefore, sea level rise does not directly alter the de jure status of the outer limits of the continental shelf; this follows both from the nature of the definition (seabed & subsoil) and from the institutional systematics of the CLCS process. Furthermore, the role of the CLCS and the conditions for the submission/notification of outer limits in the context of climate impacts have been summarized.⁴⁵

⁴³ UNCLOS m. 76(8)–(9) ve m. 84(2); Charlotte Salpin, ‘Establishing the Outer Limits of the Continental Shelf: The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf’ (International Seabed Authority, 2022), 3-5 <<https://www.isa.org.jm/wp-content/uploads/2022/12/Salpin-2.pdf>> accessed 4 September 2025.

⁴⁴ Hilde Woker, ‘Disagreements between the Commission on the Limits of the Continental Shelf and Submitting Coastal States’ (2024) 39(2) *The International Journal of Marine and Coastal Law* 252, 254.

⁴⁵ Ydhan Naidoo, ‘The Maintenance of Territorial Sovereignty after Submergence’ (2025) *Oxford University Undergraduate Law Journal* 134,149-152; *International Hydrographic*



However, the archiving and publication of constitutive documents (delimitation agreements, de jure external boundary maps after the CLCS, MZNs) strengthens the procedural basis of the fixation thesis. This is because, thanks to due publicity and official registration, the boundaries that states choose not to update or maintain acquire evidentiary value; the alleged normative stability is supported by practice.

4. Regional Outlook: Opportunities and Risks for the Eastern Mediterranean

In the Eastern Mediterranean, studies of an early warning nature have been written in Turkish literature on the potential effects of sea level rise on baselines and outer limits. Bayılloğlu states that baselines, which are the starting points of maritime zones, may become mobile due to climate effects, and that this could give rise to new areas of conflict in the context of Turkish-Greek disputes.⁴⁶ It should also be noted that warnings have been issued that the misuse of straight baselines and the concept of the “archipelagic baseline” in the Eastern Mediterranean could have disproportionate effects on delimitation disputes.⁴⁷

Some regional states (e.g., Egypt–Cyprus, Cyprus–Israel, Greece–Egypt) have defined their external borders through delimitation agreements; Türkiye, on the other hand, has taken a step to protect its rights in a manner that is consistent with international law, legitimate, and balanced through the Memorandum of Understanding it signed with Libya. In this case, a collective and explicit declaration approach to demarcation, as seen in the Pacific, has not yet been institutionalized. However, for legal stability and predictability, the systematization of map/coordinate submissions and MZN announcements could provide a minimum common ground for implementation in the region. This observation indicates that the dynamic rule and the fixation thesis can be reconciled on the basis of document-based stability.

On the other hand, the judicial trend is based on the geographical and legal picture at the time of the decision. As in the Bangladesh/India decision, the

Organization (IHO), International Association of Geodesy (IAG) and Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) – Advisory Board on the Law of the Sea (ABLOS), *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea (TALOS Manual)* (5th edn, IHO Monaco 2006) vol 2 ‘Publicity and Deposit’ <<https://docs.iho.int>> accessed 4 September 2025.

⁴⁶ Bayılloğlu, 100-101.

⁴⁷ Apaydın, 580-581.

practice of designing future physical changes through foresight has generally been avoided; this approach curbs the risk of expansive interpretation under the pretext of fixation. The ITLOS Advisory Opinion dated May 21, 2024, confirmed a strict *due diligence* standard in the context of protecting and preserving the marine environment; it specified the obligations for special measures in the face of climate impacts (ocean warming, sea level rise, acidification). This framework requires that discussions on emission reduction, adaptation, and ecosystem-based mitigation/fixation measures be addressed normatively, separate from regional practices.

These findings demonstrate that the regime of publicity and deposit with DOALOS provides administrative and technical predictability and evidentiary value through the publication of maps and coordinates and their deposit with the UN Security General. However, it has been determined that the aforementioned registration and publication procedures do not establish customary law on their own or implicitly amend existing rules; their stabilizing effect is practical rather than normative in nature. The permanence and immutability of maritime delimitation agreements are determined by the exception regime of treaty law (VCLT art. 62(2)(a)), rather than by the practice of publicity and deposit. In the next section, this distinction will be systematically examined in light of the provisions of VCLT art. 31 and art. 62.

III. FINALITY AND *REBUS SIC STANTIBUS*: WITHIN THE FRAMEWORK OF VCLT ART. 62(2)(a)

In this section, the scope of the exception to *rebus sic stantibus* brought by border treaties and its impact on maritime delimitation are addressed within the context of purpose and systematic integrity. In the *Gabčíkovo v Nagymaros* case, the ICJ explicitly stated that *rebus sic stantibus* must be interpreted narrowly and, in particular, cannot be applied to boundary treaties.⁴⁸ Similarly, in the *Burkina Faso/Mali Border Dispute* decision, the Court emphasized the finality of border treaties.⁴⁹

The principle of the finality of treaties is protected by VCLT art. 62(2)(a). In contrast, administrative registration and publication processes operate on a different legal plane; these processes make state practice visible but do not result

⁴⁸ ICJ, *Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia)* [1997] ICJ Rep 7, para 104.

⁴⁹ ICJ, *Frontier Dispute (Burkina Faso v Mali)* [1986] ICJ Rep 554, para 25.



in implied acceptance.⁵⁰ In this context, the framework emerging from the interpretation principles of VCLT art. 31 and art. 62 ensures the legal stability of maritime delimitations even under extraordinary circumstances such as climate change.⁵¹

1. The Conditions of VCLT art. 62 and the Exception for Boundary Treaties

The finality of treaties and the function of administrative registration and publication processes operate at different legal levels: the former is protected under the exception in VCLT art. 62(2)(a), while the latter makes the application visible but does not constitute an implied acceptance. Therefore, the fate of maritime delimitation treaties is determined more by the closed structure of *rebus sic stantibus* to boundary treaties than by the practice of publicity and deposit. VCLT art. 62 is designed to allow withdrawal from the treaty only in cases of unforeseen changes that fundamentally undermine the basis of the parties' commitment and radically transform the scope of performance obligations. However, art. 62(2)(a) explicitly closes this avenue for boundary-delimiting treaties. The *travaux préparatoires* of this provision emphasize the aim of preserving stability and certainty in the border regime; the idea that terminating border treaties based on *rebus sic stantibus* would turn a peaceful instrument of change into a dangerous source of friction is specifically noted. In the same process, it was stated that the scope of the exception was not limited to treaties establishing borders, but also included treaties determining and fixing borders; an additional exception based on the possibility of natural events (thalweg, watershed line, etc.) changing the location of the border was not adopted on the grounds that the issue was not one of termination but rather one of correctly interpreting and applying the treaty in light of changing geographical circumstances.⁵²

State practice and international case law also support this approach: in its *Temple of Preah Vihear* decision, the ICJ ruled that the primary purpose of the boundary established between the two countries was stability and certainty, and that the existence of the boundary was not dependent on the continued existence of the treaty establishing it. This principle of stability is also confirmed in the context

⁵⁰ Oliver Dörr and Kirsten Schmalenbach (eds), *Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary* (2nd edn, Springer 2018) 1071.

⁵¹ Anthony Aust, *Modern Treaty Law and Practice* (3rd edn, CUP 2013) 212–215.

⁵² Guilloff, 471.

of the requirements of international peace and security in relation to maritime boundary delimitation.⁵³

2. The Concept of Borders Covering Maritime Borders

It is accepted that the term “boundary” in VCLT art. 62(2)(a) also covers the delimitation of territorial waters, exclusive economic zones (EEZ), and continental shelves. Negotiation records and doctrine have revealed that the term “boundary” can refer not only to land boundaries but also to different lines that geographically limit a state’s jurisdiction (e.g., the outer limits of territorial waters). Indeed, in state practice, the terminology “maritime boundary/frontière maritime” is consistently used from the title to the text in bilateral maritime zones agreements, and case law (e.g., the *Grisbådarna* arbitration, 1909; *1969 North Sea Continental Shelf* cases).⁵⁴

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) likewise employs consistent terminology; art. 298/1(a)(i) regulates the possibility of excluding disputes concerning the delimitation of maritime boundaries from procedures leading to binding decisions, while Annex II, art. 9 underscores that the activities of the Commission on the Limits of the Continental Shelf shall not prejudice the delimitation of boundaries. These provisions constitute an important contextual element indicating that maritime delimitation is regarded within international law as a category of boundary. Within this framework, statements delivered by States in the Sixth Committee explicitly affirmed that maritime boundaries also fall within the scope of art. 62(2)(a); states such as Cameroon and the Maldives placed on record their view that maritime boundaries possess the same legal stability as land boundaries and therefore fall within the exception applicable to boundary treaties.⁵⁵

⁵³ Virginie Blanchette-Seguin, ‘Preserving Territorial Status Quo: Grotian Law of Nature, Baselines and Rising Sea Level’ (2017) 50(1) *New York University Journal of International Law and Politics* 227, 251; *Temple of Preah Vihear (Cambodia v Thailand)* (Merits, Judgment, 15 June 1962) [1962] ICJ Rep 6, 34.

⁵⁴ *Grisbådarna Arbitration (Norway v Sweden)* (Award, 23 October 1909) XI RIAA 147, 151, 156, 165–166; *North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v Denmark; Federal Republic of Germany v Netherlands)* (Judgment, 20 February 1969) [1969] ICJ Rep 3, 6–7, 13, 18, 86.

⁵⁵ Lampiri, 97-98.



3. Pacta Sunt Servanda, Finality, and State Practice

Maritime boundary treaties bind the parties as an expression of the *pacta sunt servanda* rule under VCLT art. 26; however, this binding effect should be understood not in isolation but in conjunction with the regime of nullity/termination. Within this regime, invoking rising sea levels as grounds for a claim of fundamental change under VCLT art. 62 is not feasible in practice due to the high evidentiary threshold and the explicit prohibition on boundary treaties under art. 62(2)(a).

State practice and judicial precedent confirm the permanence of maritime boundary agreements. In the practices of Singapore, the United Kingdom, and the United States, it has been accepted that maritime boundary agreements are permanent and cannot be altered. The Permanent Court of Arbitration's decision on the *Bangladesh v India (Bay of Bengal)* delimitation also stated that maritime delimitations must be stable and definitive to ensure peaceful relations in the long term. This general approach is consistent with the work of the ILC, which argues that reopening delimitations for renegotiation due to sea level rise would undermine legal stability.⁵⁶

In Turkish literature, the definition of the normal baseline and the drawing of straight baselines (especially indentation and bay closure lines) have been addressed in detail; it has been emphasized that the concept of the *baseline* is the legal basis for maritime zones and therefore has a close connection with delimitation results. This content demonstrates the established understanding in domestic doctrine regarding the link between the finality of maritime boundaries and the baseline methodology.⁵⁷

⁵⁶ Guiloff, 738; *Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration (Bangladesh v India)* (Award, 7 July 2014) PCA Case No 2010-16, para 216; *Temple of Preah Vihear (Cambodia v Thailand)* (Judgment, 15 June 1962) [1962] ICJ Rep 6, 34.

⁵⁷ İbrahim Demir, 'Doğu Akdeniz'de Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı' (2024) 2(1) Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 71,75; Merve Erdem Burger, 'Adaların Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasındaki Rolü: Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Pratiği' (2019) 2(1) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 21, 23, 25.



4. The interaction between the ambulatory baseline debate and the exception under Article 62(2)(a); The contextual value of the ITLOS 2024 Advisory Opinion

The classical interpretation of the dynamic nature of the baselines (following geographical movement along with the low-water line) has been confirmed in Soons' work as the *current state* of applicable law; in contrast, recent state declarations and literature,⁵⁸ it has been noted that there is a tendency to move towards a registration-based freezing/fixing interpretation, independent of the actual low-water line, based on large-scale official maps under UNCLOS art. 5. Soons notes that this trend emerged as a *lege ferenda* solution; while the dynamic nature of the normal baseline is preserved under existing positive law, the trend toward freezing, by halting notifications and map updates in state practice, provides a basis for an implied acceptance thesis.⁵⁹

The international literature reflects differing approaches regarding the fate of States' maritime zones in the face of sea-level rise. Certain States -such as Micronesia, France, Germany, and the Maldives- argue that changes in coastal baselines should not affect previously established maritime zones.⁶⁰ Germany, in particular, maintains that once a State has determined its baselines and, accordingly, its maritime limits, those limits should be regarded as fixed.⁶¹ This approach emphasizes the permanence of boundaries irrespective of subsequent geographical changes.

For the Maldives, this view is of vital importance; as island states face the risk of their landmasses being partially or completely submerged due to climate change. For this reason, the Maldives states that the reduction of maritime areas due to the loss of land areas is unacceptable under international law, as it would otherwise jeopardize the existence of states. In this context, the Maldives emphasizes that international law must be based on the principles of stability and justice in particular.

⁵⁸ Kate Purcell, 'UNCLOS and the 'Ambulatory Thesis' *Geographical Change and the Law of the Sea* (OUP 2019) 44–48; Rüdiger Wolfrum, 'Remarks by Rüdiger Wolfrum' (2020) Proceedings of the ASIL Annual Meeting 387–389.

⁵⁹ Soons, 8.

⁶⁰ Mara R Wendebourg, 'Interpreting the Law of the Sea in the Context of Sea-Level Rise: The Ambulatory Thesis and State Practice' (2023) 35(3) *Journal of Environmental Law* 499–507.

⁶¹ Wendebourg, 505.



Similarly, many Pacific island states also argue that UNCLOS does not impose an obligation on states to continuously update their baselines or maritime boundary lines in response to changes in sea level. Colombia and New Zealand, in line with this view, have declared that they will maintain their baselines and boundaries as officially recorded, independently of changes in sea level.⁶²

In ILC and ICJ studies, it has been determined that states tend to establish de facto boundaries by failing to update their existing baseline and outer limits notifications using the UNCLOS map/notification system; this creates an accumulation of *opinio juris/practice* aimed at preventing the erosion of maritime zones.⁶³

However, regardless of the outcome of the debate on the ambulatory baseline, delimitation agreements are already closed to the *rebus sic stantibus* argument under VCLT art. 62(2)(a). Therefore, the geographical movement of baselines or the practice of states in fixing them affects, rather, the technical basis for non-treaty maritime boundary delimitations (e.g., unilateral outer limit declarations) and future new delimitations; as regards the validity of existing bilateral maritime boundary delimitation treaties, what is decisive is the protective shield of art. 62(2)(a).⁶⁴

In this context, the ITLOS Advisory Opinion of 21 May 2024 clarified the scope and intensity of the obligations of States Parties under art. 192 and following of UNCLOS by characterizing climate-change-related phenomena (ocean warming, acidification, and in particular the effects of greenhouse gases on the marine environment) as forms of marine pollution within the meaning of art. 145. These findings indicate that, in terms of interpretation (VCLT art. 31/3(b)-(c)), sea level rise and its effects on marine areas now fall within the relevant legal framework with a high degree of normative intensity; but they do not alter the exception protection afforded to boundary treaties under art. 62(2)(a), but rather

⁶² Frances Anggadi, 'A Collective Answer: Small States, Sea-Level Rise and the Interpretation of UNCLOS' (Centre for International Law (CIL) Blog, National University of Singapore, 19 July 2023) <<https://cil.nus.edu.sg/a-collective-answer-small-states-sea-level-rise-and-the-interpretation-of-unclos/>> accessed 4 September 2025.

⁶³ Guiloff, 737-738.

⁶⁴ Lampiri, 97.



reinforce the general policy considerations underlying the stability of maritime boundaries.⁶⁵

Detailed explanations in Turkish literature regarding the main types of baselines and measurement methodologies confirm the consistency of the terminology (normal baseline, straight baseline, closing line, etc.); this conceptual framework supports the interpretation of the regime of treaty law outlined above in terms of finality and certainty with regard to maritime boundaries.⁶⁶

VCLT art. 31(3)(b) provides that the subsequent conduct of the parties in the application of the treaty shall be taken into account as a means of interpretation. However, the scope and limits of this provision are debated in doctrine. In particular, the subsequent practices of powerful states may be accepted as criteria for interpreting the treaty, even if they are inconsistent with the letter and systematics of the treaty text in some cases. This situation leads to blurring the line between the existing law and the law as it should be. The tension between the original intent expressed during the negotiations of a treaty and subsequent practices has led to VCLT art. 31(3)(b) narrowing the distinction between interpretation and de facto modification.

However, the effect of subsequent practice is not unlimited. Unlike the concept of representative praxis seen in international customary law, the weight of subsequent practice in treaty law is weaker, and sudden trends in practice, which could be called instant custom, do not produce binding results.⁶⁷ Furthermore, peremptory norms of international law (*ius cogens*) set limits on the subsequent conduct of the contracting states. Pursuant to VCLT arts. 53 and 64, any treaty provision that conflicts with *ius cogens* norms is null and void, and subsequent conduct that violates these norms is disregarded.⁶⁸ Therefore, subsequent actions by powerful states may influence the interpretation of the treaty in certain circumstances, but such actions have no legal value in the face of *ius cogens*.

⁶⁵ *Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law*, paras 159–179, 241–244, 396, 128–136, 139–144, 235; International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), *Press Release No 353: President Heidar gives an overview of Advisory Opinion (Case No 31)* (10 June 2024) <https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21.05.2024_orig.pdf> accessed 4 September 2025.

⁶⁶ Demir, 75; Erdem Burger, 25.

⁶⁷ A Füsün Arsava, ‘Uluslararası Hukukta Güç ve Hukuk İlişkisi’ (2012) 10 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 351, 369-371.

⁶⁸ Arsava. 371.



In this section, it has been determined that *rebus sic stantibus* is not applicable to border treaties, that maritime delimitation treaties retain their finality under this exception, and that administrative registration and publication processes do not alter this regime. The next section will examine the approach of international courts in a comparative manner.

IV. APPROACHES AND CASE LAW OF INTERNATIONAL JUDICIAL BODIES

In the previous section, it was established that maritime delimitation agreements retain their finality under the VCLT art. 62(2)(a) exception and that environmental changes do not undermine this regime. However, for these findings to gain meaning in the international legal order, they are closely linked to the approach of judicial authorities and arbitration bodies to the matter.

The extent to which discussions under VCLT art. 31(3)(b) can have a concrete effect in international law is largely determined by the approach of judicial bodies to the issue. This is because court and arbitration decisions establish guiding criteria for the extent to which subsequent practice will be taken into account in interpretation. From this perspective, ITLOS, ICJ, and arbitration decisions, in particular, set limits against the risk of powerful states effectively altering treaty provisions through their practices and confirm their function as interpretive tools for subsequent application. This ensures both consistency among states' practices and the stability of treaty provisions.

On the other hand, it is observed that subsequent conduct has been debated in various ways before the courts. In some cases, courts have accepted the subsequent conduct of states as an element of interpretation consistent with the purpose and spirit of the treaty, while in other cases, they have not allowed such conduct to carry sufficient weight to alter the provisions of the treaty. In this context, how states' responses to new phenomena such as climate change and rising sea levels are interpreted in light of VCLT art. 31(3)(b) will become clearer through the decisions of international judicial bodies. Therefore, this section will focus on a detailed examination of these decisions and the extent to which subsequent conduct can play a decisive role in international maritime law.

1. ITLOS Advisory Opinion of May 21, 2024 (COSIS Application)

The Advisory Opinion of ITLOS dated May 21, 2024, does not directly rule on the delimitation of maritime zones and the validity of delimitation agreements;

however, it establishes a context that increases the intensity of interpretation of environmental obligations under Part XII of UNCLOS. In the Advisory Opinion issued by ITLOS upon the COSIS application, art. 21 of the Statute and Rules art. 138 were cited as the basis for the Court's advisory jurisdiction; the procedural admissibility of the application was addressed in detail. The Opinion clarified the scope of States' obligations to prevent, reduce, and control, in accordance with UNCLOS art. 192 and subsequent provisions, in the context of protecting and preserving the marine environment, taking into account the effects of climate change (ocean warming, sea level rise, acidification). It is noted that the findings in the reports of the Intergovernmental Panel on Climate Change are accepted as authoritative in terms of scientific background.⁶⁹ This framework has been considered exemplary in terms of concretizing obligations; President Heidar's 2024 statements emphasized that the Opinion effectively incorporates climate change issues into the interpretive universe of the Convention.⁷⁰ The scope of COSIS's claim, the Court's jurisdiction, and the intensity of the obligations are detailed.⁷¹

The 2024 Opinion of ITLOS does not directly rule on the delimitation of maritime zones or the validity of delimitation agreements; however, it establishes a normative framework requiring the systematic consideration of climate-related impacts in the interpretation of Part XII. This context leads to an increase in relevant legal and subsequent practice data pursuant to the provisions of VCLT art. 31(3)(b)-(c) concerning the interpretation of treaties, thereby promoting a

⁶⁹ *Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law*, paras 4, 59, 83-122, 159-179, 180-194, 197-258, 259-291, 384-406,441; International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), *Press Release No 350 – Tribunal delivers unanimous Advisory Opinion in Case No 31* (21 May 2024) <https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_350_EN.pdf> accessed 4 September 2025.

⁷⁰ Tomas Heidar, *Statement by the President of the International Tribunal for the Law of the Sea (Meeting of States Parties)* (10 June 2024, ITLOS, Hamburg) <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/MoSP_10_062024_President_TH_Statement_EN.pdf> accessed 4 September 2025; Tomas Heidar, *The Law-Science Interface within the Law of the Sea (Keynote Address, Leiden University H₂O Law Conference)* (26 September 2024, ITLOS, Hamburg) <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/Leiden_Keynote_Address_260924.pdf> accessed 4 September 2025.

⁷¹ Mansoor, 173-176.



delimitation practice consistent with maritime environmental obligations.⁷² However, the finality of delimitation treaties and their closure to *rebus sic stantibus* (VCLT art. 62) have been explicitly defended in the detailed study; it has been stated that the exception for boundary treaties in Article 62(2)(a) covers both land and sea boundaries and that the thresholds in Article 62(1) are high in terms of climate-based changes.⁷³

At this point, it is noted that the current positive law maintains the dynamic nature of the normal baseline dispute, but tendencies toward preserving existing lines (de facto fixation) are observed in some state declarations and practices. Soons cautiously assesses that the established interpretation of Article 5 is dynamic; however, the trend toward fixation observed in state practice could lay the groundwork for an implicit amendment thesis through subsequent practice in the future.⁷⁴

2. ICJ and Arbitration Practice

The ICJ's rulings on maritime delimitation in the *Nicaragua v Colombia* case (2012) and the subsequent debates on Colombia's implementation underscore the exceptional nature of straight baselines and the strict consideration of geographical conditions. The Court's approach to the straight baselines regime, as reflected in its jurisprudence, has been highlighted as being cautious about the generalized use of straight lines.⁷⁵

The general principle regarding the need to fixing maritime boundaries has been linked to the objectives of maintaining legal security and peaceful relations, both in doctrine and in the context of ILC work. In Guiloff's article, the protective shield of maritime delimitation agreements under VCLT art. 62(2)(a) is clearly established; this interpretation is consistent with the ILC's emphasis on legal

⁷² Mansoor, 175-176; *Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law*, paras 85, 107–108, 179–180 (m. 1/1(4), m. 194), 194, 212, 235, 197, 200–201, 250, 279, 311, 339, 386, 417, 427.

⁷³ Lampiri, 95-99.

⁷⁴ Soons, 8-9.

⁷⁵ *Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v Colombia)* (Judgment, 19 November 2012) [2012] ICJ Rep 624, para 139 <<https://www.icj-cij.org/case/155>> accessed 4 September 2025; *Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v Colombia)* (Judgment, 21 April 2022) ICJ, para 212 (referring to *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain*, Judgment, [2001] ICJ Rep 40) <<https://www.icj-cij.org/case/155>> accessed 4 September 2025.



stability in its reports addressing the effects of sea level rise on maritime law.⁷⁶ Additionally, Soons' study indicates that the movement of the baseline has a chain reaction effect on the outer limits; it is noted that a significant retreat of the baseline may be subject to objection even if a map/coordinate report has been submitted.⁷⁷

In Turkish literature, the definition of the normal baseline, the exceptional nature of straight baselines, and the criteria for the closing line have been established in a well-established manner. It has emphasized that the baseline is the legal basis for maritime zones and its direct connection to delimitation results; it has detailed the effects of sea level rise on the baseline-outer limits relationship and the straight baseline regime; it has examined the role of A islands in determining straight baselines around the issue of the island fringe.⁷⁸

In general, the approach formed by ITLOS's 2024 Opinion and the ICJ and arbitration line shows convergence in favor of the stability of existing limitations; while the acceptance of an ambulatory baseline (in the positive law sphere) is preserved, it is noted that the tendency to maintain existing lines, which is evident in state practice, should not be overlooked. This dual dynamic converges in the areas of treaty interpretation and maritime environmental obligations; noted that the disruption of delimitation treaties through *rebus sic stantibus* remains a legally remote possibility due to VCLT art. 62(2)(a); in contrast, it is observed that practical adaptation channels are being operated through map/coordinate notifications, technical updates, and evolving interpretations over time.

In this section, it has been observed that in practice, the objectives of stability and predictability of delimitation have been confirmed; ITLOS has increased the intensity of interpretation in the field of environmental obligations but has not directly ruled on maritime delimitation. In the conclusion section, these findings will be brought together within the framework of the dynamic regime–stabilization debate and the finality of treaties.

⁷⁶ Guiloff, 733, 740, 741; Lampiri, 101,105.

⁷⁷ Soons, 9-10.

⁷⁸ Apaydın, 566; Selami Kuran and Abdulkadir Gülçür, 'Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi' (2018) 24(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1, 2–3.



CONCLUSION

In conclusion, the thesis tested in the study has been confirmed: the dynamic nature of the normal baseline continues as *lex lata*; the registration and publication mechanisms before DOALOS can produce a de facto fixing effect in some contexts, but this effect does not constitute a normative modification; existing maritime delimitation agreements are closed to *rebus sic stantibus* pursuant to VCLT art. 62(2)(a). It has been determined that the notification-based submission of external boundaries/maps is an administrative-technical tool that strengthens legal certainty; it does not, on its own, give rise to a customary rule or implied modification. ITLOS's approach, which intensifies environmental obligations, strengthens the interpretation of Part XII; however, it does not change the regime regarding the finality of delimitation treaties. Practice and jurisprudence confirm the criteria of justice and predictability in new delimitations while supporting the stability factors aimed at preserving existing boundaries. The findings reached throughout this study show that a consistent framework has been established at the intersection of state practice, treaty law, and judicial trends regarding the effects of sea level rise on the baseline-external boundary architecture.

It has been established that the established understanding that the normal baseline is ambulatory along the low-water line pursuant to UNCLOS art. 5 is valid under current law; however, in recent years, an interpretation prioritizing the preservation of existing lines has gained traction in state practice. Soons states that current state practice has developed in the direction of allowing the preservation of existing normal baselines, which has brought the discussion of *implied acceptance through subsequent practice* to the fore. Despite these signals of change, it has been assessed that the ambulatory rule still retains its positive legal status. The claim that rising sea levels could nullify delimitation treaties on the basis of *rebus sic stantibus* (VCLT art. 62) is not convincing due to the exception for boundary treaties in VCLT art. 62(2)(a) and the high threshold in art. 62(1). Lampiri demonstrates in detail that the boundary exception covers both land and sea boundaries and that climate-induced changes do not, as a rule, meet the threshold of art. 62(1). This interpretation reinforces the principle of continuity, which serves to preserve peace and stability. In its advisory opinion on the COSIS application, ITLOS clarified the obligations to prevent, reduce, and control under the protection and preservation of the marine environment pursuant to Part XII of UNCLOS under the standard of due diligence; the place of climate impacts, including sea level rise, within the scope

of these obligations has been clarified. While the opinion does not directly establish rules on delimitation or the fixing of baselines, it has contributed to the increased weight given to environmental obligations in the realm of interpretation.

The practices of states in depositing and publishing maps/coordinates (UNCLOS art. 16, 75, 84) are used as tools to limit the uncertainties arising from the mobile structure at the procedural level. It has been emphasized that IHO standards (S-4) encourage the practice of updating coastal maps; that the display of maritime boundaries on maps also serves a non-navigational stability function; and, conversely, that in cases where the low-water line changes significantly, mere deposited maps/coordinates may remain open to challenge. The principle of land dominance over the sea and the fact that baselines are the starting points of maritime zones have been reiterated in Turkish literature; it has been stated that sea level rise could push back the coastline, creating disputes over external boundaries and giving rise to new risks of conflict. It has been concluded that these risks must be managed in conjunction with the principles of documented map/coordinate management and treaty stability. The rule of the ambulatory baseline remains valid in positive law. Nevertheless, the tendency toward preservation/fixation emerging in state practice produces document-based stability through notification–publication mechanisms and map/coordinate techniques. This dual dynamic points to the possibility of extratextual convergence through subsequent application and interpretation in the future. It is confirmed that the exception in VCLT art. 62(2)(a) also covers maritime boundaries; that sea level rise does not meet the threshold of art. 62(1) under normal circumstances. Therefore, it is concluded that the path of unilaterally terminating existing delimitation agreements on the grounds of climate change is legally closed. It is noted that the ITLOS opinion of May 21, 2024, provides a binding normative framework in terms of maritime environmental obligations and the standard of care; however, it does not directly interfere with the baseline–outer limits regime. Therefore, the fundamental tools in the field of maritime delimitation remain the principles of treaty law and state practice.

Transparency of update cycles in rapidly changing coastal morphology areas; maintaining datum/scale integrity and systematic operation of the deposit–publication chain is recommended. This will enable the creation of a record set with high evidentiary value that is resistant to challenge. Climate impacts should be addressed through administrative and technical measures within the framework of maritime obligations (UNCLOS Part XII); these processes should



be carried out separately from delimitation discussions. In the Eastern Mediterranean, in line with Türkiye's arguments defended in accordance with international law, standardizing the deposit of maps/coordinates and MZN notifications; reducing the risks of baseline–outer limits disputes through document-based methods will be the most appropriate approach in terms of regional stability and fairness. While coastal states raise their standard of care regarding maritime environmental obligations (monitoring, reporting, impact assessment), they must ensure that existing rights are protected in a manner that does not undermine delimitation stability and that they maintain a balance of not producing expansive claims.

BIBLIOGRAPHY

Akkutay BL, 'Ege Karasuları Sınırlandırmasında Adaların Etkisinin Uluslararası Hukuk Bakımından Değerlendirilmesi' (2018) 33 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 193

Akkuş B, 'Yapay Adaların Uluslararası Deniz Hukukundaki Statüsü' (2024) 14(1) Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 465

Aksu F, 'Türkiye-Yunanistan İlişkilerinde Deniz Yetki Alanı Uyuşmazlıkları' (2024) 13(2) Avrasya İncelemeleri Dergisi 89

Alleged Violations of Sovereign Rights and Maritime Spaces in the Caribbean Sea (Nicaragua v Colombia) Judgment, 21 April 2022, Reports [2022] ICJ

Anggadi F, 'A Collective Answer: Small States, Sea-Level Rise and the Interpretation of UNCLOS' (Centre for International Law (CIL) Blog, National University of Singapore, 19 July 2023) <<https://cil.nus.edu.sg/a-collective-answer-small-states-sea-level-rise-and-the-interpretation-of-unclos/>> accessed 4 September 2025

Apaydın DT, 'Düz esas hatların belirlenmesinde adaların rolü: Adalar saçağı bilmecesi' (2019) 25(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 565

Arsava AF, 'Uluslararası Hukukta Güç ve Hukuk İlişkisi' (2012) 10 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 351

Aust A, *Modern Treaty Law and Practice* (3rd edn, CUP 2013)

Aydın H, 'Karasularının Sınırlarının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi' (2003) 7(1) Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi 61



Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration (Bangladesh v India) (Award, 7 July 2014) [2014] PCA Case No 2010-16

Bayılloğlu U, ‘Deniz Seviyelerinin Yükselmesi ve Esas Hatlar Üzerindeki Etkileri: Yeni Bir Türk–Yunan Uyuşmazlığına Doğru Mu?’ (2022) 17(1) Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 97

Blanchette-Seguin V, ‘Preserving Territorial Status Quo: Grotian Law of Nature, Baselines and Rising Sea Level’ (2017) 50(1) New York University Journal of International Law and Politics 227

Burger ME, ‘Adaların Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasındaki Rolü: Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Pratiği’ (2019) 2(1) DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law 21

Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (COSIS), ‘Legal Briefing Note: ITLOS Case No 31 – Key Points for the ICJ AO Process’ (2024) <https://www.cosis-ccil.org/images/media/COSIS-Briefing%20Note_ITLOS%20AO%20points%20relevant%20to%20the%20ICJ%20AO.pdf> accessed 4 September 2025

Cook Islands – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Circular Communication M.Z.N. 153.2021.LOS: Deposit of Lists of Geographical Coordinates of Points Concerning Baselines and Maritime Limits (16 August 2021, United Nations, New York) <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILE/S/mzn_s/mzn_153_cook_islands.pdf> accessed 4 September 2025

Cooper J, ‘Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area’ (1986) 16(1) *Ocean Development & International Law* 59

Demir İ, ‘Doğu Akdeniz’de Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı’ (2024) 2(1) Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 71

Doğru S, ‘Doğu Akdeniz’de Hidrokarbon Kaynakları ve Uluslararası Hukuka Göre Bölgedeki Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Alanlarının Sınırlandırılması’ (2015) 119 TBB Dergisi 503

Dörr O and Schmalenbach K (eds), *Vienna Convention on the Law of Treaties: A Commentary* (2nd edn, Springer 2018)

Ecemiş Yılmaz HK, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Boyutuyla Deniz Seviyelerindeki Yükselmeler ve Esas Hattın Belirlenmesi Üzerine Etkisi’, in



N Koyuncu and A Yıldız (eds), *Necmettin Erbakan Hukuk Araştırmaları – Kamu Hukuku* (NEÜ Basımevi 2021) 399

Erdem BS, ‘İklim Mültecilerinin Hukuki Statüsü Meselesi: Deniz Seviyesinin Yükselmesi ve Ada Ülkelerinde Yaşayanların Durumu’ (2023) 5(2) *DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law* 25

Frontier Dispute (Burkina Faso v Mali) (Judgment, 22 December 1986) [1986] ICJ Rep 554

Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia) (Judgment, 25 September 1997) [1997] ICJ Rep 7

Grisbådarna Arbitration (Norway v Sweden) (Award, 23 October 1909) XI RIAA 147

Guiloff CG, ‘Developments at the United Nations International Law Commission on Sea-Level Rise’ (2024) 39(4) *American University International Law Review* 709

Heidar T, ‘The Law-Science Interface within the Law of the Sea’ (Keynote Address, Leiden University H₂O Law Conference, 26 September 2024, ITLOS, Hamburg)
<https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/Leiden_Keynote_Address_260924.pdf> accessed 4 September 2025

— ‘Statement by the President of the International Tribunal for the Law of the Sea’ (Meeting of States Parties, 10 June 2024, ITLOS, Hamburg)
<https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/Heidar/MoSP_10062024_President_TH_Statement_EN.pdf> accessed 4 September 2025

International Hydrographic Organization (IHO), *A Manual on Technical Aspects of the United Nations Convention on the Law of the Sea (TALOS Manual)* (5th edn, IHO Monaco 2006)
<https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_iho_tech_aspects_los.pdf> accessed 4 September 2025

International Hydrographic Organization (IHO), *Resolutions of the International Hydrographic Organization (M-3)* (updated July 2024, IHO Monaco 2024)
<https://iho.int/uploads/user/pubs/misc/M3-E-2024_July.pdf> accessed 4 September 2025



International Law Association, ‘Sydney Conference Report of the Committee on International Law and Sea Level Rise’ (2018) <<https://ila.vettoreweb.com>> accessed 4 September 2025

Kwiatkowska B, ‘Baselines in the Law of the Sea: The Role of the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea’ (1990) 21(3) *Ocean Development & International Law* 195

Kuran S, Gülçür A, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi’ (2018) 24(1) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 1

Lampiri V, ‘The Law of Treaties as a Safeguard for the Viability of Maritime Delimitation Agreements in the Face of Sea-Level Rise’ (2025) 12(1) *Journal of Territorial and Maritime Studies* 93

Mansoor A, ‘The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law’ (2024) *RSIL Law Review* 172

Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v Bahrain) (Judgment, 16 March 2001) [2001] ICJ Rep 40

Menefee SP, ‘Half Seas Over: The Impact of Sea Level Rise on International Law and Policy’ (1990) 9 *UCLA Journal of Environmental Law and Policy* 175

Mexico – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, State File: MEX (deposits & publicity) (30 June 2025) <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/MEX.htm>> accessed 4 September 2025

Naidoo Y, ‘The Maintenance of Territorial Sovereignty after Submergence’ (2025) *Oxford University Undergraduate Law Journal* 134

North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v Denmark; Federal Republic of Germany v Netherlands) (Judgment, 20 February 1969) [1969] ICJ Rep 3

Özbek D, ‘Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasında Adaların Etkisinin Değerlendirilmesi’ (2019) 2(1) *DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law* 111

Pacific Islands Forum, *Declaration on Preserving Maritime Zones in the Face of Climate Change-related Sea-Level Rise* (adopted 6 August 2021, PIF



The Effect of Sea-Level Rise on Maritime Boundary Delimitation: 198 An Analysis in Light of the Law of Treaties, International Jurisprudence, And State Practice

Secretariat, Suva) <<https://forumsec.org/publications/declaration-preserving-maritime-zones-face-climate-change-related-sea-level-rise>> accessed 4 September 2025

Purcell K, *UNCLOS and the “Ambulatory Thesis” Geographical Change and the Law of the Sea* (OUP 2019)

Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (Advisory Opinion, 21 May 2024) ITLOS Case No 31

Sali ÖM, ‘Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Doğu Akdeniz Adaları’ (2022) 5(1) Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi 38

Salpin C, ‘Establishing the Outer Limits of the Continental Shelf: The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf’ (International Seabed Authority, 2022)

Schofield C, ‘Departures from the Coast: Trends in the Application of Territorial Sea Baselines under the Law of the Sea Convention’ (2012) 27(4) International Journal of Marine and Coastal Law 723

Schofield C ve Freestone D, ‘Options to Protect Coastlines and Maritime Zones from the Impacts of Climate Change and Sea Level Rise: The Situation in the Pacific Region’ (2016) 32 The International Journal of Marine and Coastal Law 135

Soons A, ‘Some Observations on the “Ambulatory” Nature of the Normal Baseline’ (2024) 1 Portuguese Yearbook of the Law of the Sea 5

Temple of Preah Vihear (Cambodia v Thailand) (Judgment, 15 June 1962) [1962] ICJ Rep 6

Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v Colombia) (Judgment, 19 November 2012) [2012] ICJ Rep 624

Ulutaş A, ‘Deniz Seviyesinin Yükselmesinin Uluslararası Hukuk Bakımından Etkileri ve BM Uluslararası Hukuk Komisyonunun Çalışmaları’ (2023) 31(1) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 325

United Nations – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *Deposit and Publicity of Charts or Lists of Geographical Coordinates* <<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/depositpublicity.htm>> accessed 4 September 2025



United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3

Vienna Convention on the Law of Treaties (adopted 23 May 1969, entered into force 27 January 1980) 1155 UNTS 331

Wendebourg MR, 'Interpreting the Law of the Sea in the Context of Sea-Level Rise: The Ambulatory Thesis and State Practice' (2023) 35(3) *Journal of Environmental Law* 499

Woker H, 'Disagreements between the Commission on the Limits of the Continental Shelf and Submitting Coastal States' (2024) 39(2) *The International Journal of Marine and Coastal Law* 252

Wolfrum R, 'Remarks by Rüdiger Wolfrum' (2020) *Proceedings of the ASIL Annual Meeting* 387



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 8 / Sayı: 2 / Yıl: 2025, ss. 201-263

COVERTAINER TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN MEVCUT MEVZUAT ÇERÇEVESİNDE DİĞER SİSTEMLER İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ*

EVALUATION OF COVERTAINER TRANSPORTATION SYSTEM WITHIN EXISTING REGULATIONS AND SYSTEMS

Habip Güner KARA**

ÖZ

Günümüzde denizyolu taşımacılık sisteminde dökme sıvı ve kuru yük taşıyan gemiler tahliyeden sonra tank ve ambarlarını yeni yük taşımaya hazırlayabilmek için ambarlarının yıkanması zorunluluğu ile karşılaşmakta, bu sebeple de gemiler limandan boş olarak hareket etmek zorunda kalmaktadırlar. Bu nedenle işbu çalışmada, uluslararası deniz taşımacılığının tabi olduğu hukuk sistemi ve uygulamakla yükümlü olduğu eylemler incelenmiş ve dava örnekleri ile hukuki çerçeve çizilmiştir. Ancak bu çalışmada covertainer taşımacılık sistemi olarak isimlendirilen bir çözüm önerisinin tanıtılması da amaçlanmıştır. Covertainer taşımacılık sistemi; büyük ebatlı (250m3), elastik yapıda torbalar ile dökme olarak yüklerin taşınması ve bu sayede tank ve ambar yıkamalarının ortadan kaldırılmasını hedefleyen bir taşıma sistemini ifade etmektedir. Sistem bu sayede geminin limandan yüksüz bir şekilde kalkma sorununa da alternatif bir çözüm olarak ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmada covertainer taşımacılık sisteminin, sıvı veya kuru dökme yüklerin deniz yolu ile taşınmasında kullanılabilirliği ve avantaj ve dezavantajlarının mevcut uluslararası deniz ticaret hukuku mevzuatına uyumu incelenmiş ve diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırılması yapılmıştır. Bu çerçevede

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 3.12.2024 / Kabul Tarihi: 15.12.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1595552.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Uzak Yol Gemi Kaptanı, Covertainer Taşımacılık A.Ş. (gunerkara123@gmail.com) (0009-0000-5653-0244).



covertainer taşımacılık sistemi'nin literatüre kazandırılması amaçlanmıştır. Çalışma yüklerin deniz yolu ile taşınmasında da alternatif taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesinde bir rehber olması yönüyle önemli görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: •Büyük Taşıma Torbası •Deniz Nakliyatı •Notasyon •Covertainer •Tank Yıkama Operasyonları

ABSTRACT

In this context, the legal system governing international maritime transport and the actions it is obligated to implement have been examined, and the legal framework has been determined using case examples. However, this study also aims to introduce a proposed solution called the covertainer transport system. The covertainer transportation system refers to a transportation system that aims to transport bulk cargo in large (250m³), elastic bags, thereby eliminating the need for tank and hold cleaning. The system thus presents an alternative solution to the problem of ships leaving port without cargo. This study examines the feasibility of using the covertainer transportation system for the maritime transport of liquid or dry bulk cargo, its advantages and disadvantages in terms of compliance with existing international maritime law, and compares it with other transportation systems. Within this framework, the aim is to contribute to the literature on the covertainer transportation system. The study is considered important as a guide for the development of alternative transportation systems for the transport of cargo by sea.

Keywords: •Large Transport Bag •Sea Transportation •Notation •Covertainer •Tank Washing Operations

GİRİŞ

Günümüzde yük gemileri gemiye yükün yüklenmesi için sözleşmeye bağlı varış noktasına varıldığında, genellikle yük operasyonlarının başlamasından önce taşıyanın hazırlık bildirimini (NOR)¹ vermesi gerekmektedir.² NOR, geminin 'duruma göre limana veya rıhtıma ulaştığını ve yükleme veya boşaltmaya hazır olduğunu' belirtmekte ve geminin sadece yüke hazır olduğunu değil, aynı zamanda operasyon süresince kullanılacak tüm ekipman ve sistemlerinin güvenli ve işlevsel olarak kullanılacak halde olduğunu garanti etmek anlamını da taşımaktadır.³ Bu bağlamda hazırlık beyanı, operasyonun kesintisiz ve güvenli

¹ Taşımacılık sektöründe geminin verdiği hazırlık bildirimini "notice of readiness (NOR)" olarak anılmaktadır.

² Tamaroudoubra T Egbe, *Requirements of Timely Performance in Time and Voyage Charterparties – An Exploration of Their Identity, Scope and Limitations Under English Law* (PhD thesis, University of Leicester 2019) 112.

³ Simon Baughen, 'Charterparty Bills of Lading–Cargo Interests' Liabilities to the Shipowner', in D Rhidian Thomas (ed), *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties* (Informa Law from Routledge 2020) 217.



bir şekilde yürütülmesinin temin edileceğini, geminin teknik yeterliliğini ve operasyonel uygunluğunu tasdik etmektedir.⁴ Genellikle, gemi kira sözleşmesinde yer alan açık bir maddede bekleme süresi, hazırlık bildirimimin tebliğ edilmesine veya bildirim tebliğinden itibaren belirli bir saat geçene kadar işlemekte ve açıkça operasyon sürecinde yer almaktadır.⁵ Bu nedenle NOR, geminin kargo operasyonlarına başlamaya hazır olduğunu bildiren bir tebliğ olarak işlev görmektedir ve bu hazır olma durumu, bildirim verildiği anda yükleme veya boşaltma işlemi başlatılmaktadır.⁶ Hukuki açıdan da NOR uluslararası deniz ticaret hukukunda yerini almış, mahkemelerin bildirimlerin geçerliliği konusundaki yaklaşımları yıllar içinde değişiklik göstermiştir. Örneğin, *The Massalia* davasında,⁷ Anvers ve Bordeaux'dan Kolombo'ya yapılacak bir seferde un yükünün başka yüklerin üzerine istiflenmesi nedeniyle bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Gemi, 18 Ekim 1956'da saat 06:12'de Kolombo limanının dış demirleme sahasına ulaşmış ve tahliye için NOR aynı gün saat 09:00'da verilmiştir; ancak uygun bir rıhtım bulunmadığı için 24 Ekim Çarşamba günü saat 06:15'e kadar rıhtıma yanaşamamıştır. Gemi her bakımdan tahliye için hazır olmasına rağmen, un yükünün, Port Said yükünün büyük bir kısmı tahliye edilene kadar boşaltılması da mümkün olmamıştır. Gemi, 24 Ekim saat 07:30'da yükünü tahliye etmeye başlamıştır. Tüm un yükü, 27 Ekim Cumartesi günü saat 04:00'e kadar tahliye için tamamen erişilebilir duruma gelememiştir. Bekleme süresinin (*laytime*) ne zaman başladığı konusunda bir anlaşmazlık çıkmıştır. Taşıtan, sürenin tüm ambarlara erişim sağlandığında başladığını savunmuştur. Gemi malikleri ise aksine, sürenin gemi rıhtıma yanaştığında başladığını öne sürmüştür. Demüraj talebi üzerine, Diplock J, hazırlık süresinin un yükü tahliye için hazır olduğunda başladığını belirterek taşıtanı haklı bulmuştur.⁸ Ancak, anlaşmazlık, geminin uygun bir rıhtımın mevcut olmasını beklerken geçen sürenin tahliye süresi olarak kabul edilip edilmeyeceği noktasında farklı bir boyut kazanmıştır. Hem charterer hem de gemi malikleri bu konuda farklı görüşler öne sürmüştür. Diplock J, "NOR, gemi henüz hazır olmadan önce verilmişse, yeni bir bildirim gerekmemektedir. Zaten

⁴ Michael Boviatis and Georgios Daniil, 'Legal Analysis of the US Supreme Court Position Upon a Safe Berth Warranty and Evaluation of the UK Legal Position' (2022) 16(1) *TransNav*, *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* 27.

⁵ John Schofield, *Laytime and Demurrage* (B. 8, Informa Law from Routledge 2021) <<https://doi.org/10.4324/9781003198406>>.

⁶ Julian Cooke ve diğerleri, *Voyage Charters* (B. 4, Informa Law 2014) para 15.29.

⁷ *Government of Ceylon v Societe Franco-Tunisienne D'armement-Tunis* (The "Massalia") (No 2) [1960] 2 *Lloyd's Rep* 352.

⁸ Adı geçen uyumsuzluk para 424.



verilmiş bir bildirim mevcuttur. Bu bildirim, gemi tahliyeyle gerçekten hazır hale gelene kadar geçerli olamaz.” şeklinde *obiter dictum* olarak bir görüş belirtmiştir.⁹ Bir başka örnek *London Arbitration 10/9456* davasında¹⁰ görülmektedir. ABD Körfezi’nden İspanya’ya tahıl yükü taşımaya üzere gemi, 31 Ocak Perşembe günü saat 07.42’de yükleme limanının pilot istasyonuna varmış ve NOR sunmuştur. USDA¹¹ ve NCB¹² baş ambarların yük taşımaya uygun olduğunu beyan etmiştir. Yükleme, kabul edilen bildirimle ertesi gün başlamıştır. Ancak, baş ambarların denetimi sonrasında, yük taşımaya için bazı yan tankların gerekli olacağı ortaya çıkmıştır. Yan tanklar daha sonra USDA ve NCB tarafından 1 Şubat tarihinde saat 06.45’te uygun bulunarak onaylanmıştır. 31 Ocak tarihinde saat 11.00’da iki adet NOR bildirildiği belirtilmiştir ancak her ikisi de bildirim zamanı olarak belirtilen saatin ardından gerçekleşen olayları kaydetmiştir. NOR’un NCB ve USDA müfettişlerinin ambarlar ve gerekli yan tanklar için uygunluk belgesi ile birlikte sunulması şartı göz önüne alındığında, charterer 31 Ocak tarihinde saat 11.00’da bildirilen NOR’un geçerli olamayacağı çünkü bu saatte ambar ve yan tankların uygunluğunun teyit edilmediğinin savunulduğu görülmüştür. Geçmiş uyuşmazlıklarda görüleceği üzere bekleme zamanı hazırlık bildirimini yapılması ile başlamakta ve eksik veya hatalı bildirim yapıldığı durumlarda charterer ve donatan arasında uyuşmazlık yaşanmış ve konu tahkime taşınmaktadır. Bu da taşımacılık sisteminde zaman kavramı ile hazır bulunma bildirimini önemini göstermektedir. Bu bağlamda hazır bulunma hususu yük boşaltımından sonra yapılacak gemi tank temizliğini de kapsamaktadır. Dolayısıyla hazır bulunma bildiriminde yükün boşaltılmasından sonra gemi rıhtımdan ayrılmadan yapılması gereken tank temizliğinin de süreye dahil edilmesi zaman kavramı ile yapılan gemi kargosu taşımacılığında önemli bir yeri olduğu sonucunu netlikle ortaya koymaktadır.

Bu noktada covertainer taşımacılık sistemi; gemi tankı ebadında elastik bir yük çantası ile sıvı ve kuru granül yük taşımacılık sistemi olarak zamanlama noktasında kolaylaştırıcı bir alternatif çözüm yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Kısacası yeni nesil, elastik, büyük ebatlı bir sıvı ve kuru granül yük çantası olan bu sistem sayesinde yükün, tankın alabandası ile teması kesilerek kirlilik önlenecektir. Bu torba hep aynı yükü kullandığında ya da iç cidarı kullan-at olarak üretildiğinde bugünkü dökme sıvı yük taşımacılık sisteminin

⁹ Adı geçen uyuşmazlık para 428.

¹⁰ *London Arbitration 10/94*, LMLN 387, 3 September 1994.

¹¹ United States Department of Agriculture (USDA).

¹² National Cargo Bureau (NCB).



tank yıkama zorunluluğunun ortadan kalkacağı bir sistem olarak öne çıkmaktadır. Tankın yıkanması gerekliliğini ortadan kaldıran bir taşımacılık yöntemi olan covertainer taşımacılık sistemi gemi üstündeki pompanın covertanier sistemi ile birlikte kıyıya inmesi ile birlikte armatörün sorumluluk yükü azaltılacaktır. Bu sayede sistemin, NOR bildirimlerinin tankların yıkanması sebebiyle eksik yapılmasından kaynaklanan uyuşmazlıkları da azaltacağı değerlendirilmektedir.

Bu bağlamda çalışma kapsamında, tehlikeli zararlı maddelerin deniz yolu ile taşınmasında covertainer sisteminin kullanılabilirliği ile avantaj ve dezavantajlarının mevcut uluslararası deniz ticaret hukuku mevzuatına uyumunun incelenmesi ve diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırılması amaçlanmıştır.

I. DENİZ TAŞIMACILIĞI SİSTEMLERİNDE AMBAR YIKAMA SÜREÇLERİNİN HUKUKİ VE ÇEVRESEL BOYUTUYLA İNCELENMESİ

1. Mevcut Kargo Taşıma Sistemlerine İlişkin Problemin Tespiti

Deniz ticaret hukuku çerçevesinde geminin yüke hazır olması NOR kapsamında ortaya çıkan uyuşmazlıklarda ve bu çalışmanın giriş bölümünde yapılan incelemelerde görüldüğü üzere geminin bekleme süresinin artması armatörün zararının artmasına veya kiralayanın taşımacılıkta gecikmesine yol açmaktadır. Bununla birlikte geminin yüke hazır olması bir sonraki seferde taşıyabileceği yükü alabileceği ve taşımaya uygun olduğu anlamına gelmektedir.¹³ NOR kapsamında taşınan yük gemi türüne göre taşımının şartları yer almaktadır. Örneğin; dökme yük gemileri, sadece birkaç yüz tonluk en küçük gemilerden, 360.000 tondan fazla taşıma kapasitesine, 340 metre veya daha uzun boya, 63 metre genişliğe ve 23 metre draфта sahip en büyük gemilere kadar her boyutta olabilmektedir. Ambar hazırlığı ile ilgili birçok sorun, tüm dökme yük gemilerinde ortak bir görünüm sergilemektedir. Ancak, capesize,¹⁴ panamax¹⁵ ve handysize¹⁶ dökme yük gemilerindeki ambar boyutları, yük değişimlerinde

¹³ Evi Plomaritou, 'A Review of Ship-owner's and Charterer's Obligations in Various Types of Charter' (2014) 4 Journal of Shipping and Ocean Engineering 308, 309.

¹⁴ 80.000 - 190.000 DWT ağırlığındaki kuru yük gemileri için kullanılan bir terimdir.

¹⁵ Panama Kanalı geçebilecek boyuttaki gemilerin kullanılan bir terimdir.

¹⁶ Azami 50.000 DWT ağırlığındaki dökme yük gemileri ve petrol tankerleri için kullanılan bir terimdir.



sorunlar yaşayabilmektedir. Bazı yükler sınıfına göre leke bırakabilmektedir; örneğin, petrokok (*petcoke*) taşındıktan sonra ambarların çok iyi temizlenmesi gerekmektedir.¹⁷ Ambarda tahıl veya cam üretiminde kullanılan gümüş kum gibi yüklerin taşınması durumunda hastane temizliği standardında bir gemi ambarı temizliği yapılması gerektirmektedir. Ayrıca, bazı yükler, önceki yükün tüm izlerinin tamamen temizlenmesini zorunlu kılmaktadır. Geleneksel dökme yük gemisi, büyük çerçevelerle kutu şeklinde bir yapıya sahiptir ve genellikle baş, kış, sancak ve iskele taraflarında düz eğimli yan duvarlardan oluşmaktadır. Üst güverte ve borda çerçeveleri, genellikle yüksek bir noktada bulunur ve fiziksel olarak erişilmesi zor olduğu gibi, gemi yan çerçeveleri de yüksekte bulunmaktadır. Bu çerçeveler, eski yük kalıntılarını, korozyon ve pas döküntülerini tutabilir ve bunlar, bir sonraki yükü kirletebilme potansiyelini taşımaktadır.¹⁸

Özellikle kıyı tipinde olan daha küçük gemiler, kutu şeklinde ambarlarla inşa edilmektedir. Bu, ambar yanlarının çerçevesiz, düz çelik yüzeylerle kaplandığı anlamına gelmekte ve bu durum, tahliye ve temizliği kolaylaştırmaktadır. Ancak, bu kutu ambarlar, bitişik balast tanklarına sahip olduklarından bu tanklar içerisinde kepçe hasarına bağlı olarak su sızıntısı oluşabilmektedir.¹⁹ Gemi yapısı, merdiven korkulukları, dikme çubukları, basamaklar ve boru koruma donanımları dahil olmak üzere, tahliye sırasında hasar görebilmektedir. Bu tür hasarların, sürekli olarak not edilmesi ve onarılması gerekmektedir. Bu tür taşıma sisteminde kepçe veya buldozerlerle gemi yapısından koparılan çelik parçalar, yük kontaminasyonuna katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, bu durum, kıyıdaki tahliye ekipmanı ve konveyör makineleri için hasar taleplerine de neden olabilmektedir. Ambarların büyük boyutu, genellikle etkili bir ambar temizleme operasyonunun yapılmasını engelleyen bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kutu tipinde ambara inşa edilen taşıma düzeneğinin sorunları arasında;

- Çelik donanımlar ve koruma braketlerinde kepçe hasarı,
- Kepçe veya yük kaynaklı artan pas döküntüsü veya tank tavanındaki gevşek pas,

¹⁷ Time Charter, approved by the New York Produce Exchange (6 November 1913, amended 20 October 1921; 6 August 1931; 3 October 1946) <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1386716/000104746907005708/a2178700zex-10_17.htm> accessed 12 October 2024.

¹⁸ Paul Chynoweth, 'Legal Research', Andrew Knight and Les Ruddock (eds), *Advanced Research Methods in Built Environment* (Wiley-Blackwell 2008).

¹⁹ Karol Kuliński ve diğerleri, 'The Influence of Dissolved Organic Matter on the Acid-Base System of the Baltic Sea' (2014) 132 *Journal of Marine Systems* 106–115.

- Ambar merdivenlerinde veya ambar donanımlarında kepçe hasarı,
- Keping hasarı nedeniyle tank tavanı ve balast yan tanklarının bütünlüğünün tehlikeye girmesi,
- Buldozer ve kepeçler tarafından tank tavanı, çift dip ve yan tank giriş kapaklarının zarar görmesi

gibi riskler bulunmaktadır.²⁰

2. Kargo Taşıma Sistemlerinde Gemi Ambarının Yıkanması Problemi ve Hukuki Uyuşmazlıklar

Bu başlık altında çeşitli yargı kararları da dikkate alınarak gemi ambarı temizliği ile ilgili ortaya çıkan uyuşmazlıklar irdelenecektir. 24 yaşında bir panamax dökme yük gemisi, Ukrayna'daki Karadeniz limanında arpa yüklemek üzere bir zaman çarteri (*time charter*) sözleşmesi yapılmış, çarterlerden gelen seyir emirleri ve sözleşme şartlarına dayanılarak kaptana şu talimatlar verilmiştir;

“Yükleme limanına varışta, gemi tamamen temiz, süpürülmüş/yıkanmış, kurutulmuş ve her bakımdan ve tüm bölmelerde çartererin yükünü almaya hazır durumda olmalıdır ve bu, yerel surveyörlerin ve/veya yetkili makamların onayı almalıdır. Aksi takdirde gemi hizmet dışı kalacak ve sahipler derhal temizliği hızlandırmak için kıyı işçiliği de dahil olmak üzere gereken adımları atacaklardır. Gemi denetimden geçemezse, tüketilen yakıt ve doğrudan ilgili ek maliyetler donatana ait olacaktır ve bu, geminin tüm yükleme ambarlarında uygun hale gelene kadar devam edecektir.”²¹

Gemi, son limandan petrokok yükünü tahliye ettikten sonra ayrılmış, bir sonraki yükleme limanına olan seyir dört gün sürmüştür. Kötü hava koşulları mürettebatın ambar temizliği yapmasını engellemiştir. Kısa süreli bir balast seyri için, geminin yaşı, boyutu ve taşıdığı son dört yük göz önüne alındığında, dört günlük sürenin tahıl için ambar temizliği yapmaya yönelik yeterli olmayacağı bu süreçte açıkça görülmüştür. Kaptan, bu durumu taşıyana bildirmiş, önceki taşınan dört yükün sırasıyla petrokok, kömür, kömür ve boksit olduğunu belirtmiştir. Rehber olarak, deneyimli, organize ve doğru ekipmana sahip normal bir mürettebatla, bir panamax dökme yük gemisinin bir ambarını temizlemek için bir güne ihtiyaç olduğunu; ancak ambarların kurutulmasının daha uzun

²⁰ Hugo Tiberg, *Law of Demurrage* (B. 5, Sweet & Maxwell 2013).

²¹ *Nidera BV v Venus International Free Zone for Trading and Marine Services SAE* [2014] EWHC 2013 (Comm).



süreceğini ve genellikle havalandırma için ambar kapaklarının açılmasının gerektiğini de ayrıca belirtmiştir.

Petrokok veya boksit gibi önceki yükleri taşıyan ambarların tahıl temizliği standardına getirilmesi uzun sürebilmektedir. Ayrıca gemi şiddetli hava koşullarıyla karşılaşır, güverteye erişim kısıtlanır, ambar kapakları açılmaz veya vinç veya davit kullanımı kısıtlanırsa sürenin uzaması da mümkün görülmektedir.

Geminin yükleme limanına ulaşmasından sonra yapılan bir denetimde, önceki yüklerden kalan kalıntılar ve tozlar ile ambarlarda ve sintinelerde kalan su nedeniyle yedi ambarın tamamı reddedilmiştir. Ertesi gün, kıyıda temizlik ekipleri gemiye gelmiş ve altı gün sonra gemi tekrar surveyöre sunulmuştur. Yine, benzer nedenler ve tank tavanında gevşek pas döküntülerinin bulunması sebebiyle gemi tekrar reddedilmiştir. Temizlik sorununda gemiye gelen ekiplerin yeterli personel ve ekipmana sahip olmadığı, 24 saatlik bir operasyon için 15 kişi mevcutken, 30 kişinin daha uygun olacağı önerilmiş, temizlikte yüksek basınçlı yıkama tabancaları kullanılmadığı ve kimyasal kullanmadan sadece soğuk su ile yıkama yapıldığı tespit edilmiş ve bu durum kirliliğin sebebi olarak açıklanmıştır.

Çarterer, gemiyi başka bir limana başka bir yük için yönlendirme kararı almış ve bir gün sonra tahıl surveyörü yine ambarların yük almaya uygun olmadığı görülmüştür. Yeni bir kıyı temizlik ekibi ambarları temizlemek üzere gemiye gelmiş ve üç gün sonra ambarlar nihayet temiz, kuru ve yüklemeye hazır olarak çarterer tarafından onaylanmıştır. Ancak, dikkat çekici olan, geminin geçtiği denetimde bile, ambar bölmelerinde petrokok lekelerinin olduğuna dair kanıtların bulunması olmuştur.

Çarterer, donatan ile yaptıkları geminin charterparty şartlarına göre yüklemeye hazır olmadığını ve ilk tahıl yükünün yüklenememesi nedeniyle kayıplarının karşılanması talebi ile tahkime başvurmuşlardır. Zarar karşılanması talebi 400.000 dolar olarak belirtilmiştir.²²

ABD Tarım Bakanlığı (*US Department of Agriculture*) tarafından geminin tahıl temizliği standardının ne olduğunu belirlemek için verdiği kistas gereği:

“Gem ambarlarının taşımaya uygun kabul edilmesi için ambarların temiz, kuru, koku ve haşereden arındırılmış ve tahılın kalitesini, miktarını veya

²² Nidera, para 106.



durumunu etkilemeyecek şekilde tahılın alınması ve depolanması için uygun olması gerekmektedir.”

Ulusal Yük Bürosu'nun (National Cargo Bureau) tanımıyla benzer olan bu standart gereği tahkim heyeti gemi sahibinin aleyhine karar vermiştir.²³

New York Mal Borsası Formu'na (NPYE) dayanan bir başka örnek, NPYE 1993 revizyonuna dayanmaktadır. NPYE 1993 formunun 2. maddesine göre “...Gemi, teslimat sırasında temizlenmiş ambarlar ve sıkı, sağlam, güçlü ve her bakımdan normal kargo hizmetine uygun olarak kargo almaya hazır olacaktır.” ibaresi bulunmaktadır.²⁴

Bu ibareyi içeren *The Berge Sund* davası İngiliz Mahkemesi'nde görülmüş LPG taşıyıcısı olan ve 20 yıllığına kiralanan gemi davaya söz konusu olmuştur. Gemiye Japonya'daki Chiba'dan Hollanda'daki Terneuzen'e bütan taşınması emredilmiştir. Kargo aşırı kükürt içermektedir. Gemi Hollanda'da boşaltılmış ve balastla Ras Tanura, Basra Körfezi'ne geri dönmüştür. Balast seferi sırasında ve Ras Tanura'ya yanaştıktan sonra geminin tekrar tekrar tank temizlik ihtiyacı doğmuştur ve bu da yaklaşık 20 günlük bir gecikmeye yol açmıştır. Bu sebebe dayanarak çarterer, donatanın kira hizmetinden çıkarılması için mahkemeye başvurmuştur.²⁵

Sözleşmenin 8. maddesi (*off-hire* maddesi) şu şekildedir:

“(a) Kiralayanın kusurundan kaynaklanmayan bir zaman kaybının, (i) onarım, arıza, kaza veya geminin hasar görmesi, çarpışma, karaya oturma, yangın, yetkililerin müdahalesi veya geminin verimli bir şekilde çalışmasını engelleyen herhangi bir başka nedenden dolayı, 9. madde uyarınca kuru havuzlama dahil ancak bununla sınırlı olmamak üzere denizde veya limanda 24 saatten fazla veya herhangi bir seferde 24 saatten fazla bir süre boyunca devam etmesi halinde (gemi söz konusu sefer kapsamında ilk limanda yükleme için teklif verdiği andan itibaren seferi tamamlayıp sonraki bir seferde yükleme için teklif verdiği ana kadar bir gidiş-dönüş seferi olarak kabul edilir, ...) kiralama, gemi hizmetini yeniden sürdürebilecek verimli bir duruma gelene ve kiralamanın burada

²³ Nidera, para 124.

²⁴ Stephen Girvin, ‘The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer’ in *Proceedings of the 25th Pan-American Conference of Naval Engineering – COPINAVAL 25* (Springer International Publishing 2019) 421.

²⁵ *Bergesen DY v Mobil Shipping and Transportation Co* (The “Berge Sund”) [1993] 2 Lloyd's Rep 453.



sona erdiği zamana eşdeğer bir ilerleme noktasına ulaşana kadar kaybedilen tüm zaman için sona erer.”²⁶

Kiralayanlar, geminin gecikme süresince kirada olmadığı iddiasında bulunmuşlardır. Buna mukabil bütün kargosunu boşaltan geminin mürettebatı, bir sonraki yük limanına balast yolculuğu sırasında geminin tanklarını temizlemiştir. Bu temizliğe rağmen tanklar reddedilmiştir. Mürettebatın ihmali olduğuna dair bir kanıt bulunamamış, ancak tankların yeterince temiz olarak kabul edilmesi için önemli miktarda ek temizlik yapılması gerekli görülmüştür. Kiralayanın, ek temizlik nedeniyle kaybedilen zaman için gemiyi *off-hire* yapmaya çalıştığı ortaya konmuştur. İngiliz Mahkemeleri, geminin verimli bir şekilde çalışmasının engellenmediğine karar vermiş; gemiden beklenen hizmet tankların temizlenmesi olduğu ve gemi mürettebatının bunu yapmış olduğuna kanaat getirmiştir. Mahkeme, sorunun kiralayanların emirlerinin ne olmasını umdukları veya bekledikleri değil, aslında hangi hizmeti talep ettikleri olduğu gerekçesi ile; diğer bir ifade ile talep edilen hizmet temizlik olup, bir sonraki kargonun yüklenmesi olmadığından geminin temizlik süresi boyunca kirada olduğuna hükmetmiştir. Bu kararda temizlik süresi kiralama dışı madde hükümlerine girmiyorsa, bir kiralayan, başka bir kiralama sözleşmesi hükmünün sahibi tarafından ihlali nedeniyle ek temizlik süresini ve masrafını tazminat olarak talep edebilme hakkının, kiralayanın, tank temizleme sürecinin belirli yönlerinin mürettebat tarafından yeterince yapılmadığını ve kaptan ile mürettebatın yeterince deneyimli olmadığını belirleyebilmesini gerektirdiği, temizliğin kiralayanın beklediğinden daha uzun sürdüğü gerçeğine dayanan, yalnızca bir çıkarıma dayanan bir davanın tazminat hakkına gerek olmadığına karar vermiştir.²⁷

Dava örneklerinden görüleceği üzere, geminin ambar temizliği donatan ve/veya çarterer tarafından farklı mağduriyetlere yol açmaktadır.²⁸

3. Kargo Taşıma Sisteminin Ambar Temizliğinden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Bağlamında İncelenmesi

Yükün taşınması esnasında denize dökülmesi, yükün teslimi sonrasında kalan yük artığının denize dökülme riski, geminin balast suyu atığının denize karışması

²⁶ Bergesen, 453 para 6.

²⁷ Bergesen, 453 para 83.

²⁸ *Northern Endeavour Shipping Pte Ltd v Owners of MV Nyk Isabel and Another* 2017 (1) SA 25 (SCA); *Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA (trading as "CSAV")* [2016] EWCA Civ 1103; [2018] UKSC 61.

ve gemide mürettebat kaynaklı insan ve gıda atıklarının çevresel etkilerine ilişkin birçok farklı uluslararası bulunmaktadır. Bu anlaşmalar bağlamında düzenlemelere baktığımızda, Türkiye'nin de tarafı olduğu ve altı ayrı ekten oluşan Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme'nin (MARPOL) Ek V'in 10.2 düzenlemesinde

“100 gros ton ve üzerindeki her gemi, 15 veya daha fazla kişi taşıma sertifikasına sahip her gemi ve sabit veya yüzer platformlar, mürettebatın takip edeceği bir çöp yönetim planı taşımalıdır. Bu plan, çöplerin azaltılması, toplanması, depolanması, işlenmesi ve imhası için yazılı prosedürler içermelidir ve gemideki ekipman kullanımını da içermelidir. Ayrıca planı uygulamaktan sorumlu kişi veya kişileri belirlemelidir. Böyle bir plan, IMO tarafından geliştirilen kılavuzlara dayandırılmalı ve mürettebatın çalışma dilinde yazılmalıdır”

ibaresi bulunmaktadır.

Denizde tehlikeli maddelerin taşınması, öncelikli olarak iki farklı IMO düzenlemesi ile düzenlenmektedir. Bunlardan biri, gemi ve personelin güvenliğini sağlamayı amaçlayan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), diğeri ise denizcilikten kaynaklanan kirliliği önlemeye ve kontrol altına almaya odaklanan MARPOL sözleşmesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ayrıca 1 Temmuz 1986'dan sonra inşa edilen ve sıvı dökme yük taşımayı amaçlayan tüm gemiler, IBC Koduna²⁹ uymakla da mükellef kabul edilmektedirler. Daha eski gemiler için, Dökme Halde Tehlikeli Kimyasalları Taşıyan Gemilerin İnşası ve Donatımı İçin Kod (BCH Kodu) kapsamında eşdeğer düzenlemeler bulunmaktadır. IBC Kodu, sıvı dökme yüklerin güvenli bir şekilde taşınması için uluslararası bir standart sunmaktadır. MARPOL Sözleşmesi'nin uygulanmasıyla birlikte, IBC Kodu MARPOL Ek II altında zorunlu bir gereklilik olarak kabul edilmiştir. Bu kod, MARPOL Ek II kapsamında yer alan maddeleri listeler, ürünlerin ait olduğu sınıfları belirtmekte ve kimyasalların sıvı dökme olarak taşınırken takip edilmesi gereken yapı ve işleme gerekliliklerini içermektedir. Gemiler, Tip 1, 2 veya 3 olarak sınıflandırılmaktadırlar.³⁰ Bu sınıflandırma, MARPOL'a göre hangi ürün

²⁹ Tehlikeli kimyasal ve zararlı sıvı maddelerin toplu olarak deniz yoluyla güvenli bir şekilde taşınmasına ilişkin usul ve esasları içeren düzenleme.

³⁰ International Maritime Organization (IMO), *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (Legislation, International Maritime Organization 2014) pt 2.1.2.



kategorilerinin (X, Y, Z) taşınabileceğini belirlemektedir. Tip 1 gemiler, bir olay durumunda genel hasar riski en yüksek olan ürünleri taşımak üzere sertifikalandırılmıştır. Bu gemiler, daha ciddi kazaları önlemek ve yük tanklarının bütünlüğünü korumak amacıyla tasarlanmalıdır. IBC Kodu ayrıca, belirli ürünler için kullanılacak tank türlerini tanımlar ve böylece hasar, sızıntı ve diğer beklenmedik olaylar riskini en aza indirmeyi amaçlar.³¹

IBC Kodunun 17. bölümünde listelenen tüm maddelerin sınıflandırılmasına dayanarak, her yıl *Deniz Çevresinin Bilimsel Korunması Uzmanlar Grubu* (GESAMP) tarafından bir risk profili derlenmektedir.³² Bu profilde, her madde on üç farklı kategoriye göre tanımlanmaktadır. bu tanımlar hem sayısal derecelendirmeleri hem de niteliksel açıklamaları içermekte ve ürünlerin sınıflandırılmasında kullanılmaktadır.³³ GESAMP tarafından gerçekleştirilen risk değerlendirmesi, Küresel Harmonize Sistem (GHS) ve Avrupa'daki karşılığı olan Kimyasalların Kaydı, Değerlendirilmesi, İzni ve Kısıtlanması ile uyumlu gelişmektedir.³⁴ Seçilen kategoriler ve değerlendirme sistemleri hakkında daha fazla bilgi, en güncel GESAMP raporunda yer almaktadır.³⁵ Özetle, bu kategoriler taşınan ürünlerin kargo ve yıkama suları ile biyobirikim potansiyeli, toksisitesi ve insan sağlığı ile deniz çevresine yönelik riskler oluşturmaktadır.

MARPOL³⁶ tarafından kapsanan maddeler, X, Y, Z veya Q yani diğer maddeler olarak sınıflandırılmaktadır. Tablo 1 'de bu sınıflandırmaya yer verilmiştir.

Tablo 1. Sıvı dökme yük olarak taşınan ürün kategorilerinin tanımları

KATEGORİ	MARPOL EK II DÜZENLEMESİ 6'YA GÖRE TANIMI
X	Tank temizliği veya debalast işlemleri sırasında denize boşaltıldığında, deniz kaynaklarına veya insan sağlığına büyük bir tehlike arz ettiği kabul edilen ve bu nedenle deniz ortamına boşaltımının yasaklanmasını gerektiren zararlı sıvı maddeler.

³¹ IMO, 2014, part 4.1.

³² GESAMP, *GESAMP Composite List 2019* (Technical Report, GESAMP 2019).

³³ MARPOL Ek II, Ek I.

³⁴ REACH, *Guidance on Information Requirements and Chemical Safety Assessment Chapter R.10: Characterisation of Dose [Concentration]-Response for Environment* (European Chemicals Agency, 2008) <<https://echa.europa.eu>> accessed 20 November 2024.

³⁵ Thomas Hofer ve diğerleri, *Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships* No 64, 2nd edn (Technical Report, International Maritime Organization 2013).

³⁶ MARPOL Annex II / Regulation 6.1.



Y	Tank temizliği veya debalast işlemleri sırasında denize boşaltıldığında, deniz kaynaklarına veya insan sağlığına tehlike arz ettiği ya da deniz olanaklarına veya diğer yasal kullanımlara zarar verebileceği kabul edilen ve bu nedenle deniz ortamına boşaltımın miktarı ve kalitesine sınırlama getirilmesini gerektiren zararlı sıvı maddeler.
Z	Tank temizliği veya debalast işlemleri sırasında denize boşaltıldığında, deniz kaynaklarına veya insan sağlığına küçük bir tehlike arz ettiği kabul edilen ve bu nedenle denize boşaltımın miktarı ve kalitesine daha az sıkı kısıtlamalar getirilmesini gerektiren zararlı sıvı maddeler.
Q	Uluslararası Dökme Kimyasal Kodu'nun 18. bölümündeki kirlilik kategorisi sütununda "Diğer Maddeler" olarak belirtilen ve düzenleme 6.1'de tanımlanan X, Y veya Z kategorilerine girmediği, çünkü şu anda tank temizliği veya debalast işlemleri sırasında denize boşaltıldığında deniz kaynaklarına, insan sağlığına, deniz olanaklarına veya diğer yasal kullanımlara zarar vermediği düşünülen maddeler. Sadece "diğer maddeler" olarak anılan maddeleri içeren sintine veya balast suyu veya diğer kalıntılar ya da karışımlar, bu Ek'in herhangi bir gerekliliğine tabi olmayacaktır.

* Tanımlar MARPOL Ek II yönetmeliği Madde 6'ya dayanmaktadır.

MARPOL Ek II'ye göre bu şekilde sınıflandırılmayan sıvıların deniz yoluyla taşınmasına izin verilmemektedir ve bu maddelerin boşaltımı tamamen yasaklanmıştır.³⁷ Bu yasak, tank temizleme kalıntıları ve balast suyunu da kapsamaktadır.³⁸ MARPOL'a göre, gemilerle taşınan tüm sıvı maddeler, paketlenmiş mallar için *Uluslararası Deniz Tehlikeli Mallar Kodu*'na (IMDG Kodu) veya sıvı dökme halde taşınan mallar için *Tehlikeli Kimyasalları Dökme Olarak Taşıyan Gemilerin İnşası ve Donatımı İçin Uluslararası Kodu*'na (IBC Kodu) uygun olarak sınıflandırılmasını gerekli kılmaktadır.³⁹

Farklı sıvı dökme yük kategorilerini taşıyan farklı tipteki gemiler, boşaltım sonrası farklı düzenlemelere tabi tutulmaktadır. Gemi tiplerine göre boşaltım sonrası düzenlemelere Tablo 2'de yer verilmektedir.

Tablo 2. MARPOL EK II'ye göre İnşa Yılı ve Yük Kategorisine Bağlı Olarak İzin Verilen Kalıntı Hacmi ve Ön Yıkama Gereksinimleri

KATEGORİLER	MARPOL EK II	1 TEMMUZ 1986'DAN ÖNCE İNŞA EDİLEN GEMİLER	1 TEMMUZ 1986 VE 1 OCAK 2007 ARASINDA İNŞA EDİLEN GEMİLER	1 OCAK 2007'DEN SONRA İNŞA EDİLEN GEMİLER
-------------	--------------	--	---	---

³⁷ MARPOL Annex II / Regulation 6.3.

³⁸ MARPOL Ek II, Reg. 13.1.3.

³⁹ MARPOL Ek II.



X	300 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama zorunlu; ön yıkamadan sonra en fazla %0.1 (ağırlıkça) kalıntı kalabilir.	100 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama zorunlu; ön yıkamadan sonra en fazla %0.1 (ağırlıkça) kalıntı kalabilir.	75 L kalıntı tank başına. Ön yıkama zorunlu; ön yıkamadan sonra en fazla %0.1 (ağırlıkça) kalıntı kalabilir.	
Y (KATIŞAN/YÜKSEK VİSKOZİTELİ)	300 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama zorunlu.	100 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama zorunlu.	75 L kalıntı tank başına. Ön yıkama zorunlu.	
Y	300 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama ZORUNLU DEĞİL.	100 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama ZORUNLU DEĞİL.	75 L kalıntı tank başına. Ön yıkama ZORUNLU DEĞİL.	
Z	900 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama ZORUNLU DEĞİL.	300 L (+50 L) kalıntı tank başına. Ön yıkama ZORUNLU DEĞİL.	- Ön yıkama ZORUNLU DEĞİL.	

Tablo 2'den de görüleceği üzere X sınıfı maddeleri içeren depolama tanklarının, boşaltımdan sonra tüm tankın yıkanması ve orijinal maddenin konsantrasyonunun %0.1'in altına düşmesi (ağırlıkça) gereken bir ön yıkamadan (prewash) geçmesi gerekmektedir. Ön yıkamadan elde edilen tüm yıkama suyu (slop), kıyıya pompalanmalı ve geminin limandan ayrılmasına izin verilmeden önce bertaraf edilmesi gerekmektedir.⁴⁰ İlgili otorite veya operatör, ön yıkamadan çıkan yıkama suyunu yönetmekle yükümlüdür. Hükümlerine göre, katılaştıran veya yüksek viskoziteli olarak tanımlanan Y sınıfı maddeler içeren tanklar için de ön yıkama zorunlu kabul edilmektedir. X veya Y sınıfı maddelerin katılaştıran ya da katılaştırmayan maddeler olup olmadığına bağlı olarak, ön yıkama rutinlerinde bazı farklılıklar bulunmaktadır.⁴¹ Örneğin, X sınıfı ürünler için minimum yıkama döngüsü sayısı, Y sınıfı ürünlere göre iki kat fazladır ve sadece X sınıfındaki katılaştırmayan maddeler için tankın iç yüzeylerinin tamamının yıkanması gerekmektedir. Eğer boşaltım, P&A kılavuzunda belirtilen

⁴⁰ MARPOL Ek II (Reg. 1.15.1 ve Reg. 1.17.1).

⁴¹ MARPOL Ek II, Ek VI.



prosedürlere uygun olarak gerçekleştirilmemişse, ön yıkama yapılması zorunlu görülmektedir.⁴²

Gemi, ön yıkama gereksinimlerinden muafiyet talep edebilir; eğer depolama tankı önceki yükle uyumlu başka bir yükle doldurulacaksa, gemi tank temizliğinin denizde değil bir sonraki limanda yapılacağını garanti ediyorsa veya son yük kalıntıları havalandırma yoluyla atılması mümkünse geminin sonraki yükü almak üzere yola çıkmasına izin verilebilmektedir.⁴³

Bununla birlikte MARPOL Ek I’de, petrol türevi yüklerin yıkama sularının nasıl seyreltilerek denize basılacağı anlatılmaktadır. MARPOL Ek II’de ise kimyasal yüklerin yıkama sularının hangi şartlarla ve nasıl denize boşaltılacağı ve bu yüklerin kategorilerine göre nasıl işlem göreceği açıklanmaktadır. MARPOL kurallarına göre, kimyasal gemi tankında tahliyeden sonra en fazla 75 litre yük kalıntısı kalabilmektedir.⁴⁴ Bu kalıntı, kurallar gereği, kıyıdan 12 mil açığa, gemi 7 knot hızla seyrederken ve 25 metre su derinliğinden fazla bir derinlikte, geminin tank yıkama devresi (underwater discharge line) aracılığıyla yıkama suyuyla birlikte denize boşaltılmaktadır. Eğer geminin yirmi tankı varsa, toplamda bir buçuk ton yük tortusu kimyasal denize karışmaktadır. Bu gemi yılda on sefer yapıyorsa, yılda on beş ton kimyasal yıkamalar sırasında denize boşaltılmaktadır.⁴⁵ Dünya çapında 5000 DWT üzerinde 80.000’den fazla gemi bulunmakta olup bunların yaklaşık %25’i sıvı dökme yük taşıyan tankerlerden oluşmakta ve her yıl yüz milyonlarca ton sıvı dökme yük taşınmaktadır. Sıvı dökme yük, gemilerde sabit depolama tanklarına pompalanan ve boşaltılan ürünleri ifade etmektedir. Günümüzde yük tankları çoğunlukla mineral yağlar ve petrol ürünleri ile doludur, ancak kimyasal ürünler, bitkisel yağlar ve hayvansal yağlar da bu şekilde taşınmaktadır.⁴⁶

Tank temizliği, gemilerin yük türlerini değiştirdiği durumlarda gerçekleştirilir. Ürün ve kimyasal tankerler, aynı anda farklı sıvı ürünleri taşıyacak şekilde tasarlanmış olup, esnek bir ürün işleme kapasitesine sahiptir. Kontaminasyonu

⁴² MARPOL Ek II, Reg. 13.7.1.2.

⁴³ MARPOL Ek II, Reg. 13.4.

⁴⁴ MARPOL Annex II / Regulation 12 Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks / Page 21.

⁴⁵ International Maritime Organization (IMO), *Regulation 13: Control of Discharges of Residues of Noxious Liquid Substances* (Page 23).

⁴⁶ Milja Honkanen, Jani Häkkinen and Antti Posti, ‘Assessment of the Chemical Concentrations and the Environmental Risk of Tank Cleaning Effluents in the Baltic Sea’ (2013) 12 WMU Journal of Maritime Affairs 161.



önlemek amacıyla, tanklar yeni bir ürün yüklenmeden önce boşaltılmasının ardından temizlenmelidir. Operasyonel tank temizliği, büyük miktarda yıkama suyu üretir ve bu su ya limanda toplanır ya da denize boşaltılır. Bu temizlik işlemleri, IMO'nun "Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşmesi" (MARPOL 73/78) Ek I ve II'de belirli ölçüde düzenlenmiştir. Ancak mevcut düzenlemeler belirsizdir ve tank temizleme işlemleri sonucu deniz ortamına ne kadar yıkama suyu boşaltıldığını gösteren net istatistikler bulunmamaktadır.

Bununla birlikte, deniz ortamına yapılan bir boşaltımın etkisi, maddenin konsantrasyonuna ve toksisitesine bağlıdır. Boşaltımın etkisi, yılın zamanına ve maruz kalan organizmalara göre de değişiklik gösterebilir. Bir boşaltımın deniz ortamında olumsuz bir etki yaratma olasılığını göstermek için yaygın olarak kullanılan bir yöntemde, tahmin edilen çevresel konsantrasyonu (PEC) hesaplamak ve bunu, tahmin edilen etkisiz konsantrasyonla (PNEC) karşılaştırma yolu izlenmektedir.⁴⁷

$$R = \frac{PEC}{PNEC}$$

Denklem 1

Denklem 1'de R, PEC ve PNEC arasındaki oranı ifade etmektedir. Eğer $R > 1$ ise, bu durum boşaltımın deniz ortamı üzerinde olumsuz bir etkisi olabileceği anlamına gelmektedir. PNEC değerleri, genellikle laboratuvarında yapılan, bir seferde tek bir madde kullanılarak gerçekleştirilen toksisite testlerine dayanmaktadır. Bu nedenle, kullanılan PNEC değerlerinin gözden geçirilmesi ve gerekirse güvenlik faktörü (GF) kullanılması önerilmektedir. GF'nin değeri, farklı türdeki organizmalar üzerinde yapılan çalışma sayısına bağlı olarak belirlenmektedir.⁴⁸ Eğer yalnızca akut toksisite testleri mevcutsa⁴⁹, PNEC değişkenini en az GF değeri olan 1000 ile bölme yapılması önerilmektedir. Yapılan çalışma sayısı arttıkça, gerekli GF değerinin azalması beklenmektedir.

Benzer bir sınır değeri olan Çevresel Kalite Standardı (ÇKS), su, tortu, belirli bir kirlenici veya kirlenici karışımının insan sağlığı ve çevreyi korumak için

⁴⁷ REACH <<https://echa.europa.eu>> 2020.

⁴⁸ European Chemicals Bureau, *Technical Guidance Document on Risk Assessment in Support of Commission Directive 93/67/EEC on Risk Assessment for New Notified Substances, Commission Regulation (EC) No 1488/94 on Risk Assessment for Existing Substances, Directive 98/8/EC of the European Parliament and the Council Concerning the Placing of Biocidal Products on the Market, Part II* (2003).

⁴⁹ REACH. <<https://echa.europa.eu>> 2020.

aşılması gereken konsantrasyonunu tanımlamaktadır.⁵⁰ Avrupa Komitesi (EC, 2000: Madde 2, bent 35)'e göre, ÇKS değerleri, deniz alanlarının iyi kimyasal durumu ve iyi çevresel durumu sağlayıp sağlamadığını incelemek ve planlama amaçları doğrultusunda aşırı boşaltımların çevreye verilmesini engellemek için kullanılmaktadır. PNEC değerlerinin hesaplanmasında kullanılan veriler, ÇKS'nin belirlenmesinde de kullanılmakta ve bu değişkenler genellikle paralel olarak kullanılmaktadırlar. EC (2003)'e göre; boşaltım sonrasında yakındaki yüzey sularındaki yerel konsantrasyon (k) değeri hesaplanmasına Denklem 2'de yer verilmiştir.⁵¹

$$c = \frac{c_{out}}{K_{OC} \times SM + DF} \quad \text{Denklem 2}$$

Denklem 2'de K_{OC} , maddenin suya ve organik maddeye olan afinitesini tanımlayan bir bölme katsayısını, SM suyun süspansiyon halindeki madde konsantrasyonunu ve DF, boşaltımın gerçekleştiği yere bağlı olarak değişen bir seyrelme faktörünü ifade etmektedir.

Bu noktada geminin denizde su ile yıkanması halinde oluşturacağı kirlilik hesaplamasının birkaç örneğine aşağıda yer verilmiştir.

Yirmi tanklı bir kimyasal gemi Standard grade yıkamada 26,1 ton, wallwash grade yıkamada 72,5 ton karbon salınımı yapar. Eğer bu gemi yılda on sefer yapıyorsa tank yıkaması sebebiyle yıllık 261-725 ton CO2 salınımı yapmaktadır.⁵²

Örnek 1 Wallwash Grade Yıkama:⁵³ Gemi 20.000DWT ebadında, 20 adet krom tankı olan bir kimyasal tankerdir. Bir önceki yükü Palm Oil, Bir sonraki Yüğü ise Methanol'dür. Yıkamada VLSFO kullanırsa; Günlük 4,5ton ila 5ton yakıt tüketilir. Yıkama 5 gün sürer (3,5gün sıcak su (70-75C) ile yıkama, 0,5gün DI rinsing, 1 gün kurutma için havalandırma şartı ile

5gün x 5ton = 25ton x 2,9 = 72,5 ton CO2 salınımı yapar.

⁵⁰ Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy [2000] OJ L327/1.

⁵¹ EC. Technical Guidance Document on Risk Assessment in support of Commission.

⁵² Bu hesaba boş sefer yaparken ürettiği carbon miktarı eklenmemiştir.

⁵³ Örnekte yakıt sarfiyatına geminin seferini yaparken pervanesini döndürmek için harcadığı yakıt miktarı hariç tutulmuştur. Yıkamayı yaptığı bölgedeki hava koşullarına ve hava sıcaklığına göre ve geminin jeneratörlerinin performansına göre değerler değişiklik gösterebilir.



Yıkamada MGO kullanırsa***;

Dizel yakıtın ürettiği enerji VLSFO dan daha düşük olduğu için gereken su sıcaklığına ulaşabilmek için günlük 5 ton ila 6 ton kullanmaktadır.

5gün x 6ton =30ton x 3,2 = 96 ton CO2 salınımı yapar.

***ECA bölgelerinde dizel kullanılmasının sebebi daha düşük sülfür içermesidir.

Örnek 2 Standart Grade Yıkama: Aynı gemi, bir önceki yükü ayçiçeği yağı, bir sonraki yükü Ürea amonyum Nitrat ise,

Günlük 2,5 ton ila 3 ton yakıt tüketilir. Yıkama 3 gün sürer (2 gün ılık su (30-35C) ile yıkama,1 gün kurutma için havalandırma süresini harcayacaktır).

Yıkamada MGO kullanırsa;

Diesel yakıtın ürettiği enerji VLSFO'dan daha düşük olduğu için gereken su sıcaklığına ulaşabilmek için günlük 3 ton ila 4 ton kullanmaktadır.

3gün x 4ton =12ton x 3,2 = 38,4 ton CO2 salınımı yapar.

Emisyon hesaplamalarına dair daha detaylı örnek sunmak gerekirse, örneğin 3000 GT'luk bir geminin iki Avrupa limanı arasındaki yakıt tüketimi (yıkama yapmadan), Avrupa Birliği sınırları içinde taşınan yük miktarı ve buna bağlı olarak salınacak sera gazı emisyonlarını hesaplayabiliriz.

Örnek 3 Sadece Sefer Yapmak için Salınan Sera Gazı:

Yükleme Limanı: Rotterdam, NL

Tahliye Limanı: Hamburg, DE

Yakıt Tüketimi: 10ton/sefer(MGO)

Taşınan Yük miktarı: 3000ton/sefer

Kat ettiği mesafe: 300 Nm

Transport Work: Taşınan yük miktarı x Katettiği Mesafe =900.000 ton x Nm

CO2 emisyon faktörü:3,206

CH4 emisyon faktörü: 0,00005



N2O emisyon faktörü: 0,00018

Buna göre, 3000 GT'luk geminin mevcut sefer içerisindeki emisyonları şu şekilde hesaplanabilmektedir:

$$\text{CO}_2 = 10 \times 3,206 = 32,06 \text{ ton CO}_2$$

$$\text{CH}_4 = 10 \times 0,00005 = 0,0005 \text{ ton CH}_4$$

$$\text{N}_2\text{O} = 10 \times 0,00018 = 0,0018 \text{ ton N}_2\text{O}$$

Bu durumda, geminin taşınan yük başına emisyonları şu şekilde hesaplanabilmektedir:

$$\text{CO}_2 = (10 \times 3,206) / 900.000 = 35,62 \text{ g CO}_2 / \text{ton yük}$$

$$\text{CH}_4 = (10 \times 0,00005) / 900.000 = 0,00055 \text{ g CH}_4 / \text{ton yük}$$

$$\text{N}_2\text{O} = (10 \times 0,00018) / 900.000 = 0,002 \text{ g N}_2\text{O} / \text{ton yük}$$

Tüm bu örnekler ve kalıntı sınır değerlerinin izin verilen ölçüsünün 75 LT olduğu (Tablo 2) ortamda deniz kirliliğinde kargo taşımalarının önemli bir rolü olduğu görülmektedir. Diğer taraftan yük taşımacılığı için kiralama hizmeti sunan armatör ve kiralayan firma için de zaman kavramının önemi incelenen dava dosyalarında görülmüştür. Bu sebeplere dayanarak önerilen covartainer olarak adlandırılan ve bu çalışmada tanıtılacak olan sistem bir çözüm önerisini içermektedir.

II. DENİZ TAŞIMACILIĞI İÇİN ÖNERİLEN COVARTAINER TAŞIMACILIK SİSTEMİNE BAKIŞ

Uluslararası deniz taşımacılığı, küresel ticaretin en kritik bileşenlerinden biridir ve bu bileşen seyir emniyeti ve deniz çevresinin korunmasını teşvik eden düzenlemeler ile sıkı bir şekilde denetlenmektedir. Bu düzenlemelerin en önemlileri arasında IMO tarafından oluşturulan SOLAS, MARPOL, IMDG ve IBC Kodları bulunmaktadır. Bu düzenlemeler, gemilerin güvenli operasyonlarını ve çevresel uyumluluklarını sağlamak üzere tasarlanmıştır. Ancak, bu sistemlerin operasyonel ve çevresel bazı sınırlamaları bulunmaktadır; özellikle, tank temizleme süreçleri nedeniyle gemilerin limanlarda uzun süre beklemesi sıkça karşılaşılan bir dizi tahkim davasına konu olmuş ve bu davalardan örnekler bu makalenin ikinci bölümünde yerini almıştır.



Kimyasal tankerlerde yük boşaltımından sonra, MARPOL Annex II'ye göre tankların, taşınan kimyasal maddelerden tamamen arındırılması gerekmektedir.⁵⁴ Bu süreçte tankların yıkanması sırasında ortaya çıkan atık su, gemilerden Open Sea ya da Special Area olarak tanımlanan bölgelerde belirli şartlara bağlı olarak denize boşaltılmaktadır. Ancak bu işlem, kalıntıların denize boşaltılması, deniz yaşamına zarar vererek biyolojik çeşitliliği olumsuz etkileyebilmektedir. Özellikle toksik kimyasalların su kolonunda yayılması, deniz canlılarının sağlığını tehdit edip ve ekosistem dengesini bozmaktadır. Ayrıca gemi ambarındaki yük kalıntıları deniz ticaretinin zarar görmesine yol açmaktadır.⁵⁵

Covertainer sistemi, tank temizleme işlemlerine duyulan ihtiyacı tamamen ortadan kaldıran yenilikçi bir taşımacılık yöntemidir. Bu sistemde, dökme yükler elastik torbalar içinde taşınmakta ve böylece geminin tanklarının kirlenmesi engellenmektedir. MARPOL Annex II'ye göre, kimyasal tankerlerde yük boşaltımı sonrasında tankların kalıntısız hale getirilmesi zorunludur. Mevcut uygulamalarda bu zorunluluğun yerine getirilmesi için tankların yıkanması hem operasyonel gecikmelere hem de çevresel kirliliğe yol açmaktadır. Covertainer sistemi ise, bu süreci ortadan kaldırarak karbon salınımını ve kimyasal atık oluşumunu minimuma indiren bir çözüm sunmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde sistemin tanıtımı ve öne çıkan özellikleri ile geleneksel kargo sistemi ile karşılaştırılmasına yer verilmiştir.

1. Covartainer Taşımacılık Sisteminin Temel Hukuki Düzenlemeler Çerçevesinde İncelenmesi

Kimyasal yüklerin güvenli taşınmasını düzenleyen IBC Kodu, taşınan yüklerin çevreye zarar vermemesi ve gemi yapısının bu yükleri güvenli şekilde taşıyabilmesi için gerekli standartları belirlemektedir. Covertainer sisteminde yük, gemi tankına doğrudan temas etmemekte olup, geleneksel yıkama ve temizlik prosedürleri geçerliliğini yitirmektedir. Bu durum, yük kalıntılarının gemi tanklarında birikmesini önlemekte ve çevresel riskleri en aza indirmektedir. Yüklerin torbalar içinde taşınmasıyla, yıkama ihtiyacının ortadan kalkması, çevresel kirliliğin önüne geçilmesine ve operasyonel verimliliğin artırılmasına katkıda bulunmaktadır. Deniz taşımacılığı sektöründe kullanılan mevcut sistemlerin çevresel ve operasyonel etkileri değerlendirildiğinde, dökme yük taşımacılığının bazı dezavantajlar barındırdığı

⁵⁴ MARPOL Annex II, Chemical Tanker Requirements.

⁵⁵ Baughen, 217-250.



görülmektedir. Gemiler, tank temizliği ve yıkama sonrası limandan boş olarak ayrılmak zorunda kalabilmekte ve bu durum, sadece operasyonel verimliliği düşürmekle kalmayıp, karbon emisyonlarının artmasına da neden olmaktadır. Covertainer sistemi ise tank yıkama işlemi ve buna bağlı operasyonel maliyetleri ortadan kaldırarak, gemilerin her seferde yüklü işletilmesini sağlamakta ve bu durum lojistik verimliliği artırmaktadır. Yüklerin torbalar içinde taşınması, gemi tanklarının sürekli temizlenmesi ve kontrol edilmesi gerekliliğini ortadan kaldırmakta, bu sayede hem operasyonel maliyetler düşmekte hem de çevresel etkiler minimuma indirilmektedir. Mevcut dökme yük taşımacılığının çevresel etkileri incelendiğinde, kimyasal yıkama kalıntılarının denize boşaltılmasının, deniz ekosistemleri üzerinde geri dönüşü olmayan zararlara yol açtığı anlaşılmaktadır. MARPOL, bu tür boşaltımların çevresel etkisini azaltmayı hedeflemekteyse de dünya genelinde faaliyet gösteren binlerce kimyasal tankerın yıkama suları, deniz yaşamını olumsuz etkilemeye devam etmektedir. Styrene monomer ve phenol gibi kimyasallar deniz ortamına karıştığında mikropplastik oluşumunu tetiklemekte ve bu maddeler uzun vadede deniz canlılarının sağlığını tehdit etmektedir. Covertainer sistemi, yüklerin torbalar içinde taşınarak çevreye doğrudan temasını önlediği için bu tür kirlilik risklerinin azaltılmasını sağlamaktadır.

Dökme yük taşımacılığında karşılaşılan bir diğer zorluk, gemi stabilitesinin korunması ve yüklerin güvenli bir şekilde taşınmasıdır. Dökme yük gemileri, yıkama işlemleri sonrası tankların kurutulması ve yeni yükleme öncesi temizlenmesi gerekliliği nedeniyle zaman ve maliyet açısından büyük yükler ile karşılaşmaktadır. Covertainer sistemi, yüklerin torbalar içinde taşınmasını ve torbaların geminin iç yapısına uygun bir şekilde yerleştirilmesini sağlamakta, böylece gemi stabilitesini koruyarak güvenli bir taşıma imkânı sunmaktadır. Bu şekilde, gemi her seferde hem yüklü olarak seyir yapabilmekte hem de operasyonel verimlilik artırılmaktadır. Covertainer sisteminin konteyner taşımacılığı ile karşılaştırıldığında, bu sistemin diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla çevresel ve operasyonel avantajlar sunduğu gözlemlenmektedir. Konteyner taşımacılığı, yükleri izole eden ve güvenli taşıma olanağı sunan bir sistem olmasına rağmen, konteynerlerin büyüklüğü ve taşıma kapasiteleri sınırlıdır. Büyük hacimli ve sıvı yüklerde konteyner sistemi pratik bir çözüm olmaktan çıkmaktadır. Covertainer sistemi, konteyner taşımacılığının avantajlarını genişleterek, daha büyük hacimli yüklerin taşınmasını mümkün kılmakta ve esnek torbalar sayesinde operasyonel verimliliği artırmaktadır. Aynı



zamanda, torbaların hafif ve esnek yapısı, çevresel etkileri azaltarak sürdürülebilir bir taşıma imkânı sunmaktadır.

SOLAS, denizcilik sektöründe güvenlik standartlarının korunması ve iyileştirilmesine yönelik en önemli düzenlemelerden biridir. Bu sözleşme, deniz taşımacılığında kullanılan ekipman ve prosedürlerin, denizcilerin güvenliğini ve sağlığını koruyacak şekilde tasarlanmasını zorunlu kılmaktadır. Covertainer sisteminde yük, gemi tankı ile doğrudan temas etmediği için, tank temizleme ve yıkama işlemleri sırasında oluşabilecek kapalı alan riskleri ve iş kazaları büyük ölçüde önlenmektedir. Geleneksel sistemlerde, tank yıkama sonrası personelin tank içine girerek elle temizleme yapması gerekebilmektedir. Bu süreçler, SOLAS gereklilikleri doğrultusunda iş sağlığı ve güvenliği açısından yüksek risk taşımakta olup, personelin güvenliği için büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Covertainer sisteminin bu riski ortadan kaldırması, SOLAS standartları ile tamamen uyumlu bir uygulama olarak değerlendirilmesine olanak tanımaktadır.

Dökme Halde Tehlikeli Kimyasalları Taşıyan Gemilerin İnşa ve Teçhizatı Hakkında Uluslararası Kod (IBC Kodu), kimyasal yüklerin güvenli taşınması ve bu yüklerin çevresel etkilerinin minimize edilmesi amacıyla düzenlenmiştir. IBC Kodu, kimyasal yüklerin taşınacağı tankların yapısal özellikleri ve yüklerin güvenli bir şekilde elleçlenmesi için gerekli önlemleri belirtmektedir. Covertainer sistemi, geminin yapısal özelliklerini değiştirmeden mevcut tankların kullanımını optimize etmekte ve elastik torbalarla yüklerin taşınmasını sağlamaktadır. Bu sayede, geminin stabilitesi korunmakta ve yüklerin güvenliği sağlanmaktadır. Covertainer sistemi, IBC Kodu'nun gereklilikleri doğrultusunda yüklerin çevreye zarar vermeden taşınmasını mümkün kılmakta, böylece hem çevresel hem de operasyonel açıdan güvenli bir taşıma ortamı yaratmaktadır.

Denizyolu ile taşınan tehlikeli maddelere ilişkin uluslararası düzenlemeleri içeren IMDG Kodu, bu tür maddelerin güvenli bir şekilde taşınması için gerekli kuralları ortaya koymaktadır. Covertainer sisteminde, her bir elastik torba yükün niteliğine uygun olarak tasarlanmakta ve takip edilebilir seri numaraları ile izlenebilir hale getirilmektedir. Tehlikeli maddelerin taşınması sırasında her bir torbanın sertifikalandırılması, sigorta poliçelerinin düzenlenmesi ve rutin denetimlerinin yapılması IMDG Kodu ile uyumlu bir taşıma sisteminin temel unsurlarını oluşturmaktadır. Bu sistem, tehlikeli yüklerin taşınmasında kullanılan mevcut prosedürleri geliştirmekle kalmayıp, çevresel ve operasyonel güvenliği artırmaktadır. Covertainer sistemi, deniz taşımacılığında sorumluluk ve operasyon süreçlerini de yeniden yapılandırmaktadır. Yüklerin elastik

torbalar içinde taşınması, gemi sahibinin sorumluluk alanını sınırlandırmakta ve yüklerin taşınması ile ilgili olarak üçüncü tarafların (örneğin, pompa firmalarının) devreye girmesine olanak tanımaktadır. Bu yaklaşım, geminin yükleme ve tahliye operasyonlarında sorumluluk paylaşımını mümkün kılmakta, bu da charter partilerde (navlun sözleşmelerinde) yeni düzenlemeler gerektirmektedir. Pompa firmalarının ve liman yetkililerinin taşıma süreçlerindeki sorumluluklarının belirlenmesi ve bu firmaların P&I sigortalarının bulunması gerekliliği, Covertainer sisteminin hukuki altyapısının önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Hukuki açıdan değerlendirildiğinde, Covertainer taşımacılık sistemi, uluslararası denizcilik mevzuatları ile uyumlu bir taşıma yöntemi olarak öne çıkmaktadır. MARPOL, SOLAS, IBC ve IMDG gibi düzenlemelerle tam uyum sağlarken, bu düzenlemelerin ötesinde çevresel ve operasyonel iyileştirmeler sunmaktadır. Sistem hem çevresel kirliliği azaltmakta hem de gemi personelinin güvenliğini artırmaktadır. Covertainer sistemi, mevcut uluslararası düzenlemeler ile tam uyumlu olup, deniz taşımacılığı sektöründe daha sürdürülebilir ve güvenli bir taşıma yöntemi olarak hukuki geçerliliğini ve uygulanabilirliğini ispat etmektedir. Covertainer sisteminin geleneksel deniz taşımacılığı sistemleriyle deniz ticaret hukuku bağlamındaki karşılaştırmalı değerlendirmesine Tablo 3'te yer verilmiştir.

Tablo 3. Hukuki Açıdan Kargo Sistemlerinin Karşılaştırılması Tablosu

Kriter	Covertainer Sistemi	Geleneksel Dökme Yük (Bulk) Sistemi	Tanker Taşımacılığı	Konteyner Taşımacılığı
MARPOL Uyumu	Tank yıkama ihtiyacını ortadan kaldırdığı için MARPOL Annex I ve II düzenlemeleri ile uyumludur. Kimyasal kalıntıların denize boşaltılmasını önler	Dökme yük gemilerinde kimyasal kalıntılar yıkama sırasında denize bırakılabilir. MARPOL gerekliliklerini karşılamak için yıkama ve seyreltilmiş boşaltım yapılması zorunludur.	Kimyasal yüklerin taşınması sırasında tank kalıntıları, belirli koşullarda denize boşaltılır. Bu durum MARPOL Annex II ile sınırlıdır.	Konteyner sisteminde yükler kapalı ve izole olduğundan, MARPOL gereklilikleri bakımından uyum sağlamaktadır; ancak her konteynerin taşıma kurallarına uygun olması gerekir.
SOLAS Uyumu	Personelin tank temizleme işlemi yapmasına gerek kalmaz, böylece kapalı alan riskleri ve iş kazaları minimize	Dökme yük gemilerinde tank temizleme ve elle müdahale gerektirdiğinden, iş kazası riski bulunmaktadır.	Tankerlerde, tank temizleme operasyonları sırasında personelin müdahalesi gerekebilir. SOLAS kapsamında	Konteyner sisteminde yükler izole olduğu için personel müdahalesi sınırlıdır, dolayısıyla



	edilir. Yük elastik torbalar içinde taşındığı için güvenlik artırılmıştır	Personelin kapalı alanlara girişi zorunludur.	güvenlik önlemleri alınsa da kapalı alan riski yüksektir.	güvenlik açısından avantajlıdır.
IBC Kodu ile Uyumluluk	Yüklerin elastik torbalar içinde taşınması, geminin stabilitesini koruyarak güvenli taşıma sağlar. IBC Kodu'na uygun olarak tasarlanmış torbalar ile kimyasal kalıntılar önlenir	Dökme yük taşımacılığında, IBC Kodu'na uygun olarak tankların yapısal özellikleri düzenlenir; ancak kalıntıların tamamen önlenmesi mümkün değildir.	Tankerlerde, IBC Kodu'na uygun tank tasarımı gereklidir. Kimyasal kalıntıların kontrolü ve boşaltımı belirli kurallar çerçevesinde yapılır.	Konteyner gemilerinde IMDG Kodu'na uygun konteyner kullanımı zorunludur; ancak kimyasal yüklerin taşınmasında konteynerların sertifikalandırılması ve rutin denetimleri yapılır.
IMDG Kodu ile Uyumluluk	Her torba, taşınan yükün niteliğine uygun olarak kodlanır ve takip edilir. Sertifikalandırma ve denetimler IMDG kurallarına uygun yapılır	Dökme yük gemilerinde IMDG Kodu kapsamında yükleme ve taşıma süreçleri denetlenir; ancak yüklerin doğrudan gemi tankına temas etmesi sebebiyle risk artar.	Tankerlerde taşınan kimyasal yüklerin IMDG Kodu'na uygun şekilde sertifikalandırılması ve izlenmesi gerekmektedir. Ancak yükler doğrudan tanklarla temas halindedir.	Konteyner sisteminde her bir konteynerın IMDG Kodu'na uygun olarak sertifikalandırılması ve taşınması gereklidir. Yükler kapalı alanlarda taşındığından, riskler minimize edilir

2. Covertainer Taşımacılık Sisteminin Avantajları

Covertainer sistemi, yüklerin elastik torbalar içinde taşınmasını sağlar ve bu sayede gemi tanklarının kirlenmesini önleyen bir mantık temeline sahip olduğundan tank yıkama işlemlerine duyulan ihtiyacı tamamen ortadan kaldırma avantajı sunmaktadır. Yıkama süreçlerinin ortadan kalkması, kimyasal kalıntıların denize boşaltılmasını önleyecek ve yük gemisi MARPOL düzenlemelerine uyumlu halde kalacağından deniz kirliliğini ve çevresel riskleri minimize etme fırsatı da sunmaktadır. Bununla birlikte, The Massalia davası⁵⁶ gibi, tank yıkama işlemlerinin gemi operasyonları üzerinde nasıl gecikmelere ve

⁵⁶ *Government of Ceylon v Societe Franco-Tunisienne D'armement-Tunis* (The "Massalia") (No 2) [1960] 2 Lloyd's Rep 352.



çevresel sorunlara yol açabileceğini gösteren bir tahkim davasını da önleme potansiyeli taşımaktadır.

Geleneksel sistemlerde, tank temizleme işlemleri nedeniyle gemiler limanda uzun süre bekleyebilir ve bu da demüraj (gecikme) ücretlerine yol açabilmektedir. Covertainer sistemi ile bu bekleme süreleri ve ilgili maliyetler düşürüleceğinden gemilerin limanda bekleme sürelerinin azalması, ticari kayıpları ve gecikme ücretlerini minimize etmesi, bu da özellikle gemi kira sözleşmeleri açısından armatörlerin mali risklerini azaltması avantajını sunmaktadır. Bu sistemin kullanılması ile örneğin, *The Eagle Valencia* davası⁵⁷, yükleme ve tahliye süreçlerinde yaşanan gecikmelerin demurrage ödemelerine yol açan bir davanın da bertarafını mümkün kılacağını düşündürmektedir. Dolayısıyla Covertainer sistemi, bu tür gecikmeleri ve buna bağlı hukuki anlaşmazlıkları önleyebilme potansiyelini taşımaktadır.

Covertainer sistemi, deniz ekosisteminin korunması açısından mevcut düzenlemelerle (MARPOL, *IMO Ballast Water Management Convention*) uyumlu görülmektedir. Tank yıkama ihtiyacının kalkması, kimyasal kalıntıların denize boşaltılmasını ve balast suyu kullanımıyla ilgili çevresel riskleri önleme potansiyelini taşımaktadır. Sistemin, deniz kirliliği ve istilacı türlerin yayılması gibi çevresel sorunları azaltma potansiyeliyle deniz yaşamının korunmasına katkı sağlanması ve çevresel düzenlemelere tam uyumun sağlanacağı bir sistem olarak görülmektedir.

NOR ve demüraj prosedürlerine uygunluk anlamında covertainer sistemi, yıkama gerektirmediği için geminin yükleme veya tahliye operasyonlarına daha hızlı hazırlanmasını sağlar. Sabit veya seyyar pompa sistemleriyle de desteklenebilir. Bu sayede, gecikme yaşandığında demüraj ücretlerinin minimize edilmesi mümkün hale gelir.

Pompa operasyonları ve yükleme-tahliye süreçlerinde esneklik bağlamında covertainer sistemi ile sabit veya seyyar pompalar kullanılabilir. Böylece operasyonel sorumluluklar esnekleşir ve yükleme-tahliye planları daha verimli şekilde düzenlenebilme potansiyeli sunmaktadır.

Covertainer sistemi, elastik yapısı sayesinde gemi tankı zarar gördüğünde bile yükü muhafaza etmeye devam edecek bir tasarım sunmaktadır. Örneğin, gemi

⁵⁷ *Aet Inc Limited v Arcadia Petroleum Limited (The "Eagle Valencia")* [2009] EWHC 2337 (Comm); [2010] EWCA Civ 713.



çatışmalarında veya batma durumlarında torbalar içindeki yük, çevreye zarar vermeden korunabilmektedir. Yük tahliyesi için ROV veya dalgıç kullanımı ile yük güvenle çıkarıldığında ve çevre kirliliğinin önlenmesi çözümünü beraberinde getirmektedir.

Covertainer sistemi, tank temizliği sırasında yapılan kapalı alan çalışmaları gibi riskli işlemleri ortadan kaldırmaktadır. Bu da gemi personelinin güvenliği açısından büyük bir avantaj olarak karşımıza çıkmaktadır. Kapalı alan kazalarının ve bu alanlarda yaşanan zehirlenme veya diğer sağlık sorunlarının önlenmesi, SOLAS kurallarına tam uyum sağlaması ve gemi personelinin güvenliğini artırma noktasında başarı potansiyeli sunmaktadır.

Covertainer sistemi, yükün gemi tankına değmemesini sağladığı için, kimyasal tortuların ve diğer risklerin taşınması engellemektedir. Sigorta şirketleri ve klas kuruluşları için covertainer sistemi çevre dostu taşımacılık anlayışı ile bir avantaj sağlamaktadır.

Bugün dünya çevresinde yaklaşık 20 milyon adet konteyner bulunmakta, yıllık yaklaşık 200 milyon konteyner trafiği yapılmaktadır. Kısacası konteyner, yükü taşıyabilmek için yılda 10 tur atmaktadır. 1930'larda kullanılmaya başlanılan konteyner günümüzde hala aynı ölçülerini korumaktadır. Ancak ne arz ne de talep o günlerdeki gibi değildir. Bu talep 2030'da, 2040'da giderek artacağı öngörülebilmektedir. Öyleyse konteyner ebadı insanoğluna yetmemektedir ve büyümesi gerekeceği açıkça görülmektedir. Ancak dara ağırlığı sebebiyle bu büyüme demirden sağlanırsa dara ağırlığı artacağından dara ağırlığı hafif, ağır işlere uygun ve elastik yapısıyla kauçuk kullanımı daha uygun görülmektedir. Örneğin; 1000 ton ayçiçeği yağını konteyner sistemi ile taşımak istersek, her konteynerın taşıma kapasitesi 27t on olduğundan 37 konteynera ihtiyacımız vardır. Her bir konteynerın dara ağırlığı 3,6 ton olduğu için 133 ton dara ağırlığını da elleçlemek gerekmektedir. Oysa covertainer sisteminde 250m3 lük her bir torbanın dara ağırlığı en fazla 5 ton olarak hesaplanmaktadır ve bu yükü elleçlerken 4 adet torba yeteceği için 20 ton dara ağırlığı oluşturmaktadır. Yani Covertainer Sistemi, konteyner sistemine göre 1000 ton yük için 113 ton dara avantajı sunmaktadır.

3. Covartainer Taşımacılık Sisteminin Dezavantajları

Covertainer sisteminin uygulanması, mevcut gemilerin altyapısında değişiklikler yapılmasını gerektirmektedir. Bu, başlangıçta maliyetli olabilme ve zaman alma riskini taşımaktadır. Mevcut tankerlerin adaptasyonu ve yeni ekipmanların



kurulumu, gemi sahipleri için ekonomik ve operasyonel yükleri beraberinde getirecektir.

Covertainer sisteminin yasal olarak tanınması ve mevcut charter party sözleşmelerine uygun şekilde entegre edilmesi gerekmektedir. Kısacası, covertainer istenirse general cargo gemisinde taşınabilecek bir potansiyel sunmaktadır. Covertainer'ı elastik bir konteyner olarak düşünürsek gemi aslında kırkambar taşımacılığı yaptığı için notasyonuna bağlı kalmış olacaktır. Bu sebepten Klas kuruluşundan bu taşımacılık için onay (*attestation*) ya da muafiyet (*exemption*) alınabileceği düşünülmektedir. Önemli olan geminin stabilitesini bozmamasıdır ki sıvı yük parsel olarak taşınacağı için ve ambar tabanına yakın konumlanacağı için stabilitenin, worst case senaryolara uygun davranış göstermesi beklenmektedir.

SONUÇ

Covertainer taşımacılık sistemi, deniz taşımacılığında sıvı ve kuru dökme yüklerin taşınmasında karşılaşılan tank yıkama zorunluluğu ve buna bağlı çevresel ve ekonomik sorunlara yenilikçi bir çözüm sunmaktadır. Bugünkü sistemlerde, gemiler dökme yüklerin tahliyesi sonrası tanklarını temizlemek zorunda kalmakta ve bu süreç, denize kimyasal atıkların karışmasına, büyük miktarda tatlı su tüketimine ve ciddi karbon salınımlarına neden olmaktadır. Covertainer sistemi, elastik yapıda büyük taşıma torbaları (250m³) kullanarak bu zorunluluğu ortadan kaldırmakta ve gemilerin tanklarının sürekli temizlenmesi gerekliliğini sona erdirmektedir.

Davalar üzerinden yapılan incelemelerde, The Massalia davasında olduğu gibi, gemilerin limanlarda bekleme sürelerinin artmasının demurage masraflarını artırdığı ve bu gecikmelerin operasyonel maliyetleri yükselttiği görülmektedir. Covertainer sistemi, yıkama ve temizleme süreçlerini ortadan kaldırarak, limanlarda oluşan bu bekleme sürelerini ve gecikme masraflarını minimize etmekte, bu sayede demurage davalarının önüne geçmeyi hedeflemektedir. Sistem ayrıca, tanker taşımacılığında yıkama sonrası temizleme süreçlerinde, London Arbitration 10/9456 davasında olduğu gibi, gemi sahipleri ve kiralayanlar arasındaki uyuşmazlıkları da azaltacak bir potansiyel sergilemektedir.

Covertainer sistemi, mevcut MARPOL, SOLAS, IMDG ve IBC düzenlemeleriyle uyumlu olup, deniz taşımacılığında çevre kirliliğini minimuma indiren bir yaklaşım sunmaktadır. Bugünkü sistemlerde, gemi başına yılda 261-



725 ton CO2 salınımı gerçekleşirken, bu sistemde yıkama süreçlerinin ortadan kaldırılmasıyla bu değerlerin sifıra yaklaşması hedeflenmektedir. Ayrıca, MARPOL Annex II'ye göre, tank temizliği sonrasında en fazla 75 litre kimyasal kalıntı denize bırakılabilirken, covertainer sistemi sayesinde bu kalıntılar tamamen ortadan kalkmakta ve deniz ekosistemine zarar veren bu kimyasal atıkların engellenmesi sağlanmaktadır. Bu durum, denizlerde mikroplastik oluşumunu önleyerek deniz canlılarının sağlığını korumaya da katkı sunmaktadır. Sistemin teknik yapısında, mevcut dökme yük gemilerinin demir ve çelikten yapılma tankları yerine elastik, hafif ve dayanıklı kauçuk torbalar tercih edilmektedir. Konteyner sisteminde olduğu gibi, geminin ağırlığını ve karbon salınımını artıran ağır metal yapılardan kaçınılmış, böylece daha esnek ve hafif bir taşıma sağlanmıştır. Örneğin, 1000 ton ayçiçeği yağını taşımak için konteyner sisteminde 133 ton dara ağırlığı oluşurken, covertainer Sistemi'nde bu değer yalnızca 20 tona düşmekte, bu da operasyonel verimliliği artırmaktadır. Covertainer, yalnızca çevresel ve ekonomik avantajlar sunmakla kalmayıp, otonom deniz taşımacılığına geçişi de destekleyen bir yapı sunmaktadır. Yük torbalarının içindeki sensörler, müşterinin yükünü anlık olarak takip etmesine olanak tanımakta ve böylece yük güvenliği ve operasyonel esneklik en üst düzeye çıkarılmaktadır. Bu özellik, deniz taşımacılığında insan faktörünü azaltırken, operasyonel süreçlerde daha hızlı ve verimli bir taşıma sağlamaktadır. Mevcut dökme yük sisteminde tankerler, otonom sisteme geçişte temizlik süreçlerinin garantisi olmadığı için yüksek risk taşıırken, covertainer sistemi bu riskleri ortadan kaldırarak güvenli bir geçiş sağlamaktadır.

Covertainer taşımacılık sistemi, deniz taşımacılığında çevre dostu, ekonomik ve güvenli bir alternatif sunmakta, mevcut uluslararası düzenlemelerle uyumlu bir şekilde denizcilik sektöründe verimlilik ve sürdürülebilirlik sağlamaktadır. Hem çevresel yükümlülükler hem de ekonomik gereksinimler göz önünde bulundurulduğunda, bu sistem, deniz taşımacılığında dönüşüm yaratan yenilik olarak değerlendirilmesi gerekli bir çözüm tablosu sunmaktadır.

KAYNAKÇA

Aet Inc Limited v Arcadia Petroleum Limited (The “Eagle Valencia”) [2009] EWHC 2337 (Comm); [2010] EWCA Civ 713

Baughen S, ‘Charterparty Bills of Lading-Cargo Interests’ Liabilities to the Shipowner’, D Rhidian Thomas (ed), *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties* (Informa Law from Routledge 2020)

Bergesen DY v Mobil Shipping and Transportation Co (The “Berge Sund”) [1993] 2 Lloyd’s Rep 453

Boviatsis M ve Daniil G, ‘Legal Analysis of the US Supreme Court Position Upon a Safe Berth Warranty and Evaluation of the UK Legal Position’ (2022) 16(1) *TransNav*, *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* 27

Chynoweth P, ‘Legal Research’ in Knight A ve Ruddock L (eds), *Advanced Research Methods in Built Environment* (Wiley-Blackwell 2008)

Cooke J ve diğerleri, *Voyage Charters* (B. 4, Informa Law 2014)

Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy [2000] OJ L327/1

Egbe TT, *Requirements of Timely Performance in Time and Voyage Charterparties - An Exploration of Their Identity, Scope and Limitations Under English Law* (PhD thesis, University of Leicester 2019)

European Chemicals Bureau, *Technical Guidance Document on Risk Assessment in Support of Commission Directive 93/67/EEC on Risk Assessment for New Notified Substances, Commission Regulation (EC) No 1488/94 on Risk Assessment for Existing Substances, Directive 98/8/EC of the European Parliament and the Council Concerning the Placing of Biocidal Products on the Market, Part II* (2003)

GESAMP, *GESAMP Composite List 2019* (Technical Report, GESAMP 2019)

Girvin S, ‘The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer’ in *Proceedings of the 25th Pan-American Conference of Naval Engineering - COPINAVAL 25* (Springer International Publishing 2019)

Government of Ceylon v Societe Franco-Tunisienne D’armement-Tunis (The “Massalia”) (No 2) [1960] 2 Lloyd’s Rep 352 <<https://charterpartycases.com/case/16-government-of-ceylon-v-societe-franco-tunisienne-d%e2%80%99armement-tunis-the-%e2%80%9cmassalia%e2%80%9d-no-2-1960-2-lloyd%e2%80%99s-rep-352>> accessed 9 October 2024

Hofer T ve diğerleri, *Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships No 64* (2nd edn, Technical Report, International Maritime Organization 2013)



Honkanen M, Häkkinen J and Posti A, ‘Assessment of the Chemical Concentrations and the Environmental Risk of Tank Cleaning Effluents in the Baltic Sea’ (2013) 12 WMU Journal of Maritime Affairs 161

International Maritime Organization (IMO), *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (Legislation, International Maritime Organization 2014)

International Maritime Organization (IMO), *Regulation 13: Control of Discharges of Residues of Noxious Liquid Substances*

Kuliński K ve diğerleri, ‘The Influence of Dissolved Organic Matter on the Acid-Base System of the Baltic Sea’ (2014) 132 Journal of Marine Systems 106

MARPOL Annex II, *Chemical Tanker Requirements* (International Maritime Organization)

MARPOL Annex II, Regulation 12, ‘Pumping, Piping, Unloading Arrangements and Slop Tanks’ (International Maritime Organization)

Nidera BV v Venus International Free Zone for Trading and Marine Services SAE [2014] EWHC 2013 (Comm)

Northern Endeavour Shipping Pte Ltd v Owners of MV Nyk Isabel and Another 2017 (1) SA 25 (SCA)

Plomaritou P, ‘A Review of Ship-owner’s and Charterer’s Obligations in Various Types of Charter’ (2014) 4 Journal of Shipping and Ocean Engineering 308

REACH, *Guidance on Information Requirements and Chemical Safety Assessment Chapter R.10: Characterisation of Dose [Concentration]-Response for Environment* (European Chemicals Agency, 2008) <<https://echa.europa.eu>> accessed 20 November 2024

Schofield J, *Laytime and Demurrage* (8th edn, Informa Law from Routledge 2021) <<https://doi.org/10.4324/9781003198406>>

Tiberg H, *Law of Demurrage* (5th edn, Sweet & Maxwell 2013)

Time Charter, approved by the New York Produce Exchange (6 November 1913, amended 20 October 1921; 6 August 1931; 3 October 1946) <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1386716/000104746907005708/a2178700zex-10_17.htm> accessed 12 October 2024



Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA (trading as “CSAV”)
[2016] EWCA Civ 1103; [2018] UKSC 61



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: 2 / Year: 2025, pp. 201-263

-Çeviri / Translation-

EVALUATION OF COVERTAINER TRANSPORTATION SYSTEM WITHIN EXISTING REGULATIONS AND SYSTEMS*

*COVERTAINER TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN MEVCUT MEVZUAT
ÇERÇEVESİNDE DİĞER SİSTEMLER İÇERİSİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ*

Habip Güner KARA**

ABSTRACT

In this context, the legal system governing international maritime transport and the actions it is obligated to implement have been examined, and the legal framework has been determined using case examples. However, this study also aims to introduce a proposed solution called the covertainer transport system. The covertainer transportation system refers to a transportation system that aims to transport bulk cargo in large (250m³), elastic bags, thereby eliminating the need for tank and hold cleaning. The system thus presents an alternative solution to the problem of ships leaving port without cargo. This study examines the feasibility of using the covertainer transportation system for the maritime transport of liquid or dry bulk cargo, its advantages and disadvantages in terms of compliance with existing international maritime law, and compares it with other transportation systems. Within this framework, the aim is to contribute to the literature on the covertainer transportation system. The study is considered important as

* Research Article, Submission Date: 3.12.2024 / Acceptance Date: 15.12.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1595552.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

** Oceaongoing Master, Covertainer Taşımacılık Inc. (gunerkara123@gmail.com) (0009-0000-5653-0244).



a guide for the development of alternative transportation systems for the transport of cargo by sea.

Keywords: •Large Transport Bag •Sea Transportation •Notation •Covertainer •Tank Washing Operations

ÖZ

Günümüzde denizyolu taşımacılık sisteminde dökme sıvı ve kuru yük taşıyan gemiler tahliyeden sonra tank ve ambarlarını yeni yük taşımaya hazırlayabilmek için ambarlarının yıkanması zorunluluğu ile karşılaşmakta, bu sebeple de gemiler limandan boş olarak hareket etmek zorunda kalmaktadırlar. Bu nedenle işbu çalışmada, uluslararası deniz taşımacılığının tabi olduğu hukuk sistemi ve uygulamakla yükümlü olduğu eylemler incelenmiş ve dava örnekleri ile hukuki çerçeve çizilmiştir. Ancak bu çalışmada covertainer taşımacılık sistemi olarak isimlendirilen bir çözüm önerisinin tanıtılması da amaçlanmıştır. Covertainer taşımacılık sistemi; büyük ebatlı (250m³), elastik yapıda torbalar ile dökme olarak yüklerin taşınması ve bu sayede tank ve ambar yıkamalarının ortadan kaldırılmasını hedefleyen bir taşıma sistemini ifade etmektedir. Sistem bu sayede geminin limandan yüksüz bir şekilde kalkma sorununa da alternatif bir çözüm olarak ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmada covertainer taşımacılık sisteminin, sıvı veya kuru dökme yüklerin deniz yolu ile taşınmasında kullanılabilirliği ve avantaj ve dezavantajlarının mevcut uluslararası deniz ticaret hukuku mevzuatına uyumu incelenmiş ve diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırılması yapılmıştır. Bu çerçevede covertainer taşımacılık sistemi'nin literatüre kazandırılması amaçlanmıştır. Çalışma yüklerin deniz yolu ile taşınmasında da alternatif taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesinde bir rehber olması yönüyle önemli görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: •Büyük Taşıma Torbası •Deniz Nakliyatı •Notasyon •Covertainer •Tank Yıkama Operasyonları

INTRODUCTION

Today, when cargo ships arrive at the contractually agreed destination for the loading of the cargo onto the ship, the carrier is generally required to give a notice of readiness (NOR)¹ before the commencement of cargo operations.² The NOR states that the ship has 'reached the port or the berth, as the case may be, and is ready for loading or discharging' and it carries the meaning of guaranteeing not only that the ship is ready for the cargo, but also that all its equipment and systems to be used during the operations are in a safe and functional condition

¹ In the shipping industry, the ship's readiness notification is referred to as a "notice of readiness (NOR)".

² Tamaradoubra T Egbe, *Requirements of Timely Performance in Time and Voyage Charterparties – An Exploration of Their Identity, Scope and Limitations Under English Law* (PhD thesis, University of Leicester 2019) 112.

to be used.³ In this context, the notice of readiness confirms that the operation will be carried out seamlessly and safely, and certifies the technical adequacy and operational suitability of the vessel.⁴ Generally, the waiting period specified in a clear clause of the charterparty is in effect until the notice of readiness is served or a certain number of hours have passed since the notice was served, and it is explicitly part of the operational process.⁵ Therefore, NOR serves as a notification that the ship is ready to commence cargo operations, and this readiness status means that loading or unloading operations are initiated at the time the notification is issued.⁶ From a legal perspective, NOR has also established its place in international maritime law, and courts' approaches to the validity of notifications have changed over the years. For example, in the *The Massalia* case,⁷ a dispute arose during a voyage from Antwerp and Bordeaux to Colombo due to the stowage of flour cargo on top of other cargo. The ship reached the outer anchorage area of the port of Colombo at 06:12 on October 18, 1956, and NOR was given at 09:00 on the same day for discharge; however, due to the lack of a suitable berth, it was not able to dock until 06:15 on Wednesday, October 24. Although the ship was ready for discharge in every respect, it was not possible to discharge the flour cargo until a large part of the Port Said cargo had been discharged. The entire cargo of flour did not become fully accessible for discharge until 04:00 on Saturday, 27 October. A dispute arose as to when the laytime began. The carrier argued that the period began when access to all holds was provided. The shipowners, on the other hand, claimed that the period began when the ship docked at the quay. Upon the demurrage claim, Diplock J ruled in favor of the carrier, stating that the preparation period began when the flour cargo was ready for discharge.⁸ However, the dispute has taken on a different dimension regarding whether the time spent waiting for a suitable berth to become available should be considered part of the delivery period. Both the

³ Simon Baughen, 'Charterparty Bills of Lading—Cargo Interests' Liabilities to the Shipowner', in D Rhidian Thomas (ed), *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties* (Informa Law from Routledge 2020) 217.

⁴ Michael Boviatsis and Georgios Daniil, 'Legal Analysis of the US Supreme Court Position Upon a Safe Berth Warranty and Evaluation of the UK Legal Position' (2022) 16(1) *TransNav, International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* 27.

⁵ John Schofield, *Laytime and Demurrage* (8th edn, Informa Law from Routledge 2021) <<https://doi.org/10.4324/9781003198406>>.

⁶ Julian Cooke and others, *Voyage Charters* (4th edn, Informa Law 2014) para 15.29.

⁷ *Government of Ceylon v Societe Franco-Tunisienne D'armement-Tunis* (The "Massalia") (No 2) [1960] 2 *Lloyd's Rep* 352.

⁸ The dispute in question in para 424.



charterer and the shipowners have put forward differing views on this matter. Diplock J stated as an *obiter dictum* “If the NOR was given before the ship was ready, no new notification is required. A notice has already been given. This notice cannot remain valid until the ship is actually ready for discharge”.⁹ Another example is the case of *London Arbitration 10/9456*.¹⁰ It is observed that the ship, which was transporting grain cargo from the Gulf of Mexico to Spain, arrived at the pilot station of the loading port at 07:42 on Thursday, January 31, and submitted its USDA¹¹ and NCB¹² declared that the main holds were fit to receive cargo. Loading commenced the following day upon the accepted notice. However, following inspection of the main holds, it became apparent that some side tanks would be required for cargo. The auxiliary tanks were subsequently approved by the USDA and NCB at 06:45 on February 1. It was noted that two NORs were reported at 11:00 on January 31, but both recorded events that occurred after the time specified in the notification. Considering the requirement that the NOR be submitted together with the certificate of fitness for the holds and necessary side tanks from NCB and USDA inspectors, it has been observed that the charterer argued that the NOR tendered at 11:00 on 31 January could not be valid because the fitness of the holds and side tanks had not been confirmed at that time. As seen in past disputes, the waiting time begins with the preparation notification, and in cases of incomplete or incorrect notification, disputes arise between the charterer and the owner, and the matter is referred to arbitration. This demonstrates the importance of the concept of time and the notice of readiness in the transportation system. In this context, the requirement to be present also covers the cleaning of the ship’s tanks after discharge. Therefore, the requirement to include the tank cleaning that must be performed after discharge and before the ship leaves the dock in the time frame clearly demonstrates that the concept of time plays a significant role in ship cargo transportation.

At this point, the covertainer transportation system emerges as a convenient alternative solution method at the timing stage, serving as a liquid and dry granular cargo transportation system using an elastic cargo bag the size of a ship’s tank. In short, thanks to this new generation, elastic, large-sized liquid and dry granular cargo bag system, contamination will be prevented by eliminating

⁹ The dispute in question in para 428.

¹⁰ London Arbitration 10/94, LMLN 387, 3 September 1994.

¹¹ United States Department of Agriculture (USDA).

¹² National Cargo Bureau (NCB).

contact between the cargo and the tank's inner lining. When this bag is used with the same cargo or when its inner lining is produced as disposable, it stands out as a system that eliminates the need for tank washing in today's bulk liquid cargo transportation systems. The covertainer transportation system, a transportation method that eliminates the need for tank washing, will reduce the shipowner's liability by allowing the ship's pump to be brought ashore together with the covertainer system. It is also expected that the system will reduce discrepancies arising from incomplete NOR declarations due to tank washing.

In this context, within the scope of this study, the aim is to examine the feasibility of using the covertainer system for the transport of hazardous and noxious substances by sea, along with its advantages and disadvantages, in accordance with current international maritime law, and to compare it with other transport systems.

I. EXAMINING THE LEGAL AND ENVIRONMENTAL ASPECTS OF HOLD WASHING PROCESSES IN MARITIME TRANSPORTATION SYSTEMS

1. Identification of Problems Related to Current Cargo Transportation Systems

Within the framework of maritime law, the readiness of the vessel for cargo, as seen in disputes arising under the NOR and in the examinations conducted in the introductory section of this study, leads to an increase in the shipowner's loss or a delay in transportation for the charterer due to the increase in the vessel's waiting time. However, the readiness of the vessel for cargo means that it can take on the cargo it can carry on the next voyage and is suitable for transportation.¹³ The conditions for transporting cargo under the NOR framework depend on the type of vessel. For example, bulk carriers can range in size from the smallest vessels carrying just a few hundred tons to the largest vessels with a carrying capacity exceeding 360,000 tons, a length of 340 meters or more, a width of 63 meters, and a draft of 23 meters. Many issues related to cargo hold preparation are common to all bulk carriers. However, the hold

¹³ Evi Plomaritou, 'A Review of Ship-owner's and Charterer's Obligations in Various Types of Charter' (2014) 4 *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 308, 309.



dimensions in capesize,¹⁴ panamax,¹⁵ and handysize¹⁶ bulk carriers may experience problems during cargo changes. Some cargoes may leave stains depending on their class; for example, after transporting petcoke, holds must be thoroughly cleaned.¹⁷ When transporting cargo such as silver sand used in grain or glass production, the ship's hold must be cleaned to hospital cleaning standards. Furthermore, some cargoes require that all traces of the previous cargo be completely removed. A traditional bulk carrier has a box-shaped structure with large frames and usually consists of straight sloping side walls at the bow, stern, starboard, and port sides. The upper deck and side frames are usually located at a high point and are physically difficult to access, and the ship's side frames are also located high up. These frames can hold old cargo residues, corrosion, and rust flakes, which have the potential to contaminate the next cargo.¹⁸

Smaller ships, especially coastal vessels, are constructed with box-shaped holds. This means that the sides of the holds are covered with frameless, flat steel surfaces, which facilitates drainage and cleaning. However, these box holds have adjacent ballast tanks, and water leakage can occur in these tanks due to bucket damage¹⁹. The ship structure, including stair railings, stanchions, steps, and pipe protection fittings, may be damaged during unloading. Such damage must be continuously noted and repaired. Steel parts torn from the ship structure by shovels or bulldozers in this type of handling system contribute to cargo contamination. Furthermore, this situation can also lead to damage claims for shore-based discharge equipment and conveyor machinery. The large size of holds often presents a factor that prevents effective hold cleaning operations.

¹⁴ It is a term used for dry cargo ships weighing between 80,000 and 190,000 DWT.

¹⁵ It is a term used for ships that are large enough to pass through the Panama Canal.

¹⁶ A term used for bulk carriers and oil tankers with a maximum deadweight tonnage of 50,000 DWT.

¹⁷ Time Charter, approved by the New York Produce Exchange (6 November 1913, amended 20 October 1921; 6 August 1931; 3 October 1946) <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1386716/000104746907005708/a2178700zex-10_17.htm> accessed 12 October 2024.

¹⁸ Paul Chynoweth, 'Legal Research' in Andrew Knight and Les Ruddock (eds), *Advanced Research Methods in Built Environment* (Wiley-Blackwell 2008).

¹⁹ Karol Kuliński and others, 'The Influence of Dissolved Organic Matter on the Acid-Base System of the Baltic Sea' (2014) 132 *Journal of Marine Systems* 106–115.

Among the problems with the transport system built in this type of warehouse are:²⁰

- Bucket damage on steel fittings and protective brackets,
- Increased rust flaking caused by shovels or loads, or loose rust on the tank ceiling.
- Bucket damage on warehouse stairs or warehouse equipment,
- The integrity of the tank roof and ballast side tanks being compromised due to bucket damage,
- Damage to the tank roof, double bottom, and side tank access hatches caused by bulldozers and excavators

2. The Problem of Washing Ship Holds in Cargo Transportation Systems and Legal Disputes

Under this heading, disputes arising from ship hold cleaning will be examined, taking into account various court decisions. A 24-year-old Panamax bulk carrier entered into a time charterparty to load barley at a Black Sea port in Ukraine. Based on the sailing instructions received from the charterer and the terms of the charterparty, the captain was given the following instructions:

“Upon arrival at the loading port, the vessel must be completely clean, swept/washed, dried, and ready to receive the charterer’s cargo in every respect and in all compartments, and this must be approved by local surveyors and/or the competent authorities. Otherwise, the vessel will be laid up, and the owners shall immediately take the necessary steps, including shore labor, to expedite the cleaning. If the vessel fails inspection, the fuel consumed and any directly related additional costs shall be borne by the owner, and this shall continue until the vessel is in proper condition in all its loading holds.”²¹

The ship departed after discharging its petcoke cargo at the last port, and the voyage to the next loading port took four days. Bad weather conditions prevented the crew from cleaning the hold. For a short ballast voyage, considering the ship’s age, size, and the last four cargoes it carried, it was clear during this process that four days would not be sufficient to clean the holds for grain. The captain reported this situation to the carrier, specifying that the previous four cargoes carried were, in order, petcoke, coal, coal, and bauxite. As a guideline,

²⁰ Hugo Tiberg, *Law of Demurrage* (5th edn, Sweet & Maxwell 2013).

²¹ *Nidera BV v Venus International Free Zone for Trading and Marine Services SAE* [2014] EWHC 2013 (Comm).



he also stated that cleaning one hold of a Panamax bulk carrier would require one day with a normal crew that is experienced, organized, and has the correct equipment; however, drying the holds would take longer and it is usually necessary to open the hold covers for ventilation.

Bringing holds that previously carried cargoes such as petcoke or bauxite up to grain cleaning standards can take a long time. Furthermore, if the ship encounters severe weather conditions, access to the deck is restricted, hold hatches cannot be opened, or the use of cranes or davits is restricted, the time required may also be extended.

After the ship arrived at the loading port, an inspection revealed that all seven holds were rejected due to residues and dust from previous cargoes and water remaining in the holds and bilges. The next day, shore-based cleaning crews arrived on the ship, and six days later, the ship was presented to the surveyor again. Again, for similar reasons and due to loose rust flakes found on the tank ceiling, the ship was rejected once more. Regarding the cleaning issue, it was suggested that the teams arriving at the ship did not have sufficient personnel and equipment, noting that while 15 people were available for a 24-hour operation, 30 people would be more appropriate; it was determined that high-pressure wash guns were not used in the cleaning and that washing was performed only with cold water without using chemicals, and this situation was explained as the cause of the contamination.

The charterer decided to redirect the vessel to another port for another cargo, and one day later, the grain surveyor again found the holds unsuitable for loading. A new shore cleaning crew arrived on board to clean the holds, and three days later, the holds were finally approved by the charterer as clean, dry, and ready for loading. However, it is noteworthy that even during the inspection of the vessel, evidence of petcoke stains was found in the hold compartments.

The charterers applied to arbitration, claiming that the vessel they chartered with the owner was not ready for loading according to the charterparty terms and requesting compensation for their losses due to the inability to load the first grain cargo. The claim for damages was stated as \$400,000.²²

According to the criteria set by the US Department of Agriculture to determine the standard for grain cleanliness on ships:

²² Nidera, para 106.

“For ship holds to be deemed suitable for transport, they must be clean, dry, free of odors and pests, and suitable for the loading and storage of grain in a manner that does not affect the quality, quantity, or condition of the grain.”

In accordance with this standard, which is similar to the definition of the National Cargo Bureau, the arbitration panel ruled against the shipowner.²³

Another example based on the New York Mercantile Exchange (NYMEX) is based on the 1993 revision of the NYMEX. According to Article 2 of the 1993 NYMEX form “...The vessel shall be ready to receive cargo during delivery with cleaned holds and in a tight, sound, strong condition, and otherwise fit for normal cargo operations.”²⁴

The Berge Sund case, which contains this phrase, was heard in the English Court and involved a ship that was an LPG carrier chartered for 20 years. The vessel was ordered to transport butane from Chiba, Japan, to Terneuzen, Netherlands. The cargo contained excessive sulfur. The ship was unloaded in the Netherlands and returned to Ras Tanura, Gulf of Basra, with ballast. During the ballast voyage and after docking at Ras Tanura, the ship repeatedly needed tank cleaning, which caused a delay of approximately 20 days. Based on this reason, the charterer applied to the court for the shipowner to be removed from the charter service.²⁵

Article 8 of the contract (the off-hire clause) reads as follows:

“(a) A delay not attributable to the charterer’s fault, (i) due to repair, breakdown, accident, damage to the vessel, collision, grounding, fire, intervention by authorities, or any other cause preventing the vessel from operating efficiently, shall terminate for all time lost, in accordance with Article 9, including but not limited to dry docking, if it continues for more than 24 hours at sea or in port or for more than 24 hours in any voyage (a voyage shall be deemed to be a round trip from the moment the vessel first offers to load at the first port within the scope of the voyage until the moment it completes the voyage and offers to load on a subsequent voyage). ...) the charter shall terminate for all time lost until the vessel is restored to an efficient condition to resume service and reaches a point of

²³ Nidera, para 124.

²⁴ Stephen Girvin, ‘The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer’ in *Proceedings of the 25th Pan-American Conference of Naval Engineering – COPINAVAL 25* (Springer International Publishing 2019) 421.

²⁵ *Bergesen DY v Mobil Shipping and Transportation Co* (The “Berge Sund”) [1993] 2 Lloyd’s Rep 453.



progress equivalent to the time at which the charter would have ended here.”²⁶

The charterer claimed that the vessel was not on charter during the delay period. In response, the crew of the vessel, which had discharged the butane cargo, cleaned the vessel’s tanks during the ballast voyage to the next loading port. Despite this cleaning, the tanks were rejected. No evidence of negligence on the part of the crew was found, but it was deemed necessary to carry out a significant amount of additional cleaning for the tanks to be accepted as sufficiently clean. It was revealed that the charterer attempted to place the vessel *off-hire* due to the time lost for the additional cleaning. The English Courts ruled that the vessel’s efficient operation was not impeded; they concluded that the service expected from the vessel was the cleaning of the tanks and that the vessel’s crew had performed this. The court ruled that the issue was not what the charterers hoped or expected their orders to be, but rather what service they actually requested; in other words, since the requested service was cleaning and not the loading of the next cargo, the vessel was considered to be on hire during the cleaning period. In this decision, it was ruled that if the cleaning period does not fall under the off-hire clause provisions, the right of a charterer to claim the additional cleaning time and expense as damages due to the breach of another charterparty provision by the owner requires the charterer to be able to establish that certain aspects of the tank cleaning process were not adequately performed by the crew and that the master and crew were not sufficiently experienced; a case based solely on an inference, resting on the fact that the cleaning took longer than the charterer expected, does not justify a right to damages.²⁷

As can be seen from the case examples, the cleaning of the ship’s hold causes different damages to the owner and/or charterer.²⁸

3. Examination of Marine Pollution Caused by Cargo Handling System’s Warehouse Cleaning

There are numerous international agreements concerning the discharge of cargo into the sea during transport, the risk of discharging residual cargo into the sea after delivery, the mixing of the ship’s ballast water waste into the sea, and the

²⁶ Bergesen, 453 para 6.

²⁷ Bergesen, 453 para 83.

²⁸ *Northern Endeavour Shipping Pte Ltd v Owners of MV Nyk Isabel and Another* 2017 (1) SA 25 (SCA); *Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA (trading as “CSAV”)* [2016] EWCA Civ 1103; [2018] UKSC 61.

environmental impacts of human and food waste generated by the crew on board the ship. Looking at the regulations in the context of these agreements, Article 10.2 of Annex V to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), to which Türkiye is also a party and which consists of six separate annexes, states that

“Every ship of 100 gross tons and above, every ship certified to carry 15 or more persons, and fixed or floating platforms shall carry a garbage management plan to be followed by the crew. This plan shall contain written procedures for the reduction, collection, storage, treatment, and disposal of garbage and shall include the use of equipment on board. It shall also designate the person or persons responsible for implementing the plan. Such a plan shall be based on guidelines developed by the IMO and shall be written in the working language of the crew.”

The transport of hazardous materials at sea is primarily regulated by two different IMO regulations. One of these is the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), which aims to ensure the safety of ships and personnel, while the other is the MARPOL, which focuses on preventing and controlling pollution from shipping.

Furthermore, all ships built after 1 July 1986 and intended for the carriage of liquid bulk cargo are also required to comply with the IBC Code.²⁹ For older ships, equivalent regulations exist under the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH Code). The IBC Code provides an international standard for the safe transport of liquid bulk cargoes. With the implementation of the MARPOL Convention, the IBC Code has been accepted as a mandatory requirement under MARPOL Annex II. This code lists the substances covered by MARPOL Annex II, specifies the classes to which the products belong, and contains the structural and operational requirements that must be followed when transporting chemicals as liquid bulk. Ships are classified as Type 1, 2, or 3.³⁰ This classification determines which product categories (X, Y, Z) can be transported according to MARPOL. Type 1 ships are certified to carry products with the highest risk of general damage in the event of an incident. These ships should be designed to prevent more serious accidents and maintain the integrity of cargo tanks. The IBC Code also defines

²⁹ Regulations containing the procedures and principles for the safe bulk transport of hazardous chemicals and harmful liquid substances by sea.

³⁰ International Maritime Organization (IMO), *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (Legislation, International Maritime Organization 2014) pt 2.1.2.



the types of tanks to be used for specific products, thereby aiming to minimize the risk of damage, leakage, and other unexpected events.³¹

Based on the classification of all substances listed in Chapter 17 of the IBC Code, a risk profile is compiled annually by the *Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP)*.³² In this profile, each item is defined according to thirteen different categories. These definitions include both numerical ratings and qualitative descriptions and are used in the classification of products.³³ The risk assessment conducted by GESAMP is being developed in accordance with the Globally Harmonized System (GHS) and its European equivalent, the Registration, Evaluation, Authorization, and Restriction of Chemicals.³⁴ More information on the selected categories and evaluation systems can be found in the latest GESAMP report.³⁵ In summary, these categories pose risks to human health and the marine environment due to the bioaccumulation potential, toxicity, and risks associated with cargo and wash water from transported products.

The substances covered by the MARPOL³⁶ convention are classified as X, Y, Z, or Q, i.e., other substances. This classification is provided in Table 1.

Table 1. Definitions of product categories transported as liquid bulk cargo

CATEGORY	DEFINITION ACCORDING TO MARPOL ANNEX II REGULATION 6
X	Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment
Y	Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea

³¹ IMO, 2014, part 4.1.

³² GESAMP, *GESAMP Composite List 2019* (Technical Report, GESAMP 2019).

³³ MARPOL Ek II, Ek I.

³⁴ REACH, *Guidance on Information Requirements and Chemical Safety Assessment Chapter R.10: Characterisation of Dose [Concentration]-Response for Environment* (European Chemicals Agency, 2008) <<https://echa.europa.eu>> accessed 20 November 2024.

³⁵ Thomas Hofer and others, *Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships* No 64, 2nd edn (Technical Report, International Maritime Organization 2013).

³⁶ MARPOL Annex II / Regulation 6.1.



	and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment
Z	Noxious liquid substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment
Q	Substances indicated as OS (Other substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as “Other Substances” shall not be subject to any requirements of the Annex.

* Definitions are based on MARPOL Annex II Regulation 6.

The carriage by sea of liquids not classified in this manner under MARPOL Annex II is prohibited, and the discharge of these substances is completely banned.³⁷ This prohibition also covers tank cleaning residues and ballast water.³⁸ According to MARPOL, all liquid substances transported by ships must comply with the *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)* or, for goods carried in bulk liquid form, the *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code)*.³⁹

Ships of different types carrying different categories of liquid bulk cargo are subject to different regulations after discharge. Post-discharge regulations according to ship type are provided in Table 2.

Table 2. Permitted Residue Volume and Pre-wash Requirements Based on Year of Construction and Load Category According to MARPOL Annex II

³⁷ MARPOL Annex II / Regulation 6.3.

³⁸ MARPOL Annex II, Reg. 13.1.3.

³⁹ MARPOL Annex II.



CATEGORIES	MARPOL Annex II	SHIPS BUILT BEFORE JULY 1, 1986	SHIPS BUILT BETWEEN JULY 1, 1986 AND JANUARY 1, 2007	SHIPS BUILT AFTER JANUARY 1, 2007
X	300 L (+50 L) residue per tank. Pre-washing is mandatory; after pre-washing, a maximum of 0.1% (by weight) residue may remain.	100 L (+50 L) residue per tank. Pre-washing is mandatory; after pre-washing, a maximum of 0.1% (by weight) residue may remain.	75 L residue per tank. Pre-washing is mandatory; after pre-washing, a maximum of 0.1% (by weight) residue may remain.	
Y (THICKENING/HIGH VISCOSITY)	300 L (+50 L) per residue tank. Pre-wash required.	100 L (+50 L) per residue tank. Pre-wash required.	75 L residue per tank. Pre-wash required.	
Y	300 L (+50 L) per residue tank. Pre-washing NOT REQUIRED.	100 L (+50 L) per residue tank. Pre-washing NOT REQUIRED.	75 L residue per tank. Pre-wash NOT REQUIRED.	
Z	900 L (+50 L) per residue tank. Pre-washing NOT REQUIRED.	300 L (+50 L) per residue tank. Pre-washing NOT REQUIRED.	- Pre-wash is NOT REQUIRED.	

As can be seen from Table 2, storage tanks containing Class X substances must undergo a prewash, which requires washing the entire tank after discharge and reducing the concentration of the original substance to below 0.1% (by weight). All slop obtained from the prewash must be pumped ashore and disposed of before the ship is allowed to leave port.⁴⁰ The relevant authority or operator is responsible for managing the slop discharged from the pre-wash. According to the regulations, pre-washing is also mandatory for tanks containing Class Y

⁴⁰ MARPOL Annex II (Reg. 1.15.1 ve Reg. 1.17.1).

substances defined as solidifying or high viscosity. Depending on whether Class X or Y substances are solidifying or non-solidifying, there are some differences in pre-wash routines.⁴¹ For example, the minimum number of wash cycles for Class X products is twice that for Class Y products, and only Class X non-solidifying materials require washing of the entire inner surface of the tank. If discharge has not been performed in accordance with the procedures specified in the P&A guide, pre-washing is mandatory.⁴²

The ship may request exemption from pre-wash requirements; if the storage tank is to be filled with another cargo compatible with the previous cargo, the ship guarantees that tank cleaning will be carried out at the next port rather than at sea, or if the last cargo residues can be discharged by ventilation, the ship may be permitted to proceed to take on the next cargo.⁴³

In addition, MARPOL Annex I describes how slop from petroleum-derived cargoes should be diluted before being discharged into the sea. MARPOL Annex II, on the other hand, explains the conditions under which chemical cargo slop should be discharged into the sea and how it should be handled according to the categories of these cargoes. According to MARPOL regulations, a maximum of 75 liters of cargo residue may remain in the chemical ship tank after discharge.⁴⁴ In accordance with the rules, this residue is discharged into the sea together with the slop through the ship's underwater discharge line, at a distance of more than 12 miles from the nearest land, while the ship is proceeding at a speed of at least 7 knots and in a water depth of more than 25 meters. If the ship has twenty tanks, a total of one and a half tons of chemical residue is mixed into the sea. If the ship makes ten voyages per year, fifteen tons of chemicals are discharged into the sea during washing operations annually.⁴⁵ There are more than 80,000 ships worldwide with a DWT of over 5,000, approximately 25% of which are tankers carrying liquid bulk cargo, transporting hundreds of millions of tons of liquid bulk cargo each year. Liquid bulk cargo refers to products that are pumped into and out of fixed storage tanks on ships. Today, cargo tanks are mostly filled with

⁴¹ MARPOL Annex II, Annex VI.

⁴² MARPOL Annex II, Reg. 13.7.1.2.

⁴³ MARPOL Annex II, Reg. 13.4.

⁴⁴ MARPOL Annex II / Regulation 12 Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks / Page 21.

⁴⁵ International Maritime Organization (IMO), *Regulation 13: Control of Discharges of Residues of Noxious Liquid Substances* (Page 23).



mineral oils and petroleum products, but chemical products, vegetable oils, and animal fats are also transported in this manner.⁴⁶

Tank cleaning is performed when ships change cargo types. Product and chemical tankers are designed to carry different liquid products simultaneously and have a flexible product handling capacity. To prevent contamination, tanks must be cleaned after being emptied before loading a new product. Operational tank cleaning produces large amounts of wash water, which is either collected at the port or discharged into the sea. These cleaning operations are regulated to a certain extent by Annexes I and II of the IMO's "*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*" (MARPOL 73/78). However, current regulations are vague, and there are no clear statistics showing how much slop is discharged into the marine environment as a result of tank cleaning operations.

However, the impact of a discharge into the marine environment depends on the concentration and toxicity of the substance. The impact of the discharge may also vary depending on the time of year and the organisms exposed. A commonly used method to demonstrate the likelihood of a discharge having an adverse effect on the marine environment involves calculating the predicted environmental concentration (PEC) and comparing it to the predicted no-effect concentration (PNEC).⁴⁷

$$R = \frac{PEC}{PNEC} \quad \text{Equation 1}$$

Equation 1 expresses the ratio between R, PEC, and PNEC. If $R > 1$, this indicates that the discharge may have an adverse effect on the marine environment. PNEC values are generally based on toxicity tests conducted in the laboratory using a single substance at a time. Therefore, it is recommended that the PNEC values used be reviewed and, if necessary, a safety factor (SF) be applied. The value of the SF is determined based on the number of studies conducted on different types of organisms.⁴⁸ If only acute toxicity tests are

⁴⁶ Milja Honkanen, Jani Häkkinen and Antti Posti, 'Assessment of the Chemical Concentrations and the Environmental Risk of Tank Cleaning Effluents in the Baltic Sea' (2013) 12 WMU Journal of Maritime Affairs 161.

⁴⁷ REACH <<https://echa.europa.eu>> 2020.

⁴⁸ European Chemicals Bureau, *Technical Guidance Document on Risk Assessment in Support of Commission Directive 93/67/EEC on Risk Assessment for New Notified Substances, Commission Regulation (EC) No 1488/94 on Risk Assessment for Existing Substances, Directive 98/8/EC of the European Parliament and the Council Concerning the Placing of Biocidal Products on the Market, Part II* (2003).

available,⁴⁹ it is recommended to divide the PNEC variable by an SF value of at least 1000. As the number of studies increases, the required SF value is expected to decrease.

The Environmental Quality Standard (EQS), which has a similar threshold value, defines the concentration of water, sediment, a specific pollutant, or a mixture of pollutants that must not be exceeded in order to protect human health and the environment.⁵⁰ According to the European Committee (EC, 2000: Article 2, paragraph 35), EQS values are used to examine whether marine areas have good chemical status and good environmental status and to prevent excessive discharges into the environment for planning purposes. The data used in calculating PNEC values are also used in determining EQS, and these variables are generally used in parallel. According to EC (2003), Equation 2 is used to calculate the local concentration (k) value in nearby surface waters after discharge.⁵¹

$$c = \frac{c_{out}}{K_{OC} \times SM + DF} \quad \text{Equation 2}$$

In Equation 2, K_{OC} represents a partition coefficient defining the affinity of the substance for water and organic matter, SM represents the concentration of the substance in suspension in water, and DF represents a dilution factor that varies depending on the location where discharge occurs.

Below are several examples of pollution calculations that would occur if the ship were washed with water at sea.

A chemical tanker with twenty tanks emits 26.1 tons of carbon during standard-grade washing and 72.5 tons during wallwash-grade washing. If this vessel makes ten trips per year, it emits 261-725 tons of CO₂ annually due to tank washing.⁵²

⁴⁹ REACH <<https://echa.europa.eu>> 2020.

⁵⁰ Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy [2000] OJ L327/1.

⁵¹ EC. Technical Guidance Document on Risk Assessment in support of Commission

⁵² The amount of carbon produced during empty trips has not been added to this account.



Example 1 Wallwash Grade Washing:⁵³ The vessel is a chemical tanker with a deadweight tonnage of 20,000 DWT and 20 chrome tanks. Its previous cargo was palm oil. Its next cargo is methanol. If VLSFO is used for washing, daily fuel consumption is 4.5 to 5 tons. Washing takes 5 days (3.5 days washing with hot water (70-75°C), 0.5 days DI rinsing, and 1 day drying with ventilation required).

5 days x 5 tons = 25 tons x 2.9 = 72.5 tons of CO2 emissions.

If MGO is used in washing***;

Since diesel fuel produces less energy than VLSFO, it uses 5 to 6 tons daily to reach the required water temperature.

5 days x 6 tons = 30 tons x 3.2 = 96 tons of CO2 emissions.

***The reason diesel is used in ECA regions is that it contains lower levels of sulfur.

Example 2 Standard Grade Washing: If the same vessel carried sunflower oil as its previous cargo and urea ammonium nitrate as its next cargo,

Daily fuel consumption is between 2.5 and 3 tons. Washing takes 3 days (2 days washing with warm water (30-35°C), 1 day drying time for ventilation).

If MGO is used in washing;

Since diesel fuel produces less energy than VLSFO, it uses 3 to 4 tons daily to reach the required water temperature.

3 days x 4 tons = 12 tons x 3.2 = 38.4 tons of CO2 emissions.

To provide a more detailed example of emission calculations, we can calculate the fuel consumption of a 3000 GT ship between two European ports (without washing), the amount of cargo transported within the European Union, and the associated greenhouse gas emissions.

Example 3 Greenhouse Gases Emitted Only for Travel:

⁵³ In the example, fuel consumption excludes the amount of fuel used to turn the propeller while the ship is sailing. Values may vary depending on the weather conditions and air temperature in the area where washing is performed, as well as the performance of the ship's generators.

Port of Loading: Rotterdam, NL

Port of Discharge: Hamburg, DE

Fuel Consumption: 10 tons/trip (MGO)

Amount of cargo transported: 3000 tons/trip

Distance traveled: 300 nautical miles

Transport Work: Amount of cargo transported x Distance traveled = 900,000 tons x Nm

CO₂ emission factor: 3.206

CH₄ emission factor: 0.00005

N₂O emission factor: 0.00018

Accordingly, the emissions of a 3000 GT ship during its current voyage can be calculated as follows:

$$\text{CO}_2 = 10 \times 3.206 = 32.06 \text{ tons of CO}_2$$

$$\text{CH}_4 = 10 \times 0.00005 = 0.0005 \text{ tons of CH}_4$$

$$\text{N}_2\text{O} = 10 \times 0.00018 = 0.0018 \text{ tons of N}_2\text{O}$$

In this case, the ship's emissions per unit of cargo carried can be calculated as follows:

$$\text{CO}_2 = (10 \times 3.206) / 900,000 = 35.62 \text{ g CO}_2/\text{ton of cargo}$$

$$\text{CH}_4 = (10 \times 0.00005) / 900,000 = 0.00055 \text{ g CH}_4/\text{ton of cargo}$$

$$\text{N}_2\text{O} = (10 \times 0.00018) / 900,000 = 0.002 \text{ g N}_2\text{O}/\text{ton of cargo}$$

All these examples and the fact that the permitted level of residue limits is 75 LT (Table 2) show that cargo transportation plays a significant role in marine pollution. On the other hand, the importance of the concept of time for shipowners and charterers offering charter services for cargo transportation has been seen in the case files examined. Based on these reasons, the system proposed as covertainer, which will be introduced in this study, contains a solution proposal.



II. AN OVERVIEW OF THE PROPOSED COVARTAINER SHIPPING SYSTEM FOR MARITIME TRANSPORT

International maritime transport is one of the most critical components of global trade and is strictly regulated by rules that promote navigational safety and the protection of the marine environment. Among the most important of these regulations are the SOLAS, MARPOL, IMDG, and IBC Codes established by the IMO. These regulations are designed to ensure the safe operation of ships and their environmental compliance. However, these systems have certain operational and environmental limitations; in particular, ships having to wait for long periods in ports due to tank cleaning processes has frequently been the subject of a series of arbitration cases, examples of which are included in the second section of this article.

After unloading chemical tankers, the tanks must be completely cleaned of the chemical substances transported, in accordance with MARPOL Annex II.⁵⁴ During this process, wastewater generated during the washing of tanks is discharged into the sea from ships in areas defined as Open Sea or Special Areas, subject to certain conditions. However, this process, involving the discharge of residues into the sea, can harm marine life and negatively impact biodiversity. In particular, the spread of toxic chemicals in the water column threatens the health of marine life and disrupts the balance of the ecosystem. In addition, cargo residues in the ship's hold cause damage to maritime trade.⁵⁵

The Covertainer system is an innovative transportation method that completely eliminates the need for tank cleaning operations. In this system, bulk cargo is transported in elastic bags, thereby preventing contamination of the ship's tanks. According to MARPOL Annex II, chemical tankers are required to ensure tanks are residue-free after cargo discharge. In current practices, meeting this requirement by washing the tanks causes both operational delays and environmental pollution. The Covertainer system, on the other hand, eliminates this process and offers a solution that minimizes carbon emissions and chemical waste generation. This section of the study introduces the system and its prominent features and compares it with the traditional cargo system.

⁵⁴ MARPOL Annex II, Chemical Tanker Requirements.

⁵⁵ Baughen, 217-250.

1. Examination of the Covortainer Transportation System within the Framework of Fundamental Legal Regulations

The IBC Code, which regulates the safe transport of chemical cargoes, sets the necessary standards to ensure that transported cargoes do not harm the environment and that the ship structure can safely carry these cargoes. In the Covortainer system, the cargo does not come into direct contact with the ship tank, rendering traditional washing and cleaning procedures obsolete. This prevents cargo residues from accumulating in the ship's tanks and minimizes environmental risks. Transporting cargo in bags eliminates the need for washing, contributing to the prevention of environmental pollution and increased operational efficiency. When evaluating the environmental and operational impacts of existing systems used in the maritime transport sector, it is evident that bulk cargo transportation has certain disadvantages. Ships may be forced to depart from port empty after tank cleaning and washing, which not only reduces operational efficiency but also leads to increased carbon emissions. The Covortainer system, on the other hand, eliminates tank washing and the associated operational costs, ensuring that ships are loaded for every voyage, thereby increasing logistical efficiency. Transporting cargo in bags eliminates the need for constant cleaning and inspection of ship tanks, thereby reducing both operational costs and environmental impacts to a minimum. When examining the environmental impacts of current bulk cargo transportation, it is understood that the discharge of chemical washing residues into the sea causes irreversible damage to marine ecosystems. Although MARPOL aims to reduce the environmental impact of such discharges, the wash water from thousands of chemical tankers operating worldwide continues to adversely affect marine life. When chemicals such as styrene monomer and phenol mix into the marine environment, they trigger the formation of microplastics, and these substances threaten the health of marine life in the long term. The Covortainer system reduces the risk of such pollution by preventing direct contact with the environment, as cargo is transported in bags.

Another challenge encountered in bulk cargo shipping is maintaining ship stability and ensuring the safe transport of cargo. Bulk carriers face significant time and cost burdens due to the necessity of drying tanks after washing operations and cleaning them prior to new loading. The Covortainer system ensures that cargo is transported in bags and that the bags are placed in a manner suitable for the ship's internal structure, thus maintaining ship stability and providing safe transportation. In this way, the ship can sail fully loaded on each



voyage, and operational efficiency is increased. When compared to container shipping, the Covertainer system offers environmental and operational advantages over other shipping methods. Although container shipping is a system that isolates cargo and provides safe transportation, the size and carrying capacity of containers are limited. The container system ceases to be a practical solution for large-volume and liquid cargo. The Covertainer system expands the advantages of container transportation, enabling the transport of larger-volume cargo and increasing operational efficiency thanks to flexible bags. At the same time, the lightweight and flexible structure of the bags reduces environmental impacts, offering a sustainable transportation option.

SOLAS is one of the most important regulations for maintaining and improving safety standards in the maritime industry. This convention mandates that equipment and procedures used in maritime transport be designed to protect the safety and health of seafarers. In the Covertainer system, cargo does not come into direct contact with the ship's tank, significantly reducing the risks associated with confined spaces and workplace accidents that may occur during tank cleaning and washing operations. In traditional systems, personnel may need to enter the tank manually to clean it after washing. These processes pose a high risk in terms of occupational health and safety in accordance with SOLAS requirements and constitute a major threat to personnel safety. The Covertainer system's elimination of this risk enables it to be considered a fully compliant application with SOLAS standards.

The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) has been established to ensure the safe transport of chemical cargoes and to minimize their environmental impact. The IBC Code specifies the structural characteristics of tanks used to transport chemical cargoes and the necessary measures for the safe handling of such cargoes. The Covertainer system optimizes the use of existing tanks without altering the structural characteristics of the ship and enables the transport of cargo in elastic bags. This preserves the stability of the ship and ensures the safety of the cargo. The Covertainer system enables the transport of cargo without harming the environment in accordance with the requirements of the IBC Code, thus creating a safe transport environment from both an environmental and operational perspective.

The IMDG Code, which contains international regulations concerning the transport of dangerous goods by sea, sets out the rules necessary for the safe

transport of such goods. In the Covertainer system, each elastic bag is designed to suit the nature of the cargo and is made traceable with trackable serial numbers. Certifying each bag during the transport of dangerous goods, arranging insurance policies, and conducting routine inspections form the basic elements of a transport system compliant with the IMDG Code. This system not only improves existing procedures used in the transport of dangerous cargo but also increases environmental and operational safety. The Covertainer system also restructures responsibility and operational processes in maritime transport. Transporting cargo in elastic bags limits the shipowner's area of responsibility and allows third parties (e.g., pump companies) to become involved in the transportation of cargo. This approach enables the sharing of responsibility in the ship's loading and unloading operations, which requires new arrangements in charterparties (freight contracts). Determining the responsibilities of pump companies and port authorities in the transportation process and the requirement for these companies to have P&I insurance constitute an important part of the legal framework of the Covertainer system.

From a legal perspective, the Covertainer shipping system stands out as a transport method that complies with international maritime regulations. While fully complying with regulations such as MARPOL, SOLAS, IBC, and IMDG, it offers environmental and operational improvements beyond these regulations. The system both reduces environmental pollution and increases the safety of ship personnel. The Covertainer system is fully compliant with existing international regulations and proves its legal validity and applicability as a more sustainable and safer transportation method in the maritime transport sector. Table 3 provides a comparative assessment of the Covertainer system with traditional maritime transport systems in the context of maritime law.

Table 3. Comparison Table of Cargo Systems from a Legal Perspective

Criterion	Covertainer Systems	Traditional Bulk System	Tanker Transportation	Container Shipping
MARPOL Compliance	It eliminates the need for tank washing, making it compliant with MARPOL Annex I and II regulations. It	Chemical residues from bulk carriers may be discharged into the sea during washing. Washing and diluted discharge are mandatory to	During the transport of chemical cargoes, tank residues are discharged into the sea under	Since cargoes are enclosed and isolated in the container system, it complies with MARPOL requirements;



	prevents the discharge of chemical residues into the sea.	comply with MARPOL requirements.	certain conditions. This is limited by MARPOL Annex II.	however, each container must comply with the rules of carriage.
SOLAS Compliance	There is no need for personnel to perform tank cleaning operations, thereby minimizing risks in confined spaces and workplace accidents. Safety is enhanced as the load is transported in elastic bags.	Bulk carriers involve the risk of accidents due to tank cleaning and manual intervention. Personnel must enter enclosed spaces.	During tank cleaning operations on tankers, personnel intervention may be required. Although safety measures are taken under SOLAS, the risk in confined spaces remains high.	Since loads are isolated in the container system, personnel intervention is limited, making it advantageous in terms of safety.
Compliance with IBC Code	Transporting cargo in elastic bags ensures safe transportation by maintaining the ship's stability. Bags designed in accordance with the IBC Code prevent chemical residues.	In bulk cargo transportation, the structural characteristics of tanks are regulated in accordance with the IBC Code; however, it is not possible to completely prevent residues.	Tankers must have tank designs that comply with the IBC Code. The control and discharge of chemical residues is carried out in accordance with specific rules.	The use of containers compliant with the IMDG Code is mandatory on container ships; however, containers used for the transport of chemical cargoes must be certified and undergo routine inspections.

Compliance with the IMDG Code	Each bag is coded and tracked according to the nature of the cargo being transported. Certification and inspections are carried out in accordance with IMDG rules.	Loading and transportation processes on bulk carriers are monitored under the IMDG Code; however, the risk increases due to the direct contact of cargo with the ship's tank.	Chemical cargoes transported in tankers must be certified and monitored in accordance with the IMDG Code. However, the cargoes are in direct contact with the tanks.	In the container system, each container must be certified and transported in accordance with the IMDG Code. Since cargo is transported in enclosed areas, risks are minimized.
--------------------------------------	--	---	--	--

2. Advantages of the Covartainer Transportation System

The Covartainer system enables cargo to be transported in elastic bags, thereby eliminating the need for tank washing operations due to its design principle that prevents contamination of ship tanks. The elimination of washing processes prevents the discharge of chemical residues into the sea and keeps cargo ships compliant with MARPOL regulations, thus offering the opportunity to minimize marine pollution and environmental risks. It also has the potential to prevent an arbitration case, such as *The Massalia* case,⁵⁶ which demonstrates how tank washing operations can lead to delays in ship operations and environmental problems.

In traditional systems, ships may have to wait in port for extended periods due to tank cleaning operations, which can lead to demurrage (delay) charges. The Covartainer system reduces these waiting times and associated costs, minimizing commercial losses and demurrage charges. This offers the advantage of reducing shipowners' financial risks, particularly in terms of charterparty. The use of this system suggests that it would make it possible to obviate a case such as *The Eagle Valencia* case,⁵⁷ where delays in the loading and discharge processes led

⁵⁶ *Government of Ceylon v Societe Franco-Tunisienne D'armement-Tunis* (The "Massalia") (No 2) [1960] 2 Lloyd's Rep 352.

⁵⁷ *Aet Inc Limited v Arcadia Petroleum Limited* (The "Eagle Valencia") [2009] EWHC 2337 (Comm); [2010] EWCA Civ 713.



to demurrage payments. Therefore, the Covertainer system has the potential to prevent such delays and the associated legal disputes.

The Covertainer system is considered compatible with existing regulations (MARPOL, IMO *Ballast Water Management Convention*) in terms of protecting the marine ecosystem. Eliminating the need for tank washing has the potential to prevent the discharge of chemical residues into the sea and mitigate environmental risks associated with ballast water usage. The system is seen as a system that contributes to the protection of marine life with its potential to reduce environmental problems such as marine pollution and the spread of invasive species and ensures full compliance with environmental regulations.

In terms of compliance with NOR and demurrage procedures, the covertainer system allows the ship to prepare more quickly for loading or unloading operations as it does not require washing. It can also be supported by fixed or mobile pump systems. This makes it possible to minimize demurrage charges in the event of delays.

In terms of flexibility in pump operations and loading-unloading processes, fixed or mobile pumps can be used with the covertainer system. This allows for greater flexibility in operational responsibilities and offers the potential to organize loading-unloading plans more efficiently.

The Covertainer system offers a design that continues to preserve the cargo even when the ship's tank is damaged, thanks to its elastic structure. For example, in ship collisions or sinking situations, the cargo inside the bags can be protected without harming the environment. When the cargo is safely removed using ROVs or divers for cargo discharge, it also provides a solution for preventing environmental pollution.

The Covertainer system eliminates risky operations such as confined space work performed during tank cleaning. This presents a significant advantage in terms of seafarer safety. It offers the potential for success in preventing confined space accidents and poisoning or other health issues in these areas, ensuring full compliance with SOLAS regulations, and enhancing seafarer safety.

The Covertainer system prevents the cargo from coming into contact with the ship's tank, thereby preventing the transport of chemical residues and other risks. For insurance companies and classification societies, the Covertainer system offers an advantage with its environmentally friendly transportation approach.

Today, there are approximately 20 million containers around the world, with an annual traffic of approximately 200 million containers. In short, a container makes 10 trips per year to transport cargo. Containers, which began to be used in the 1930s, still retain the same dimensions today. However, neither supply nor demand is what it was back then. This demand is expected to increase steadily in 2030 and 2040. Therefore, container size is insufficient for human needs, and it is clear that it will need to grow. However, due to deadweight, if this growth is achieved with iron, the deadweight will increase. Therefore, rubber is considered more suitable due to its light deadweight, suitability for heavy work, and elastic structure. For example, if we want to transport 1000 tons of sunflower oil using the container system, we need 37 containers, as each container has a carrying capacity of 27 tons. Since the tare weight of each container is 3.6 tons, we also need to handle 133 tons of tare weight. However, in the Covertainer system, the tare weight of each 250m³ bag is calculated to be a maximum of 5 tons, and since 4 bags are sufficient when handling this load, it creates a tare weight of 20 tons. In other words, the Covertainer System offers a tare weight advantage of 113 tons compared to the container system for a 1000-ton load.

3. Disadvantages of the Covertainer Transportation System

Implementing the Covertainer system requires modifications to the existing infrastructure of ships. This carries the risk of being costly and time-consuming initially. Adapting existing tankers and installing new equipment will bring economic and operational burdens for ship owners.

The Covertainer system must be legally recognized and integrated in accordance with existing charterparty agreements. In short, the Covertainer offers the potential to be transported on general cargo ships if desired. If we consider the Covertainer as an elastic container, the ship will actually remain subject to its notation because it is engaged in breakbulk shipping. For this reason, it is thought that attestation or exemption for this type of shipping can be obtained from the classification society. The important thing is that the ship's stability is not compromised, as the liquid cargo will be transported in parcels and positioned close to the hold floor, so stability is expected to behave appropriately in worst-case scenarios.

CONCLUSION

The Covertainer shipping system offers an innovative solution to the tank cleaning requirement encountered in the transportation of liquid and dry bulk



cargoes by sea, along with the associated environmental and economic problems. In today's systems, ships are required to clean their tanks after discharging bulk cargo, and this process causes chemical waste to mix into the sea, consumes large amounts of fresh water, and results in significant carbon emissions. The Covertainer system eliminates this requirement by using large elastic transport bags (250m³), thereby ending the need for continuous cleaning of ships' tanks.

In examinations conducted through lawsuits, as in the Massalia case, it has been observed that increased waiting times for ships in ports raise demurrage costs and that these delays increase operational costs. The Covertainer system aims to minimize these waiting times and delay costs in ports by eliminating washing and cleaning processes, thereby preventing demurrage lawsuits. The system also shows potential to reduce disputes between ship owners and charterers in the post-washing cleaning processes in tanker transportation, as seen in the London Arbitration 10/9456 case.

The Covertainer system is compliant with existing MARPOL, SOLAS, IMDG, and IBC regulations and offers an approach that minimizes environmental pollution in maritime transport. While current systems emit 261-725 tons of CO₂ per ship per year, this system aims to reduce these values to near zero by eliminating washing processes. Furthermore, according to MARPOL Annex II, a maximum of 75 liters of chemical residue can be discharged into the sea after tank cleaning, but thanks to the covertainer system, these residues are completely eliminated, preventing these chemical wastes that harm the marine ecosystem. This also contributes to protecting the health of marine life by preventing the formation of microplastics in the seas. In the technical structure of the system, elastic, lightweight, and durable rubber bags are preferred instead of the iron and steel tanks of existing bulk carriers. As in the container system, heavy metal structures that increase the ship's weight and carbon emissions have been avoided, thus providing more flexible and lightweight transportation. For example, while the container system generates 133 tons of deadweight for transporting 1,000 tons of sunflower oil, this value drops to only 20 tons in the Covertainer System, thereby increasing operational efficiency. Covertainer not only offers environmental and economic advantages but also provides a structure that supports the transition to autonomous maritime transport. Sensors inside the cargo bags allow customers to track their cargo in real time, maximizing cargo security and operational flexibility. This feature reduces the human factor in maritime transport while enabling faster and more efficient transportation in operational processes. In the current bulk cargo system, tankers carry high risks

during the transition to an autonomous system due to the lack of guarantees for cleaning processes. The covertainer system eliminates these risks, ensuring a safe transition.

The Covertainer shipping system offers an environmentally friendly, economical, and safe alternative in maritime transport, ensuring efficiency and sustainability in the shipping industry in compliance with existing international regulations. Considering both environmental obligations and economic requirements, this system presents a solution that should be regarded as an innovation transforming maritime transport.

BIBLIOGRAPHY

- Aet Inc Limited v Arcadia Petroleum Limited* (The “Eagle Valencia”) [2009] EWHC 2337 (Comm); [2010] EWCA Civ 713
- Baughen S, ‘Charterparty Bills of Lading-Cargo Interests’ Liabilities to the Shipowner’, in D Rhidian Thomas (ed), *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties* (Informa Law from Routledge 2020)
- Bergesen DY v Mobil Shipping and Transportation Co* (The “Berge Sund”) [1993] 2 Lloyd’s Rep 453
- Boviatsis M ve Daniil G, ‘Legal Analysis of the US Supreme Court Position Upon a Safe Berth Warranty and Evaluation of the UK Legal Position’ (2022) 16(1) *TransNav*, *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* 27
- Chynoweth P, ‘Legal Research’ in Knight A and Ruddock L (eds), *Advanced Research Methods in Built Environment* (Wiley-Blackwell 2008)
- Cooke J and others, *Voyage Charters* (4th edn, Informa Law 2014)
- Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2000 establishing a framework for Community action in the field of water policy [2000] OJ L327/1
- Egbe TT, *Requirements of Timely Performance in Time and Voyage Charterparties - An Exploration of Their Identity, Scope and Limitations Under English Law* (PhD thesis, University of Leicester 2019)
- European Chemicals Bureau, *Technical Guidance Document on Risk Assessment in Support of Commission Directive 93/67/EEC on Risk Assessment for New Notified Substances, Commission Regulation (EC) No 1488/94 on Risk*



Assessment for Existing Substances, Directive 98/8/EC of the European Parliament and the Council Concerning the Placing of Biocidal Products on the Market, Part II (2003)

GESAMP, *GESAMP Composite List 2019* (Technical Report, GESAMP 2019)

Girvin S, 'The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer' in *Proceedings of the 25th Pan-American Conference of Naval Engineering - COPINAVAL 25* (Springer International Publishing 2019)

Government of Ceylon v Societe Franco-Tunisienne D'armement-Tunis (The "Massalia") (No 2) [1960] 2 Lloyd's Rep 352
<<https://charterpartycases.com/case/16-government-of-ceylon-v-societe-franco-tunisienne-d%e2%80%99armement-tunis-the-%e2%80%9cmassalia%e2%80%9d-no-2-1960-2-lloyd%e2%80%99s-rep-352>> accessed 9 October 2024

Hofer T and others, *Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships No 64* (2nd edn, Technical Report, International Maritime Organization 2013)

Honkanen M, Häkkinen J and Posti A, 'Assessment of the Chemical Concentrations and the Environmental Risk of Tank Cleaning Effluents in the Baltic Sea' (2013) 12 WMU Journal of Maritime Affairs 161

International Maritime Organization (IMO), *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (Legislation, International Maritime Organization 2014)

International Maritime Organization (IMO), *Regulation 13: Control of Discharges of Residues of Noxious Liquid Substances*

Kuliński K and others, 'The Influence of Dissolved Organic Matter on the Acid-Base System of the Baltic Sea' (2014) 132 Journal of Marine Systems 106

MARPOL Annex II, *Chemical Tanker Requirements* (International Maritime Organization)

MARPOL Annex II, Regulation 12, 'Pumping, Piping, Unloading Arrangements and Slop Tanks' (International Maritime Organization)

Nidera BV v Venus International Free Zone for Trading and Marine Services SAE [2014] EWHC 2013 (Comm)

Northern Endeavour Shipping Pte Ltd v Owners of MV Nyk Isabel and Another 2017 (1) SA 25 (SCA)

Plomaritou P, 'A Review of Ship-owner's and Charterer's Obligations in Various Types of Charter' (2014) 4 *Journal of Shipping and Ocean Engineering* 308

REACH, *Guidance on Information Requirements and Chemical Safety Assessment Chapter R.10: Characterisation of Dose [Concentration]-Response for Environment* (European Chemicals Agency, 2008) <<https://echa.europa.eu>> accessed 20 November 2024

Schofield J, *Laytime and Demurrage* (8th edn, Informa Law from Routledge 2021) <<https://doi.org/10.4324/9781003198406>>

Tiberg H, *Law of Demurrage* (5th edn, Sweet & Maxwell 2013)

Time Charter, approved by the New York Produce Exchange (6 November 1913, amended 20 October 1921; 6 August 1931; 3 October 1946) <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1386716/000104746907005708/a2178700zex-10_17.htm> accessed 12 October 2024

Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA (trading as "CSAV") [2016] EWCA Civ 1103; [2018] UKSC 61



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: 2 / Year: 2025, pp. 265-286

THEORIZING MARITIME SECURITY: AN ANALYTICAL FRAMEWORK*

DENİZ GÜVENLİĞİNİ TEORİLEŞTİRME: ANALİTİK BİR ÇERÇEVE

Prof. Levent KIRVAL**

Asst. Prof. Kenan ŞAHİN***

ABSTRACT

This article defines maritime security with an analytical framework and examines its dimensions in global politics. Reviewing the relevant literature also aims to delineate the conceptual boundaries of maritime security. Accordingly, the study seeks to answer two key questions: How can maritime security be defined distinctly and coherently, and how can the concept be applied more effectively? The central argument of this paper is that maritime security constitutes a global governance model shaped through inter-state cooperation. Since the post-World War II period, the International Maritime Organization (IMO) has spearheaded the establishment of a global maritime security network. This network, voluntarily supported by states, is closely intertwined with global policy frameworks, national interests, and evolving perceptions of defense and security. Ultimately, we suggest analyzing the concept using three basic parameters to understand the mechanisms by which maritime security operates globally. This study conceptualizes

* Research Article, Submission Date: 12.08.2025 / Acceptance Date: 24.12.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1762930.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

** Prof., Istanbul Technical University, Maritime Faculty (lkirval@itu.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-8884-5427).

*** Asst. Prof., Turkish National Defence University, Turkish Naval Academy (kenan.sahin@msu.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-7404-6608).



maritime security as a global governance model and argues that addressing it within the navy, merchant marine, and scientific marine frameworks will provide a more precise definition of the term's scope.

Keywords: •Maritime Security •Navy/Sea Power •Merchant Marine • Scientific Marine

ÖZ

Bu makale, deniz güvenliğini analitik bir çerçevede tanımlamakta ve küresel politikadaki boyutlarını incelemektedir. İlgili literatürü gözden geçirerek, deniz güvenliğinin kavramsal sınırlarını da belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda çalışma iki temel soruya yanıt aramaktadır: Deniz güvenliği nasıl belirgin ve tutarlı bir şekilde tanımlanabilir ve bu kavram nasıl daha etkili bir şekilde uygulanabilir? Bu makalenin temel argümanı, deniz güvenliğinin devletlerarası iş birliği ile şekillenen küresel bir yönetim modeli oluşturduğudur. İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemden günümüze kadar Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization -IMO*), küresel bir deniz güvenliği ağının kurulmasına öncülük etmiştir. Devletler tarafından gönüllü olarak desteklenen bu ağ, küresel politika kalıpları, ulusal çıkarlar yanında gelişen savunma ve güvenlik algılarıyla yakından ilişkilidir. Sonuç olarak, deniz güvenliğinin küresel bağlamda aktığı mekanizmaların anlaşılabilmesi için kavramın üç temel parametrede analiz edilmesini öneriyoruz. Deniz güvenliğini küresel bir yönetim modeli olarak kavramsallaştıran bu çalışma, deniz güvenliğinin donanma, deniz ticareti ve bilimsel denizcilik çerçevesinde ele alınmasının, terimin kapsamının daha kesin bir şekilde tanımlanmasını sağlayacağını savunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: •Deniz Güvenliği •Donanma/Deniz Gücü •Ticari Bahriye •Bilimsel Denizcilik

INTRODUCTION: CONCEPTUAL FRAMEWORK

The nation-state controls three areas under its sovereignty. These are the lands, airspace, and the seas.¹ According to international law, the territory of a state, regardless of its size, consists of these areas. While the airspace and seas were formally recognized later in legal frameworks, maritime exploration began relatively early with the advancement of seafaring technologies. In contrast, humanity had to wait until the 20th century and the Wright Brothers' innovations to engage with airspace. The rules regarding maritime activities date back to the 7th and 9th centuries, as seen in the "Law of Rhodes," the "Amalfi Rules" in the 10th century, and the "Consolato del Mar" in the 14th century.² In the seas, explorers such as Hernán Cortés, Christopher Columbus, Amerigo Vespucci, and

¹ Yusuf Aksar, *Teori ve Uygulamada Uluslararası Hukuk I* (Seçkin Yayıncılık 2015) 239.

² Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk* (8th edn, Turhan Kitabevi 2019) 251.

Ferdinand Magellan played vital roles in expanding humanity's knowledge of Earth's geography, particularly between the 15th and 17th centuries.

Nonetheless, asserting sovereignty over the seas has historically posed significant challenges for empires and modern nation-states. One major obstacle was access to remote maritime regions during early exploration. Another was the delayed emergence of legal debates on the breadth of maritime zones under national control. Moreover, the seas would be considered a public good for many essential authors and thinkers in the following centuries. For instance, in *Mare Liberum* (The Free Sea), Hugo Grotius formulated a new principle: the sea was considered an international territory, and all nations were free to use it for seafaring trade.³ By claiming 'free seas', Grotius would provide a suitable ideological justification for the Dutch breaking up various trade monopolies through their formidable naval power. England, competing fiercely with the Dutch for domination of world trade during those years, opposed this idea with the work of John Selden's *Mare Clausum* (The Closed Sea). According to Selden, "the dominion of the British Sea, or that which encompasseth the Isle of Great Britain, is, and Ever Hath Been, a Part or Appendant of the Empire of that Island."⁴ However, in the following centuries, Grotius' ideas were accepted by most nation-states with coastlines on the seas. The nation-states would continue to work to establish sovereignty over their maritime jurisdictions and fight to protect their rights in these domains, particularly in the 19th and 20th centuries.

In the 21st century, maritime security has become increasingly significant, as Sea Lines of Communication (SLOCs) and trade routes serve as vital arteries of global capitalism. Alfred Thayer Mahan emphasized the strategic importance of controlling SLOCs, particularly for states aiming to play an active role in international affairs. In *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, Mahan contended that robust naval power was essential for protecting trade routes and asserting control over maritime spaces.⁵ Over a century later, Mahan's insights remain relevant, as modern maritime security faces both traditional and emerging threats.

³ Hugo Grotius, *Freedom of the Seas* (Elsevier 1609).

⁴ John Selden J, *Mare Clausum: of the Dominion, or Ownership of the Sea* (William du Gard 1652).

⁵ Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783* (Little Brown and Company 1898)



From this period onwards, maritime studies would become essential for any nation wishing to establish maritime supremacy in the modern era. Contemporary maritime security studies emphasize the need for state and international oversight over a wide range of maritime threats, including piracy, armed robbery, terrorism, stowaways, human trafficking, drug and arms smuggling, navigational hazards, cyber threats, unauthorized broadcasting from international waters, illegal fishing, and the enforcement of laws related to hot pursuit and ship inspection. These threats have evolved significantly with technological advances, prompting ongoing efforts by states and international organizations to address both traditional and non-traditional challenges. On the other hand, the September 11 attacks in 2001 added a new dimension to maritime security, as they showed that threats do not only come from military forces but can also emerge from ambiguous sources. In this context, the concept of security was broadened in the maritime sector with the preparation of the International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code), which came into force on July 1, 2004. With the ISPS Code, the IMO began developing new maritime security regulations for ships and port facilities.

Maritime security is a concept that often represents different priorities for different actors and, in some respects, continues to evolve. The literature on maritime trade routes, logistics, and navies includes contributions from various disciplines. In such studies, national defense, maritime threats, security of navigation, and the healthy flow of trade are the main topics of discussion. On the other hand, this study proposes a theoretical framework for maritime security in an analytical context, considering the practices that affect security at sea. Thus, it will identify the distinctive aspect of maritime security at the macro level, which can be applied to different sectors, and determine its boundaries. Accordingly, the study will present a framework that enables scholars to analytically define maritime security as a global governance model encompassing the navy, merchant marine, and scientific marine.

I. LITERATURE REVIEW: THEORETICAL ASPECTS OF MARITIME SECURITY

Security, which reflects states' primary concern in international politics within sovereignty, territorial integrity, and independence, covers many threats and threat perceptions from land, air, and sea. Among these, maritime security has received less attention in security studies than other types of security. In recent years, however, the growing use of maritime domains for trade, transportation,

and fishing—combined with the rise in violent incidents such as piracy, terrorism, hijacking, and other illicit activities including smuggling and irregular migration—has heightened global awareness of maritime security. Additionally, emerging challenges such as cyber threats and climate change, which impact both the high seas and coastal environments, have further underscored the importance of this field.

The risks and threats at sea are diverse, and maritime security issues are constantly evolving due to their dynamic nature. The knowledge and skill-requiring aspects of the waters, legal regulations, practices of port security and commercial maritime transport, responsibilities for protecting the seabed and coastal environment, and the determination of economic, political, and power factors related to the seas expand the scope of maritime security. Therefore, analytical frameworks for global maritime security issues must be constantly updated. So far, in the literature on maritime security, various assessments have been based on the international system, foreign policy, collective security, defense strategies, and law. While there are similarities among these approaches, there are also nuances in the terminology and methods of the disciplines that deal with the subject.

Those interested in modern maritime security favor addressing the concept in a way that blends historical, legal, and political perspectives. However, the relevant literature often states that no threat-oriented or agreed maritime security definition exists. Such an approach is seen in the report of the United Nations (UN) Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea in March 2008.⁶ In this report, where it is determined that the definitions of maritime security generally include security against crimes committed at sea, the following statements are made:

“There is no universally accepted definition of the term “maritime security”. Much like the concept of “national security”, it may differ in meaning, depending on the context and the users. At its narrowest conception, maritime security involves protection from direct threats to the territorial integrity of a State, such as an armed attack from a military vessel. Most definitions also usually include security from crimes at sea, such as piracy, armed robbery against ships, and terrorist acts. However, intentional and unlawful damage to the marine environment, including

⁶ United Nations *Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General* (UNDoc.A/63/63 2008). <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/a_63_63.pdf>.



from illegal dumping and the discharge of pollutants from vessels, and depletion of natural resources, such as from illegal, unreported and unregulated fishing, can also threaten the interests of States, particularly coastal States. Various approaches have been taken to maritime security, depending on the State's perspective of the interests that may be threatened, either directly or indirectly, by activities in the oceans and seas.”

The threats that the UN report draws attention to at sea show that a definitional problem also affects how the international community responds to threats. Similarly, drawing attention to uncertainties, Bueger mentions that the absence of threats expressed by studies that emphasize different choices on what constitutes risks and threats is used to define maritime security.⁷ Stating that frameworks that can identify commonalities and disagreements are needed for definition, he lists dangers and hazards in his matrix, which includes the relationship of maritime security with other concepts such as maritime safety, maritime power, blue economy resilience, and environmental issues. He underlines the strategic capabilities of actors, taking these elements into account to minimize risks and threats to the seas.⁸

According to Bueger and Edmunds, contemporary maritime security comprises four domains, each encompassing a set of intersecting security concerns. The first of these areas, which they argue should be distinguished from other types of security, encompasses what can best be considered national security issues and essentially corresponds to long-established maritime strategy and sea power traditions. The national security component of maritime security involves the development and application of naval power, including the projection of military force at sea and homeland defense, as well as the use of warships to protect maritime trade routes and commerce through functions such as deterrence, surveillance, and interdiction. A second area deals with the marine environment. This area includes a wide range of issues, such as marine pollution, ship safety and regulation, maritime search and rescue, ocean health, pollution, and the effects of climate change. Marine environmental issues are closely linked to the third area of economic development. So-called blue economy concerns underpin much of the maritime security agenda. A final place addresses human security

⁷ Christian Bueger, ‘What is Maritime Security?’ (2015) 53 *Marine Policy*, 159.

⁸ *ibid.*, 160-161.

issues regarding the insecurities experienced by individuals and local communities, and those affecting states.⁹

On the other hand, Rahman, who argues that some conceptualizations of global security can be adapted to maritime security, also draws on the literature on threats at sea. According to him, maritime security takes on different meanings for different individuals and organizations, depending on who defines it, organizational interests, and political or ideological prejudices. Therefore, states can meet their maritime security needs by focusing on the security of the sea itself, ocean management, naval border protection, military activities at sea, and the regulation of the marine transport system.¹⁰

Suggesting a broader discussion of maritime security, Cordner argues that, derived from the maritime domain's systemic nature, it addresses traditional and non-traditional security challenges posed by state and non-state actors, presenting multiple, interrelated requirements for collective security. In this respect, it involves coordinating cooperative security initiatives to protect and promote vital national, regional, and global interests, objectives, and core values, including those related to state sovereignty, political stability, freedom of navigation, economic development, environment, and ocean resources, human and community development.¹¹

The literature emphasizes that maritime security is broad and sometimes requires a greater understanding among many observers. A study claiming that the maritime security literature is of this nature emphasizes that maritime security, which encompasses areas such as physical security, safety measures, port security, and terrorism, is the prevention of illegal activities at sea.¹² In another study focusing on issues such as port and ship security, drug trafficking, maritime banditry, and maritime terrorism, the study mainly addresses strategies

⁹ Christian Bueger and Tim Edmunds, 'Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies' (2017) 93(6) *International Affairs* 1293, 1299-1300.

¹⁰ Chris Rahman, 'Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective in Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, With Policy Implications For New Zealand' (Victoria University of Wellington, Centre for Strategic Studies CSS Strategic Briefing Papers, No. 07/09, 2009) 29-42.

¹¹ Lee Cordner, Risk 'Managing Maritime Security in The Indian Ocean Region' (2014) 10 (1) *Journal of the Indian Ocean Region* 46, 48.

¹² Thean Potgieter, 'Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features' (Institute for Strategic Studies, Paper No. 236, 2012) 1.



to counter maritime threats.¹³ Another definition of maritime security is the protection of territorial integrity and sovereignty, as well as peace and order, to ensure the safety of ships, passengers, crew, cargo, property, and the environment.¹⁴

Maritime security is also shaped by discussions on what causes insecurity at sea. Chapsos, who states that maritime security is directly linked to human security and development and explores insecurities, emphasizes its non-traditional nature in international security. Accordingly, he identifies modern piracy, terrorism, fishing offenses, and maritime migrant smuggling as just a few maritime insecurities. Ultimately, he argues that maritime security, including relevant stakeholders, depends on the “end user” perspective and is quite broad.¹⁵

Focusing on how maritime security has evolved, Germond states that, since the late 1990s and early 2000s, it has adopted preventive measures to respond to illegal activities at sea (including transport and port protection). Used as a reference to superpower control of maritime space during the Cold War, maritime security today represents disruptive activities such as terrorism (especially 9/11), maritime banditry (especially attacks in the Horn of Africa in 2007 and beyond), arms, drug, and human trafficking, illegal, unreported, and unregulated fishing, pollution, etc. Accordingly, maritime security encompasses a range of policies, regulations, measures, and operations to safeguard the maritime domain.¹⁶

In legal terms, maritime security generally concerns the promotion of norms governing the seas. As a matter of fact, in a definition approaching the concept from a legal perspective, it is pointed out that there is no single definition of maritime security and that it is about the order at sea.¹⁷ In another description, which is based on the fact that security depends on theoretical schools, it is stated

¹³ Michael McNicholas, *Maritime Security: An Introduction* (2nd edn, Butterworth-Heinemann 2016)

¹⁴ Patricia Mallia, *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security Through the Creation of a Cooperative Framework* (Brill-Martinus Nijhoff Publishers 2010) 1.

¹⁵ Ioannis Chapsos, ‘Is Maritime Security a Traditional Security Challenge?’ A J Masys (editor), *Exploring the Security Landscape: Non-Traditional Security Challenges* (Springer 2016) 59, 59-60.

¹⁶ Basil Germond, ‘The Geopolitical Dimension of Maritime Security’ (2015) (54) *Marine Policy* 137, 138.

¹⁷ James Kraska and Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff Publishers 2013) 1.

that maritime security, which can have different meanings depending on who uses it or in what context, includes a broader threat element than the expansion of states' security interests, defense perspectives, and traditional concepts of sea power.¹⁸ Therefore, maritime security, a component of maritime measures, is the prevention, limitation, and management of threats.¹⁹

Maritime security is among the issues discussed directly or indirectly in contemporary strategic studies. Emphasizing that naval strategy is not limited only to wartime operations but also supports diplomacy in peacetime, John B. Hattendorf distinguishes between the military use of navies and maritime strategy (a broader concept that includes the sea's economic, political, and legal dimensions). This broader perspective aligns with the modern, multi-dimensional concept of maritime security. Hattendorf argues that maritime strategy must integrate naval power, maritime trade and commerce, the law of the sea and freedom of navigation, maritime governance, and diplomacy. Hattendorf's holistic approach underscores the idea that maritime security is not solely about fleets and warships but about maintaining order and access in the global maritime commons.²⁰

In the same line of thought, Geoffrey Till's work, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, provides a comprehensive analysis of the evolving nature of maritime power. He argues that maritime security has significantly broadened since the end of the Cold War. Till introduces two models to explain this shift: the "modern navy," which prioritizes traditional tasks such as sea control, deterrence, and power projection; and the "post-modern navy," which focuses on non-traditional missions including counter-piracy, maritime law enforcement, environmental protection, and cooperative operations. This distinction reflects contemporary naval forces' dual responsibilities as military and multi-purpose security actors. Emphasizing the multidimensional nature of maritime security, he discusses four main areas: military, economic, environmental, and human security. These dimensions reflect a growing recognition of the ocean as a global common that requires shared responsibility. He also highlights the increasing strategic importance of the maritime domain in the 21st century, driven by globalization, competition over marine resources, and geopolitical tensions in

¹⁸ Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (Oxford University Press 2011) 8.

¹⁹ *ibid.*, 1.

²⁰ See, John B. Hattendorf, *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century* (Palgrave Macmillan 1989).



areas such as the South China Sea, the Arctic, and the Indian Ocean. For Till, sea power remains essential for national defense and maintaining international stability and prosperity. In his view, modern navies are no longer limited to combat operations. They now perform a range of tasks, including humanitarian assistance, maritime policing, and diplomatic engagement. This expanded role necessitates transforming naval doctrines, procurement strategies, and cooperation mechanisms. Lastly, Till underscores maritime security's collective nature, arguing that international collaboration is necessary to address transnational threats. He promotes the concept of “good order at sea”—a stable and lawful maritime environment—as a shared objective that benefits all coastal and trading nations.²¹

Ken Booth's concept of “*the territorialization of oceans*” represents a different perspective in maritime security studies. It emphasizes how states treat parts of the seas as extensions of their national territory. This approach challenges Grotius's “freedom of the seas” doctrine. Booth was skeptical of this trend, viewing it as part of a broader realist power politics approach that undermines the cooperative and collective spirit idealized in international maritime law. He worried that such territorialization would lead to increased conflict and tension, erosion of the ocean as a space for shared human activity, and greater inequality between powerful and weaker states regarding maritime access. According to this principle, all states considered all maritime areas beyond a narrow strip of territorial waters—typically three nautical miles—open for navigation, trade, and fishing. Booth argues that this openness is gradually being eroded through several key developments: the expansion of state control over maritime zones such as Exclusive Economic Zones (EEZs) and continental shelves; intensified national competition over valuable marine resources like oil, gas, and fish stocks; the growing militarization of strategic maritime areas, including chokepoints, straits, and disputed islands; and the instrumental use of legal frameworks such as the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) to extend national jurisdiction. Booth points to economic interests related to exploiting marine resources; strategic concerns about sea routes and transit points; efforts at environmental regulation, including pollution control and protection; and

²¹ See, Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (4th edn, Routledge, 2018).

technological advances that have increased the capacity to monitor and extract resources from the seabed.²²

Another significant contribution to maritime history and strategy is Andrew Lambert's *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World*. Examining how sea power has shaped the development of modern states and the international order, Lambert contrasts sea power states, which derive their power from naval forces and maritime trade, with continental empires, which rely on land armies and territorial expansion. First, Lambert highlights the distinction between maritime culture and continental empires. He argues that true sea power states cultivate a maritime culture of free trade, naval innovation, and a strong sense of maritime identity. In contrast, continental powers such as France and Russia prioritized land-based conquests, centralized governance, and bureaucratic control. Second, the book presents historical case studies of several states that exemplified maritime power: Ancient Athens, as a naval democracy with a powerful fleet; Carthage, known for its mercantile and naval dominance in the western Mediterranean; Venice, a maritime republic that projected influence through its naval and trade networks; the Dutch Republic, an early modern commercial and naval power; and Britain, the quintessential sea power state, whose global empire was sustained by its naval supremacy. Third, Lambert explores the role of naval power in shaping world order. He contends that sea power states have historically supported more open, liberal, and pluralistic systems than their continental counterparts. He further argues that the decline of British naval dominance and the emergence of continental superpowers in the 20th century, such as the United States and the Soviet Union, marked a departure from the sea power tradition.²³

Finally, in their most recent work, Bueger and Edmunds offer a comprehensive definition of maritime security, building on previous discussions and situating the concept within historical and operational contexts. They examine how maritime security challenges have evolved and analyze the responses developed to address them. Drawing on a range of global case studies, the authors identify key issues within the maritime security agenda, including inter-state disputes arising from territorial claims and resource competition; maritime terrorism, piracy, and armed robbery; smuggling and human trafficking; and illegal,

²² See, Ken Booth, *Law, Force and Diplomacy at Sea (Routledge Revivals)* (Routledge 2014).

²³ See, Andrew Lambert, *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict that Made the Modern World* (Yale University Press 2018).



unreported, and unregulated (IUU) fishing. These challenges have prompted diverse responses from both states and international organizations. Bueger and Edmunds introduce several analytical frameworks to deepen understanding. The securitization framework explores how maritime threats are constructed and the political implications of these constructions. Security practice theory focuses on the behaviors and routines of actors involved in maritime security efforts. Additionally, the authors present a matrix that positions maritime security within related concepts such as marine safety, sea power, the blue economy, and resilience. These frameworks help capture the complexity of maritime security and the diversity of responses it elicits. The book also discusses emerging trends likely to shape the future of maritime security, including the protection of critical infrastructure, the role of emerging technologies, cybersecurity risks, climate change, and shifting geopolitical dynamics.²⁴

Based on discussions in the literature that emphasize historical, legal, and political perspectives, it is evident that maritime security encompasses various issues related to the welfare and security of states connected to seas and ports. The concept of maritime security gained greater prominence in the late 20th century, a period marked by increased state intervention to delineate maritime boundaries and enhance coastal security. At its core, maritime security refers to the governance practices states adopt to address risks, threats, and challenges to their interests in maritime domains. This governance framework includes safeguarding the marine environment, ensuring the secure and efficient functioning of maritime-based activities such as trade, transportation, and energy transfer, and preventing transnational illegal activities by regulating seas and ports by specific standards.

II. ANALYTICAL FRAMEWORK FOR MARITIME SECURITY

As reflected in the literature, maritime security is the pursuit of collective security and order, shaped by power dynamics, international cooperation, and legal frameworks. The emphasis on preventive measures to address defense strategies and potential threats is often prominent. Although the boundaries of the concept are determined to some extent by different definitions, many definitions remain superficial and overly simplistic. To date, no comprehensive theory has adequately captured the complexities of maritime security across various temporal and spatial contexts, accounting for the structure of the

²⁴ See, Christian Bueger and Tim Edmunds, *Understanding Maritime Security* (Oxford University Press 2024).

international system, evolving risks and threats in the maritime domain, and the diverse range of maritime actors involved.

Analytical perspectives are necessary to understand and explain why situations and events that affect the security of states on the maritime axis occur. In this respect, it is essential to identify the political interaction patterns of states through their maritime defense strategies and their interactions over maritime security. While diversifying actors in the seas increases the need for collective legal arrangements to address risks and threats, unresolved maritime disputes threaten states' sovereignty. Therefore, a "maritime security theory" to explain the complex nature of maritime security should address the know-how in the marine sector, military power, dynamics of international cooperation, international legal arrangements, maritime economy, and the aquatic domain. Furthermore, the theory should include assumptions about state behavior in the seas, maritime jurisdiction debates, national defense, and national security.

In maritime security debates, two fundamental questions shape all political, economic, and scientific assessments. The first is how to protect national sovereignty against maritime risks and threats at the national level. The second question is, how do we collectively prevent maritime dangers and threats at the international level? These questions require us to understand the logic of states' decisions and cooperative behavior in building their defenses against maritime threats and participating in marine collective security initiatives. The evolution of maritime security, which includes the sovereignty concerns of states, into an area of cooperation in international politics is influenced by (i) the difficulties that require a collective struggle against risks and threats at sea, (ii) the quest to do things more efficiently that states cannot or do not want to do on their own (iii) the aim of countries active in maritime trade and maritime transport to steer decisions in international politics in their favor. This process ultimately leads to (i) legal and political measures that require technical knowledge and skills against natural and human threats created by maritime activities, (ii) regulations for the healthy flow of energy, trade, transport, navigation safety and security in ports and high seas (iii) measures against threats affecting the ecological balance such as pollution, illegal and unregulated fishing.

1. The Three Fundamental Dimensions of Maritime Security

From these explanations, it is clear that ensuring maritime security requires practical cooperation at multiple levels and among various actors, both within and internationally. Accordingly, it is necessary to focus on the political,



economic, and scientific dimensions of maritime security when determining how best to mitigate risks and threats at sea and ensure maritime security. A powerful navy is essential for protecting a country's sovereignty-related rights. On the other hand, the merchant marine is vital for economic gains from the seas and the transportation of the products of capitalist industries to world markets. Scientific marine studies (such as oceanography, marine biology, maritime economics, and maritime law) are also fundamental for any nation seeking power at sea. These dimensions also reflect the mainstream elements that should be present in an overarching theory of maritime security. As seen in Table 1, each of these dimensions has many closely related sub-elements.

Table 1: Three Dimensions of Maritime Security

Law of the Sea & Sea Power (Political Dimension/Navy)	Maritime Economics (Economic Dimension/Merchant Marine)	Marine Science (Scientific Dimension/Scientific Marine)
<ul style="list-style-type: none"> ● Sovereignty, maritime jurisdiction disputes ● Strategic and geopolitical competition for resources ● Security of critical infrastructures ● Energy security ● Defense and naval power ● Freedom of navigation ● Piracy and armed robbery against ships ● Maritime terrorism ● Maritime transportation of biological, chemical, and nuclear weapons ● Irregular illegal migration and human trafficking ● Organized crime and smuggling ● Cyber security 	<ul style="list-style-type: none"> ● Maritime trade ● Maritime transportation ● Maritime tourism ● Port and marina management ● Fishing ● Cables-Pipelines in the seas ● Marine insurance ● Cruise and yacht tourism ● Energy ● Ship and yacht construction ● Ferry and ship management ● Fossil fuel extraction from the seabed ● Scuba diving ● Ship recycling ● Ship classification societies ● Offshore platforms 	<ul style="list-style-type: none"> ● Protection of the maritime domain ● Biodiversity ● Ecological balance ● Climate change ● Environmental protection in the seas ● Marine accidents, drifts, natural disasters ● Law of the sea and maritime law ● Oceanography ● Marine biology ● Energy production from seas ● Seismological research in the seas ● Nautical charts and maps preparation ● Vessel trafficking systems ● Polar research ● Marine technology and R&D

Table 1 shows that maritime supremacy covers three primary areas and these are sea power (navy), maritime economics (merchant marine), and maritime domain studies (scientific marine). All the scientific studies concerning the seas can be grouped within this dimension of maritime supremacy.²⁵ Sea power is related to military and naval capabilities. It also includes vehicles such as ships and submarines, as well as the infrastructure (such as maritime bases) they operate within. The personnel who equip these vehicles and infrastructure are also crucial to sea power. Indeed, Till defines naval power as an input-output system comprising the navy, coast guard, merchant fleet, and maritime industry, and highlights the link between security and economic prosperity.²⁶ At the same time, maritime jurisdiction areas and sovereignty issues are among the subjects studied within the framework of sea power. Moreover, the seas are vital to a country's security and defense. The defense of a nation, if it has a coastline, starts with protecting the seas around it. Keeping the airspace above the sea and the subsea safe is also crucial. Maritime economics is a broad field that encompasses humanity's commercial relations with the seas. In addition to military capabilities, maritime economics includes maritime industry, maritime transportation, maritime trade, port and marina management, insurance, and fishing. Also, maritime domain studies (scientific marine) comprise the marine environment, protection of the seas and aquatic life, maritime safety and security, and seamanship. In general, safety (*safety of navigation*), security (*freedom from crime*), and achieving clean seas are the primary focus of all three areas.²⁷

Maritime security has many pressing challenges that require political, economic, and scientific cooperation in the global international system. Among these, the threat of pollution/extinction of the seas and the entire biosphere, particularly challenges maritime security. Therefore, the concept should be considered common ground for cooperation among all humanity. In this context, scientific studies about the seas have become crucial to stop the alarming effects of climate change. To this end, scientific marine research should be on the agenda of all nation-states and the international community to protect planet from the damaging effects of environmental pollution. Undoubtedly, the merchant marine dimension of maritime security is also crucial for strengthening the global trade

²⁵ Arda Özkan and Levent Kirval, 'Sea Blindness in Turkish International Relations Literature' (2023)12 (1) *All Azimuth: A Journal of Foreign Policy and Peace* 85, 86.

²⁶ Till (n 21) 24-28.

²⁷ Bueger also expresses the distinctions and intersections between "Safety at Sea," "Maritime Security," and the "Blue Economy" within this framework in the maritime security matrix. Bueger (n7) 159-160.



networks. The merchant marine should be further developed with an egalitarian perspective to help disadvantaged nations prosper economically. Today, international markets also necessitate global economic governance and welfare provision to underdeveloped nations. The merchant marine should not be used solely as an exploitation tool; on the contrary, it should be utilized as an agency to increase the economic development levels of the different countries of the world.

Hence, to achieve maritime security, there must be economic justice worldwide. Reducing the economic gap between the North and the South is especially important. One of the most concrete examples of the economic dimension of maritime security is piracy in the Gulf of Guinea and off the coast of Somalia. Reports from the International Maritime Bureau (IMB)²⁸ show that the root cause of security vulnerabilities in these regions is the local population's inability to obtain a fair share of maritime resources (fishing, port revenues, etc.) and the transformation of poverty into a security threat. In this context, maritime transport and related economic sectors need to go beyond merely transferring resources from the poor world to the rich world. These sectors can play a key role in ensuring justice worldwide. A critical dimension of global capitalism is economic activity in the marine environment (rivers and lakes). Developed countries attach great importance to maritime and maritime-related economic activities and place them at the center of their economic development plans. Ports are the lifeblood of the global economy. Countries carry out their export and import activities primarily through maritime transportation. In addition, today, port areas have become production, R&D, and transportation bases. In this context, the developed north must share the development of these sea-related activities with the underdeveloped south.²⁹ Global peace can be achieved only by relatively decreasing the economic development level of world nations.

Furthermore, all these activities must be environmentally friendly and not pollute the environment. One of the crucial reasons for global warming and climate change, the effects of which have begun to be felt more in recent years, is the pollution of seas and water resources. Economic activities in the seas and all water resources have started to be strictly controlled. However, at this point, it

²⁸ IMB Piracy and Armed Robbery Map 2025, <<https://icc-ccs.org/map/>>.

²⁹ This approach parallels the "World-Systems Analysis" developed by Immanuel Wallerstein. According to this theory, the asymmetrical structure in which peripheral (Southern) countries supply raw materials and core (Northern) countries accumulate capital by processing these raw materials has been institutionalized through maritime trade routes.

can be said that the world's water resources are rapidly being polluted because these controls are not consistently enforced, particularly in developing countries. In this context, the developed world must support underdeveloped countries in environmentally friendly production and marine-related economic activities.³⁰ Indeed, Article 9 of the Paris Climate Agreement (2015) establishes a legal expectation that developed countries support developing countries in combating climate change, including through financial and technological transfer, for the protection of the oceans.³¹

Within this scope, the sea power (navy) dimension of maritime security is also crucial for safe and secure seas, which have the potential to provide economic prosperity to all world nations. To eliminate threats such as maritime terrorism and sea banditry, and to prevent pollution of the seas and the biosphere, sea power is necessary to establish related laws and order at sea. There is a need for greater cooperation with the participation of the navies in the waters, as they are a common public good of all humanity. That said, Le Miere argued that there is a growing trend in using non-military agencies as maritime diplomatic tools. He said that the duties of the marine constabulary and paramilitary forces are expanding to uphold the state's sovereign claims and enforce the law at sea.³² Most civilian organizations are coastal guards and surveillance ships, primarily responsible for carrying out auxiliary tasks for navies, such as search and rescue, maritime law enforcement, combating transnational crime, and pursuing unlawful vessel incursions. Hence, the 'sea power' dimension of maritime security is indeed not limited to navies and is a broader area.

Sea banditry activities against ships, kidnapping and armed robbery activities at sea, terrorism at sea, stowaways on maritime vehicles, maritime human trafficking, illicit drug and arms smuggling at sea, illegal actions against the safety of maritime navigation, cyberterrorism at sea, prevention of slave transport at sea, prevention of unauthorized broadcasts from the high seas, illegal, unreported and unregulated fishing in the seas, right of states to visit

³⁰ For a comprehensive analysis of the negative effects of marine pollution on the carbon absorption capacity of oceans and how this triggers global warming, see Ove Hoegh-Guldberg et al. 'The Ocean as a Solution to Climate Change: Five Opportunities for Action' Jane Lubchenco, Peter M. Haugan (Ed.), *The Blue Compendium: From Knowledge to Action for a Sustainable Ocean Economy* (Cham: Springer International Publishing 2023).

³¹ The Paris Agreement, United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/parisagreement_publication.pdf>.

³² Christian Le Mièrè, *Maritime Diplomacy in the 21st Century* (Routledge 2014) 30-41.



ships, right of states to hot pursuit ships; are all related with also the “sea power”, “merchant marine” and “scientific marine” dimensions of maritime supremacy. If these three dimensions are well developed within a country’s maritime domains or within international communities and international organizations, these threats can be eliminated more easily. In this context, the maritime domain necessitates the countries’ cooperation in the global arena in all these subfields. Hence, there is a need to develop an ‘international community’ understanding of the seas.

2. Global Cooperation in Maritime Security

And what is the current state of the international community against these threats? After the Second World War, the UN systematically developed rules to address risks and threats at sea. The UN’s International Maritime Organization (IMO) was established within this framework. IMO has supported the creation of a global network among states regarding maritime safety through its legal proposals and decisions, in line with the codes, protocols, and conventions it has established.³³ Several international treaties and conventions have been signed, such as the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW).³⁴

Meanwhile, following the conferences that determined the rules in the maritime area, the 1982 UNCLOS became one of the essential documents defining the rights and obligations of the state parties in the sea. These examples of international treaties and conventions show that humanity has also been willing to make the seas a domain of cooperation. Hence, the waters can further develop the international community’s understanding of international relations in the future.

Finally, academic studies on the seas and the institutional steps to form international law in the seas’ domain are vital for the further development of an international community that accounts for the waters. Indeed, a highly developed corpus of maritime law and established international courts and organizations

³³ Kenan Şahin, ‘Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşme, Karar, Protokol, Kod ve Uygulamaları’ (2021) 12 (2) *Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi* 31, 37-41.

³⁴ For details on the relevant international maritime agreements, see. Ümit Çevik, *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri* (3rd edn, Birsen Yayınevi 2018).



exist. Although some problems arise from the implementation, the law of the sea is binding on all states, and states that do not comply with international law have legal responsibilities. Maritime law is also a pioneer in the development of international law. UN institutions play an important role through their decisions in maritime jurisdiction disputes and other areas of maritime law. In the future, the international community will put greater pressure on politicians and decision-makers to develop additional legislation and institutions for marine protection. Because the world's seas are under threat from global climate change, humanity must act with the logic of an international community in this regard. Within this scope, maritime law will lead the international law regulations that will develop within this framework, and the steps to be taken within the UN.

CONCLUSIONS

Although the maritime security literature is still not as developed as desired, scholarly interest and knowledge in the field have been steadily increasing. Since the characteristics of the maritime domain require technical knowledge and skills, the studies have yet to reach a sufficient volume. Explanations of maritime security, which are continually expanding and diversifying in response to emergent risks and threats, require support from rigorous, current research. Especially after the Second World War, mechanisms have developed to ensure maritime security at both national and international levels in the face of increasing risks and threats in seas and ports. Thus, attempts to address maritime security governance at the global level have led to the formation of international networks in this field.

As demonstrated above, numerous observations, opinions, and recommendations have emerged from the political, legal, and economic framework of maritime security. This study, which seeks to understand maritime security at a theoretical level, reveals that it is inadequate to view the concept solely as a national issue with a military dimension. Adopting a broader perspective that encompasses global security, as well as human and environmental security, is more appropriate, as maritime security discussions are also intricately linked to power dynamics in international politics and to scientific and economic activities at sea. In this context, it is crucial to establish order on the seas by addressing the identified threats, ensuring the uninterrupted flow of maritime trade, and preserving the marine environment and ecological balance. The perspective that develops from a framework that considers these issues will also determine the boundaries of maritime security.



The study emphasized the need to incorporate political, economic, and scientific dimensions into maritime security research to ensure global governance. Overemphasis on the naval (sea power) aspect alone results in a narrow and insufficient conceptualization of this complex and multifaceted issue. Therefore, this paper proposes a new holistic theoretical framework for defining maritime security, including the commercial and scientific dimensions that are often overlooked in maritime power discourse. Within this scope, this article has attempted to show that by formulating the maritime domain along the dimensions of the navy, merchant marine, and scientific marine, precise boundaries for the concept of maritime security can be established. A comprehensive understanding of maritime security requires a balanced analysis of these interrelated components.

BIBLIOGRAPY

- Aksar Y, *Teori ve Uygulamada Uluslararası Hukuk I* (Seçkin Yayıncılık 2015)
- Booth K, *Law, Force and Diplomacy at Sea (Routledge Revivals)* (Routledge 2014)
- Bueger C, 'What is Maritime Security?' (2015) 53 *Marine Policy* 159-164.
- Bueger C and Edmunds T, 'Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies' (2017) 93(6) *International Affairs* 1293
- Bueger C and Edmunds T, *Understanding Maritime Security* (Oxford University Press 2024)
- Cordner L, Risk 'Managing Maritime Security in The Indian Ocean Region' (2014) 10 (1) *Journal of the Indian Ocean Region* 46
- Chapsos I, 'Is Maritime Security a Traditional Security Challenge?' A J Masys (editor), *Exploring the Security Landscape: Non-Traditional Security Challenges* (Springer 2016)
- Çevik Ü, *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri* (3rd edn, Birsen Yayınevi 2018).
- Germond B, The Geopolitical Dimension of Maritime Security (2015) (54) *Marine Policy* 137
- Grotius H, *Freedom of the Seas* (Elsevier 1609)
- Hattendorf JB, *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century* (Palgrave Macmillan 1989)

- Hoegh-Guldberg, O et al. 'The Ocean as a Solution to Climate Change: Five Opportunities for Action' Jane Lubchenco, Peter M. Haugan (Ed.), *The Blue Compendium: From Knowledge to Action for a Sustainable Ocean Economy* (Cham: Springer International Publishing 2023) 619-680.
- IMB Priacy and Armed Robbery Map 2025 <<https://icc-ccs.org/map/>>
- Kırval L ve Özkan A, 'Sea Blindness in Turkish International Relations Literature' (2023) 12 (1) *All Azimuth: A Journal of Foreign Policy and Peace* 85
- Klein N, *Maritime Security and the Law of the Sea* (Oxford University Press 2011)
- Kraska J and Pedrozo RA, *International Maritime Security Law* (Martinus Nijhoff Publishers 2013)
- Lambert A, *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict that Made the Modern World* (Yale University Press 2018)
- Le Miere C, *Maritime Diplomacy in the 21st Century* (Routledge 2014)
- Mahan AT, *The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783* (Little Brown and Company 1898)
- Mallia P, *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security Through the Creation of a Cooperative Framework* (Brill-Martinus Nijhoff Publishers 2010)
- McNicholas M, *Maritime Security: An Introduction* (2nd edn, Butterworth-Heinemann 2016)
- Pazarcı H, *Uluslararası Hukuk* (8th edn, Turhan Kitabevi 2019)
- Potgieter T, 'Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features' (Institute for Strategic Studies Paper No. 236 2012)
- Rahman C, 'Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective in Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, With Policy Implications for New Zealand' (Victoria University of Wellington, Centre for Strategic Studies CSS Strategic Briefing Papers, No. 07/09, 2009).
- Selden J, *Mare Clausum: of the Dominion, or Ownership of the Sea* (William du Gard 1652)



Şahin K, 'Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşme, Karar, Protokol, Kod ve Uygulamaları' (2021) 12 (2) Elektronik Siyaset Bilimi Araştırmaları Dergisi 31-45.

The Paris Agreement, United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)
<https://unfccc.int/sites/default/files/resource/parisagreement_publication.pdf>

Till G, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (Routledge, 2018)

United Nations *Oceans and the Law of the Sea: Report of the Secretary-General* (UNDoc.A/63/63 2008)
<https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/a_63_63.pdf>



YARGI KARARLARI İŞİĞİNDA ORTAKLARIN TİCARET ŞİRKETİNE AİT GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİ İSTEMESİ SORUNU*

THE PROBLEM OF SHAREHOLDERS REQUESTING ARREST OF THE COMPANY'S SHIP IN THE LIGHT OF JUDICIAL DECISIONS

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY**

ÖZ

TTK'nın 1353/I maddesi gereği borçlunun malvarlığındaki geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için istemin deniz alacağı niteliğinde olması gereklidir. Deniz alacağı haricindeki diğer bir alacak için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III). Deniz alacağı niteliğindeki istemler ise TTK'nın 1352/I maddesinde sayılmıştır. Ticaret şirketi ortaklarının şirkete yönelik istemleri bu alacaklar arasında değildir. Uygulamada duran malvarlığı yalnızca gemiden ibaret olan şirket sayısı oldukça yüksektir. Bu açıdan ortağın doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı oldukça önemlidir. Bu kapsamda çalışmada, ortakların şirkete yönelik muhtemel istemlerinin şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı verip vermediği konusu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: •Ticaret Şirketi •Deniz Alacağı •Geminin İhtiyati Haczi •Gemi •Ortaklık

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 19.02.2025 / Kabul Tarihi: 22.10.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1643097.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-03689).

**ABSTRACT**

In order for the arrest of the ship, the claim must be one of the maritime claims. For the other claims from maritime claims, the verdict to arrest of ship is not legally possible (TCC art. 1353/III). In case, the maritime claims were regulated at TCC art. 1352/I but the rights of shareholders for company is not uncodified at the article. However, in practice, the number of companies whose assets consist of only a ship is quite high. In this respect, it is very important whether the shareholder's claims directed to the company are in the nature of maritime claims. In this context, the study examined whether the possible claims of the shareholders to the company gives the right arrest of the company's ship.

Keywords: •Commercial Company •Maritime Claims •Arrest •Ship •Partnership

GİRİŞ

Hukuki anlamda ihtiyati haciz, bir para alacağının zamanında ödenmesinin garanti altına alınması amacıyla mahkeme kararı ile borçlunun mallarına önceden ve geçici olarak el konulmasıdır.¹ İcra İflas Kanunu (İİK)'nin 257/I maddesi uyarınca, kural olarak, vadesi gelmiş² ve rehinle temin edilmemiş³

¹ İBK, 29.06.2017, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6; HGK, 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11; 19.HD, 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430; 19. HD, 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512.

<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025. İcra İflas Kanunu (İİK) Dokuzuncu Bap (İİK m. 257 ila 268)'ın başlığı "ihtiyati haciz" olmasına rağmen Kanunda, kavramın açık bir tanımı yapılmamıştır. Doktrinde birbirine yakın ifadelerle yapılan tanımlar için genel olarak bkz. Baki Kuru, *İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2017) 348; Hakan Pekcanitez, Oğuz Atalay, Meral Sungurtekin Özkan ve Muhammet Özekes, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (B.5, Vedat Kitapçılık 2018) 303; Ramazan Arslan, Ejder Yılmaz, Sema Taşpınar Ayvaz ve Emel Hanağası, *İcra ve İflas Hukuku* (Güncellenmiş B. 5, Yetkin Yayınları 2020) 442; Erhan Günay, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Güncellenmiş B. 3, Seçkin Yayınları 2024) 283; Talih Uyar, Alper Uyar ve Cüneyt Uyar, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (B.1, Bilge Yayınevi 2018) 2; Umud Akdeniz, 'İhtiyati Haciz Müessesesi' (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197, 198.

² Borçlunun belirli bir yerleşim yerinin olmaması veya borcu ödememek amacıyla mallarını gizleme ya da kaçırmaya çalışması gibi işlemlerde bulunması halinde henüz müeccel alacaklar için de ihtiyati haciz istenmesi mümkündür. Bkz. İİK m. 257/II ve TTK m. 1353/V. Ayrıntılı bilgi için genel olarak bkz. Kuru, 348; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 303; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz ve Hanağası, 442; Hasan Özkan, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağının Tahsilinde İhtiyati Haciz* (B.1, Legal Yayıncılık 2015) 893; Günay, 283; Uyar, 2593.

³ Bununla birlikte "alacağın rehinle temin edilmiş tutarını aşan kısmı için ihtiyati haciz" mümkündür.11. HD, 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332 <<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%c4%9f%c4%b1n+rehni+a%c5%9fan+k%c4%>

olması kadıyla, her türlü para alacağı için ihtiyati haciz kararı verilmesi mümkündür.⁴ Gemilerin ihtiyati haczinde ise bu genel ilkedden üç şekilde sapılmıştır.

Bunların birincisi kanuni veya akdi rehinle temin edilmiş alacaklar için de geminin ihtiyati haczinin istenebilmesidir (TTK m. 1353/II). İkinci önemli farklılık ise gemi hakkında yalnızca deniz alacağı niteliğindeki alacaklar için ihtiyati haciz kararı verilebilmesidir. Diğer bir ifadeyle, geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için alacak, Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nın 1352/I maddesinde yirmi iki bent halinde sayılan alacaklardan birine dâhil olmalıdır. Bu açıdan, TTK'nın 1352/I maddesinde sınırlı şekilde sayılanların haricindeki alacakları teminat altına almak amacıyla gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III). Üçüncü farklılık ise parasal nitelikte olmayan⁵ deniz alacakları için de geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesidir.⁶

Bu genel ilkelere uygun olmak kaydıyla, ticaret şirketi ortaklarının da deniz alacağı niteliğindeki alacaklarını teminat altına almak amacıyla şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olduğu tartışmasızdır. Bununla birlikte TTK'nın 1352/I maddesinde kâr payı, rüçhan hakkı veya tasfiye payı gibi ortaklık haklarından doğan istemler, açık şekilde, deniz alacağı olarak sayılmamıştır. Yalnızca TTK'nın 1352/I maddesinin (u) bendinde “*Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyumsuzlu(ğın)*” ve yine aynı maddenin (f) bendinde “*Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin*

b1sm%4%b1+i%3%a7in> s.e.t. 02 Ağustos 2025. Ayrıca bkz. Uyar, 2591 (19 nolu dipnotta zikredilen kararlar).

⁴ İİK'nın 257. maddesi kapsamında ihtiyati haciz isteminin koşulları için genel olarak bkz. Kuru, 349; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özkes, 304; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz ve Hanağası, 443; Talih Uyar, ‘İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları’ (2017) 19(Özel Sayı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585, 2587.

⁵ TTK'nın 1352. maddesinde deniz alacağı olarak sayılan istemler arasında para alacağı niteliğinde olmayan alacakların bulunduğu, maddenin lafzındaki “istem” kelimesinin para alacağının tahsiline yönelik olmayan alacakları ifade ettiği hususunda bkz. Ecehan Yeşilova Aras, 1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği, *Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (B. 1, Yetkin Yayınları 2023) 71 (97 nolu dipnot). İİK uyarınca ihtiyati haczin, para alacaklarına yönelik özel olarak ihdas edilmiş geçici bir hukuki koruma sistemi olduğu, bu haliyle diğer bir koruma müessesesi olan ihtiyati tedbirden ayrıldığı hususunda bkz. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özkes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.

⁶ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (B.2, On İki Levha Yayınları 2019) 379 (Deniz İcra); Sinan Can Konyalı, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Adalet Yayınevi 2024) 113.



kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme(nin)” deniz alacağı olduğu düzenlenmiştir.

Söz konusu maddelerin lafzından da anlaşılacağı üzere, geminin işletilmesi veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyumsuzlukların deniz alacağı niteliğinde olması, ortaklar arasında gemi kirası veya mülkiyet ilişkisi bulunması şartına bağlanmıştır. Türk Hukukunda ise ticaret şirketleri, istisnasız, ortaklarından bağımsız tüzel kişiliğe sahiptir (TTK m. 125/I). Dolayısıyla ortaklık sıfatı, ticaret şirketine ait gemi üzerinde mülkiyet hakkı vermediği gibi ortaklar arasında gemi kirasına benzer bir hukuki ilişki de doğurmaz. Mülkiyeti ticaret şirketine ait gemi bakımından donatan sıfatı yalnızca şirkete aittir.⁷ Şirket ortağı hiçbir şekilde şirkete ait bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni konumunda değildir.

Oysaki uygulamada birden fazla kişinin bir gemiyi, paylı mülkiyet tesis ederek donatma iştiraki veya adi şirket bünyesinde elbirliği mülkiyet şeklinde deniz ticaretinde kullanmalarına pek rastlanmaz. Hemen hemen istisnasız ortaklar, sorumluluk veya vergisel gibi bir takım nedenlerle, geminin işletilmesi amacıyla bir şirket kurmakta ve gemiyi de bu şirket adına tescil ettirme yolunu seçmektedir.⁸ Bu şekilde kurulan bir şirketin duran malvarlığı ise, çoğunlukla, bu gemiden ibaret kalmaktadır. Diğer bir ifadeyle, alacaklıların şirkete yönelik istemlerinin en önemli ve değerli teminatını şirkete ait gemi oluşturmaktadır. Bu açıdan, özellikle malvarlığı yalnızca deniz ticaretinde kullanılan gemiden ibaret olan bir ticaret şirketi ortağının, kâr payı alacağı veya şirkete verdiği borçların iadesini istemesi gibi doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı oldukça önemlidir.

Bu kapsamda çalışmada, ulaşılan yargı kararları ve TTK kapsamında, ortakların şirkete yönelik muhtemel istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı ve dolayısıyla şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı verip vermediği konusu incelenmiştir. Çalışmada özellikle bu konuda özel bir düzenleme yapıp yapılmaması gerektiği sorusuna cevap aranmıştır.

⁷ Krş. TTK 1064/II. Bu hususta ayrıca bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I (B. 1, On İki Levha Yayınları 2017) 845 (Deniz Ticareti).

⁸ Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Kanunu'nun 9/I ve IV maddesi uyarınca deniz ticaretiyle uğraşan tacirlerin kaydolmak zorunda olduğu Deniz Ticaret Odası (İMEAK) ve yine Türkiye'de donatanların büyük çoğunluğunu temsil eden Türk Armatörler Birliği'ne kayıtlı donatanların neredeyse tamamının ticaret şirketi olması da bu görüşü desteklemektedir. Bilgiler için bkz. Deniz Ticaret Odası, “Üyeler”, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/uyeler/tumu> s.e.t. 03 Ağustos 2025; Türk Armatörler Birliği, “Üyelerimiz”, <https://armatorlerbirligi.org.tr/uyelerimiz> s.e.t. 03 Ağustos 2025.



I. TERMİNOLOJİ VE KONUNUN SINIRLANDIRILMASI

Türk hukukunda şirket veya ortaklık terimi,⁹ iktisadi faaliyette bulunmak üzere yeterli miktarda sermayenin birleştirilmesi suretiyle sözleşmeyle kurulan birliklikleri ifade etmek üzere kullanılan şemsiye bir kavramdır.¹⁰ Şirketler düzenlendikleri kanuna, tüzel kişiliği olup olmamasına, sermaye yapısına, şahıs veya sermaye şirketi ayrımına ve sorumluluk şekline göre farklı görünümlere sahiptir. Bunlardan en az iki gerçek veya tüzel kişi tarafından ekonomik menfaat sağlamak amacıyla kurulan adi şirketin tüzel kişiliği yoktur.¹¹ Kişi veya kişilerin yazılı bir şirket sözleşmesine bağlı olarak ekonomik bir amaca ulaşmak amacıyla TTK'da belirlenmiş şirket türlerinden birini tercih ederek oluşturdukları tüzel kişilikler ise ticaret şirketi olarak isimlendirilmektedir (TTK m. 124/I).

Ticaret şirketlerinden kollektif ve komandit şirket şahıs şirketi; anonim, limited ve sermayesi paylara bölünmüş sermaye şirketi ise sermaye şirketi olarak sınıflandırılmıştır (TTK m. 124/II).¹² Komanditer ortak¹³ hariç, şahıs şirketlerinde ortakların şirketin borçlarından dolayı sorumluluğu ikinci

⁹ Türk hukukunda “şirket” ve “ortaklık” terimleri birbirleriyle eş anlamda kanuni terimler olup birbirleri yerine kullanılabilir. Bkz. TTK m. 1531.

¹⁰ Türk Hukukunda şirket kavramı hakkında genel olarak bkz. Yaşar Karayalçın, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (B.1, Güzel İstanbul Matbaası 1965) 36; Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C.II (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) 1403 (Şirketler II); Reha Poroy, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, C. I (B. 15, Vedat Kitapçılık 2021) 23 (Ortaklıklar I); Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (B. 7, Adalet Yayınevi 2021) 574 (Genel Esaslar); Abuzer Kendigelen ve İsmail Kırca, *Şirketler Hukuku*, C. I (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2021) 8 (Şirketler I); Fatih Bilgili ve Erhan Demirkapı, *Şirketler Hukuku Dersleri* (B. 8, Dora Yayınları 2021) 1; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) 3 (Şerh I); İrem Aral, ‘Şirketler Hukukuna Giriş’, Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (B. 2, Mimoza Yayınları 2013) 21 Ahmet Fatih Özkan, ‘Ticaret Şirketleri, Türleri’, İsmail Kırca (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (B. 1, Seçkin Yayınları 2023) 39.

¹¹ Adi şirketin tüzel kişiliğinin olmamasının sonuçları, özellikle, hak ehliyeti ile Türk Hukuku bakımından sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirme için bkz. Oruç Hami Şener, *Adi Ortaklık* (B.1, Yetkin Yayınları 2008) 152; Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 83; Kendigelen ve Kırca, *Şirketler I*, 49.

¹² TTK'nın 124/I maddesinde kooperatifler bir ticaret şirketi olarak sayılmış olmasına rağmen aynı maddenin ikinci fıkrasındaki kooperatifler ne şahıs ne de sermaye şirketi olarak gösterilmiştir. Bu durum uygulamada, kooperatiflerin tacir olup olmadığı tartışmasına yol açmıştır. Bkz. İsmail Kırca, ‘Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay'ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?’ (2017) 33(2) BATİDER 5, 6. Yargıtay İçtihatı Birleştirme Büyük Genel Kurulu ise kooperatiflerin tacir olduğu yönünde içtihatları birleştirmiştir. İBBGK, 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (RG 01.04.2022/31796).

¹³ Komandit şirketlerde sorumluluğu şirkete koyduğu veya koymayı taahhüt etmiş olduğu sermaye ile sınırlı olan ortak. Bkz. TTK m. 304/II.



dereceden, müteselsil ve sınırsızdır.¹⁴ Diğer bir ifadeyle alacağını şirketten tahsil edemeyen alacaklılar, ortakların kişisel malvarlığına gitme hatta iflasını isteme hakkına haizdir. Sermaye şirketlerinde ise ortakların sorumluluğu, kural olarak, şirkete getirmeyi taahhüt ettiği sermaye ile sınırlıdır. Alacaklılar, kural olarak, şirkette yönelik istemleri nedeniyle ortaklıklara müracaat edemezler.¹⁵

Şahıs şirketlerindeki sorumluluk rejimi uyarınca ortakların, komanditer ortak hariç, her zaman diğer ortaklara müracaat hakkına sahiptir. Bu sebeple şahıs şirketlerinde ortağın şirkete yönelik istemlerinin yegâne teminatı, şirkete ait gemiden ibaret değildir. Sermaye şirketlerinde ise ortakların alacağına ulaşmasının en önemli teminatını,¹⁶ şirketin sermayesi oluşturmaktadır.

Yukarıda vurgulandığı üzere uygulamada bir gemiyi deniz ticaretinde birlikte kullanmak üzere genel olarak sermaye şirketi, anonim veya limited şirket, tercih edilmektedir. Bu sebeplerle çalışmanın konusu yalnızca anonim ve limited şirket ortaklarının şirkete yönelik istemleriyle sınırlandırılmıştır. Bu kapsamda çalışmada şirket terimi anonim veya limited şirketi; “ortak” terimi ise anonim şirketlerde “pay sahibi”, limited şirkette ise “ortak” terimini¹⁷ göstermek üzere kullanılmıştır.

II. YARGI KARARLARI

Konuyla ilgili üç Bölge Adliye Mahkemesi (BAM) kararına¹⁸ ulaşılmıştır. Her üç kararda da istinaf merci, ortaklık haklarının ihlal edildiğine ilişkin iddiaların şirkete ait gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı vermeyeceğine hükmetmiştir.

¹⁴ TTK m. 236, TTK m. 236 ve TTK m. 317.

¹⁵ Sorumlulukla ilgili bu genel kurallara ek olarak adi şirket ve şahıs şirketlerinde her ortak, kanundan doğan yönetim ve temsil hakkını haizdir. Dilerlerse ortaklar, yönetim ve temsil yetkisini diğer ortaklara veya üçüncü kişilere bırakabilirler. Bu durumda dahi olağan dışı iş ve işlemler ancak tüm ortakların oybirliğiyle şirkete karşı geçerli olur (TTK m. 223). Sermaye şirketlerinde ise yönetim kurulu veya müdür adı verilen ayrı yönetim ve temsil organı vardır. Bu organlar, olağan ve olağan dışı ayrımı olmaksızın şirketin faaliyet konusuna giren her türlü iş ve işlemleri yapma yetkisine sahiptir (TTK m. 371).

¹⁶ Zarar gören ortaklar, somut olayın özelliklerine göre, yönetim kurulu, müdür veya yöneticilerden zararlarının tazmini isteme hakkına sahiptir. TTK m. 553 ve TTK m. 644.

¹⁷ Her iki şirketin yapısının farklı olması nedeniyle TTK’da anonim şirket ortaklarını ifade etmek üzere “pay sahibi”, limited şirkette ise “ortak” terimi kullanılmaktadır. Bkz. TTK m. 329/II ve 573/II.

¹⁸ Bu kararlardan iki tanesinin tarafları, ihtiyati haczi istenen gemi ve istem sebepleri aynı olaya aittir. Bu nedenle çalışmada yalnızca iki İstanbul BAM kararına yer verilmiştir. Çalışmada yer verilmeyen karar için bkz. İstanbul BAM 14. HD, 04.10.2018, E. 2018/1354, K. 2018/1010 <<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023.

Çalışmanın bu kesiminde söz konusu ilk derece mahkemesi ve BAM kararları kısaca özetlendikten sonra kararların kısa bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

1. İstanbul BAM 12. Hukuk Dairesi Kararı

A. Karar Özeti

İstanbul BAM 12. HD, 01.11.2018, E. 2018/1672, K. 2018/1348 sayılı karara¹⁹ konu olayda taraflar, tek duran malvarlığı Malta bayraklı olduğu anlaşılan limited şirket ortaklarıdır. Talepte bulunan ortak, şirketin faaliyetleriyle, dolayısıyla geminin işletilmesiyle ilgili tüm iş ve işlemlerin karşı tarafça yürütüldüğü ancak “*gemi hesaplarını şeffaf tut(ul)madığı, geminin işletilmesinden elde edilen kârdan sadece diğer ortağın faydalandığı, şirketin ticari defterlerinin talep edilmesine rağmen ... gösterilmediği*” iddiasıyla TTK’nın 1352/I-u maddesi uyarınca şirkete ait geminin ihtiyati haczini talep etmiştir.

İlk derece mahkemesi geminin limited şirkete ait olması sebebiyle donatan sıfatının tarafların ortak olduğu şirkete ait olduğuna vurgu yaparak,

“davacının donatan şirkette hissedar olmasının gemi üzerinde de mülkiyet hissesi bulunduğu anlamına gelmeyeceği, TTK 1064/2 maddesi dikkate alındığında şirket ortakları arasında donatma iştirakinin varlığından söz edilemeyeceği ... bu nedenle alacağın bir deniz alacağı olmadığı”,

Gereğesiyle ihtiyati haciz talebinin reddine karar vermiştir.

İstinaf merci İstanbul BAM 12. HD ise, özetle, davacının ihtiyati haciz istemine dayanmış olduğu 1352/I-u maddesinin, geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlığı deniz alacağı olarak tanımladığı,

“Somut olayda, ihtiyati hacze konu geminin donatanı ... Ltd şirketi olduğuna göre, geminin donatanı/sahibi olan şirketin ortağı olarak ortaklık haklarının ihlal edildiğine ilişkin iddialar(ın), geminin ortak malikleri arasında çıkan geminin işletilmesine veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin bir ihtilaf olarak kabul edilemeyeceği), dolayısıyla bu iddialara dayalı alacağın da deniz alacağı olduğunun kabulü mümkün olmadığı”

Gereğesiyle davacının istinaf başvurusunun esastan reddine karar vermiştir.

¹⁹ Karar için bkz. <https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/>> s.e.t. 12 Temmuz 2023.



B. Değerlendirme

Yukarıda özeti verilen karardan İstanbul BAM 12. HD'nin, TTK'nın 1352/I-u maddesindeki geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin istemlerin yalnızca "geminin ortak malikleri" bakımından deniz alacağı niteliğinde olduğunu kabul ettiği anlaşılmaktadır. İstanbul BAM 12. HD'ye göre davaya konu gemi limited şirketin mülkiyetinde olduğundan donatan sıfatı şirkete aittir. Davacı ise şirketin ortağı konumunda olup gemi üzerinde doğrudan mülkiyet hakkına sahip değildir. Bu açıdan davacı ortak ile ticaret şirketi veya diğer ortak arasında birlikte mülkiyetten bahsedilemez. Dolayısıyla TTK'nın 1352/I-u maddesinin somut olaya uygulanması mümkün değildir.²⁰

İleride ayrıntılı olarak tartışılacağı üzere TTK'nın 1352/I-u maddesi yalnızca gemiye paylı veya elbirliği mülkiyet şeklinde malik olan ortaklar arasında geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin çıkan uyuşmazlıklarını deniz alacağı olarak tanımlamıştır. Türk hukukunda ticaret şirketleri, kural olarak, TMK'nın 48. maddesi çerçevesinde her türlü haklardan yararlanabilme ve borçları üstlenebilme hakkını haizdir (TTK m. 125/II). Dolayısıyla şirkete ait geminin suda ekonomik menfaat sağlamak amacıyla yine şirket adına kullanılması durumunda donatan sıfatı yalnızca ticaret şirketine aittir. Şirketteki payı ne olursa olsun ortakların donatan sıfatından bahsedilmesi hukuken mümkün değildir.²¹

Davaya konu olayda geminin tek maliki limited şirkettir. Dolayısıyla donatan sıfatı yalnızca davalı şirkete ait olup davacı ortağın bu sebeple donatan veya işleten sıfatı bulunmaz. Yine ortak ile davalı şirket veya diğer ortak arasında mülkiyetten kaynaklanan herhangi bir hukuki ilişkiden de bahsedilmesi mümkün değildir. TTK'nın 1352/I-u maddesindeki "geminin ortak malikleri" ifadesinden, eşya hukukundaki birlikte mülkiyetin anlaşılması halinde, ilk derece mahkemesi ve istinaf mahkemesi kararlarının isabetli olduğunu söylenebilir.

²⁰ İstinaf sebepleriyle bağlı olması sebebiyle olsa gerek, İstanbul BAM 12. HD yalnızca TTK'nın 1352/I-u maddesi uyarınca bir değerlendirme yapmış; TTK'nın 1352 maddesinin diğer hükümlerinin ticaret şirketi ortaklarına böyle bir imkân verip vermediği tartışmasına girmemiştir.

²¹ Krş. TTK m. 1061.

2. İstanbul BAM 14. Hukuk Dairesi Kararı

A. Karar Özeti

İstanbul BAM 14. HD, 07/02/2020, E. 2020/1336, K. 2020/898 sayılı karara²² konu olayda davacılar, tek duran malvarlığı davaya konu gemiden ibaret olan limited şirketin ortaklarıdır. Davacılar,

“... tarafından (şirkete ait) geminin satılması ve ... ortaklıktan çekilmeleri konusunda (kendileri ve ailelerine zarar verecekleriyle tehdit ederek) baskı yapılmaya başlandığını, tehdit edilmek ve korkutulmak suretiyle... hiç tanımadıkları ... isimli şahsa şirketin hisselerinin tamamını dilediği kişi ve kişilere”

dilediği bedelde satması konusunda yetki vermek zorunda kaldıklarını ve şirket hisselerinin bir başkasına devredildiği iddiasıyla, TTK 1352/I-t uyarınca şirkete ait geminin ihtiyaten haczi ile seferden men kararı verilmesi ve mülkiyetinin üçüncü kişilere devrinin yasaklanması yönünde ihtiyati tedbir kararı verilmesini talep etmiştir.

İlk derece mahkemesi, davaya konu geminin mülkiyetiyle ilgili Cumhuriyet Savcılığına yansıyan uyuşmazlık bulunduğu gerekçesiyle, TTK'nın 1352/I-t maddesi uyarınca davacıların ihtiyati haciz taleplerinin kabulüne; ihtiyati tedbir talebinin ise reddine karar vermiştir. Yine ilk derece mahkemesi, davalının ihtiyati haciz kararına ilişkin itirazını da;

“geminin mülkiyetinin ihtiyati hacze itiraz eden şirkete ait olduğu, şirketin söz konusu gemiden başka bir mal varlığının bulunmadığı, talepte bulunanlarca şirketteki paylarının devrine ilişkin işlemlerin iradeyi sakatlayan nedenlerle geçersiz olduğundan pay sahipliği ile gemi üzerindeki mülkiyete dayalı hak sahipliklerinin devam ettiğinin ileri sürüldüğü, TTK'nun 1352/1-(t) bendinde geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlıktan doğan istemlerin deniz alacağı niteliğinde olduğu düzenlenmiş olduğundan, pay sahipliğinden kaynaklanan mülkiyet hakkına dayalı uyuşmazlık nedeni ile talepte bulunanlar lehine hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön görülmediği”

gerekçesiyle reddetmiştir.

²² Karar için bkz. <https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023.



İstanbul BAM 14. HD ise geminin ihtiyaten haczine karar verilebilmesi için iddiaya konu alacağı TTK'nın 1352/I maddesinde sınırlı olarak sayılan “deniz alacağı” olması gerektiği, somut olayda ise;

“ihtiyati hacze konu geminin donatanı(nın), itiraz eden ... Şti. olduğu ... geminin donatanı/sahibi olan şirketin ortağının, ortaklık haklarının ihlal edildiğine ilişkin iddiaları(nın), alacaklıya, şirkete ait gemi üzerinde ihtiyati haciz talep etme hakkı verme(yeceği) ... geminin mülkiyeti adı geçen şirkete ait olup, şirket ortaklığından kaynaklı ihtilaf, TTK'nın 1352/1.u maddesi anlamında geminin mülkiyetine ilişkin bir ihtilaf olarak kabul edileme(yeceği)”

gerekçesiyle geminin ihtiyati haczine ilişkin kararın usul veya yasaya aykırı olduğuna hükmetmiştir.

B. Değerlendirme

İstinaf mahkemesinin gerekçeli kararından, davacıların istemlerinin yalnızca ortaklık ilişkisinden doğan bir takım haklarla sınırlı olmadığı; tehdit ve hile ile şirketteki paylarını devretmek zorunda kalmaları nedeniyle devir işleminin geçersizliğinin tespiti ve şirketin tek duran malvarlığı olan geminin üçüncü kişilere devrinin önlenmesi amacıyla tedbir istemi olduğu anlaşılmaktadır. Yine karar metninden ilk derece mahkemesinin, şirket paylarının devrine ilişkin işlemlerin geçersiz olması halinde davacıların “*gemi üzerindeki mülkiyete dayalı hak sahipliklerinin devam ettiği*”, diğer bir ifadeyle ortakların şirkete ait gemi üzerinde “*pay sahipliğinden kaynaklanan mülkiyet hakkın(ın)*” bulunduğunu kabul ettiği sonucuna ulaşılmaktadır.

İstanbul BAM 14. HD ise kararını TTK'nın 1352/I-u maddesindeki “*geminin ortak malikleri*” ifadesinin, eşya hukuku anlamında malik olmayı ifade ettiği; geminin maliki olan ticaret şirketi ile şirket ortakları arasında birlikte mülkiyet ilişkisinin doğmadığı gerekçesine dayandırmıştır. İlk derece mahkemesinin aksine İstanbul BAM 14. HD'ne göre şirket ortaklığından doğan uyuşmazlıklar, TTK 1352/I-u maddesi uyarınca ihtiyati haciz isteme hakkı vermez.²³

Yukarıda da vurgulandığı üzere ticaret şirketine ait geminin, şirket adı ve hesabına denizde ekonomik menfaat sağlamak amacıyla kullanılması durumunda donatan sıfatı yalnızca şirkete ait olur. Şirket ortaklarının donatan veya işleyen sıfatı doğmadığı gibi davalı şirket ile aralarında eşya hukuku

²³ Karar metninden, ilk derece mahkemesinin geminin ihtiyati haczine ilişkin istemini TTK'nın 1352/I-t maddesi uyarınca kabul ettiği; İstanbul BAM 14. HD'nin ret gerekçesini ise TTK'nın 1352/I-u maddesine dayandırdığı anlaşılmaktadır.



anlamında birlikte mülkiyet ilişkisi de doğmaz. Bu açıdan, TTK'nın 1352/I-u maddesindeki “geminin ortak malikleri” ifadesinin eşya hukukundaki birlikte mülkiyeti ifade ettiğinin kabul edilmesi halinde istinaf mahkemesi kararının isabetli olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

III. ULUSAL VE ULUSLARARASI HUKUKTA GEMİLERİN İHTİYATI HACZI

Alacaklının istem hakkına kavuşması bakımından en önemli değerlerden birisi olan gemiler, tahsis amacına uygun olarak, sürekli şekilde hareket halinde olan araçlardır. Yine gemilerin işletilmesinde donatının yanı sıra yükte ilgililer başta olmak üzere üçüncü kişilerin menfaati de bulunur. Bu sebeple gemilerin ihtiyati haczi, uluslararası ve ulusal mevzuatta özel olarak düzenlenmiştir.²⁴

1. Geminin İhtiyati Haczi Kavramı

A. Tanımı

1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (*International Convention on Arrest of Ships, 1999 – 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi*)'nin²⁵ 1/2 maddesinde geminin ihtiyati haczi (*arrest*),²⁶ “*bir deniz alacağının teminat altına alınması için mahkeme (court)*”²⁷ kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi” şeklinde tanımlanmıştır. Bu anlamda geminin ihtiyati haczi, deniz alacağı olarak adlandırılan sınırlı sayıdaki

²⁴ Bu hususta genel olarak bkz. Ergon Atilla Çetingil, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972) 1; Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 1; Atamer, *Deniz İcra*, 165; Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2023) 68; Konyalı, 59.

²⁵ Sözleşme metni için bkz. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1999/03/19990312%2009-14%20AM/Ch_XII_8p.pdf s.e.t. 02 Ağustos 2025.

²⁶ 03.05.2019 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan resmî tercümede 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/2 maddesindeki “*arrest*”in karşılığı olarak “ihtiyati haciz” terimi kullanılmıştır. Sözleşmenin 1999 yılında yapılan gayiresmî tercümesinde ise terim, “gemilerin alıkonulması ile ilgili olarak kullanıldığının saptanması üzerine haciz, tevkif, tutuklama sözcüklerden biri yerine” kullanılmak üzere “tutuklama” terimi tercih edilmiştir. Bkz. Gündüz Aybay, N. Oral, M. Oğuzülgen, S. Parlakyıldız, E. Aybay ve D. Özdemir, ‘Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’ (1999) 4(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 159. “*Arrest*” teriminin “gemiye el konulması veya hareketliliğinin kısıtlanması” şeklinde iki farklı alternatifi kapsadığı yönünde bkz. Yeşilova Aras, 9. Ayrıca bkz. Doğuş Taylan Türkel, ‘Gemilerin İhtiyati Hazine Borçlunun Korunması’ (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2017) 53.

²⁷ 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/5 maddesinde “*court*” terimi bir devletin yetkili herhangi bir yargı mercii olarak tanımlanmıştır.



istemlerin teminat altına alınması amacıyla yargı organları vasıtasıyla bir gemiye geçici olarak el konulmasıdır.²⁸

Geminin ihtiyati haczi, alacaklının istem hakkının teminat altına alınmasına yönelik en önemli hukuki koruma yoludur.²⁹ Bu bakımdan İİK'da düzenlenen ihtiyati haciz kurumuna benzer. Bununla birlikte gemilerin ihtiyati haczi, hukuki anlamda İİK'nın 257 vd. maddelerinde düzenlenen bir ihtiyati haciz değildir.³⁰ İki kurum pek çok konuda birbirinden ayrılır.

Öncelikle geminin ihtiyati haczi yalnızca, deniz alacağı olarak tanımlanan, TTK'nın 1352/I maddesinde³¹ sınırlı olarak sayılan alacaklardan biri veya birkaç tanesi için istenebilir. Deniz alacağı olarak sayılmayan bir istem hakkı için geminin ihtiyati haczi istenemez (1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 2/2; TTK m. 1353/III).³² Yine İİK'nın 257/I maddesinin aksine, geminin ihtiyati haczi için alacağın kanuni veya akdi rehinle temin edilmemiş olması zorunlu değildir (TTK m. 1353/II). Ayrıca para alacağı niteliğinde olmayan deniz alacakları için de geminin ihtiyati haczine karar verilmesi mümkündür.³³ İİK anlamında ihtiyati haciz ise rehinle temin edilmemiş para alacaklarına yönelik özel olarak ihdas edilmiş geçici bir hukuki koruma sistemidir.³⁴

Geminin ihtiyati haczi, alacaklının alacağına en kısa sürede ve kolay şekilde kavuşmasına yönelik geçici bir hukuki koruma önlemidir.³⁵ İhtiyati haczine karar

²⁸ Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 320. Kavram ve tanımlar için ayrıca bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 197; M. Ali Aksoy, 'Gemilerin İhtiyati Haczi' (2016) 123 TBB Dergisi 259, 261; Yeşilova Aras, 33.

²⁹ Alacaklının, somut olaya göre, borçlunun gemi dışındaki diğer malvarlığına yönelik olarak ihtiyati tedbir (HMK m. 389), ihtiyati haciz (HMK m. 257) veya kesin haciz yoluna başvurma hakkına da sahip olduğu vurgulanmalıdır.

³⁰ Yeşilova Aras, 44.

³¹ Krş. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 1/1.

³² Geminin ihtiyati haczi, deniz alacağı niteliğindeki istem haklarının teminat altına alınmasına yönelik yegâne hukuki yoldur. Daha açık anlatımla deniz alacağı niteliğinde olmayan alacakların teminat altına alınması için geminin ihtiyati haciz istenemeyeceği gibi deniz alacakları için geminin ihtiyati haczi dışında gemi üzerine başkaca bir geçici tedbir veya seferden menedilmesine karar verilemez (TTK m. 1353/I).

³³ Atamer, *Deniz İcra*, 379; Yeşilova Aras, 72.

³⁴ İhtiyati haciz, para alacaklarına yönelik özel olarak ihdas edilmiş geçici bir hukuki koruma sistemidir. Bu haliyle diğer bir koruma müessesesi olan ihtiyati tedbirden ayrılır. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.

³⁵ Hatta Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, genel anlamda ihtiyati haczi cebri icra çeşitlerinden cüz'i icra arasında sayılması gerektiğini belirtmektedir. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 8.

verilen gemi, alacaklının istemi üzerine yetkili icra müdürlüğünce seferden men edilerek muhafaza altına alınır (TTK m. 1366/I). Bu anlamda geminin ihtiyati haczinin en önemli fonksiyonu, alacaklının istem hakkına kavuşmasına teminat sağlamak üzere geminin muhafaza altına alınmasıdır.³⁶ Alacaklı olduğu kesinleşen istem sahibi, yargılama sonunda geminin kesin haczi ve paraya çevrilmesi veya geminin serbest bırakılması için depo edilen para vasıtasıyla alacağına kavuşma imkânı kazanır.

Geminin ihtiyati haczi, aynı zamanda, ikame güvence sağlanmasına da hizmet eder. Gemilerin ihtiyati haczinin bu fonksiyonu, özellikle, ihtiyati haciz kararının infazının sonucu ortaya çıkar. Öyle ki kararın infazından olumsuz etkilenen borçlu veya borçlu olmayan malik ya da taşıyanların, geminin tekrar seferine çıkmasını sağlamak amacıyla farklı çözümler veya teminatlar önererek alternatif çözümler sağlanması mümkündür.³⁷

B. Uluslararası Kaynaklar

Gemilerin ihtiyati haczi konusunda devletlerin farklı uygulamaları, konunun uluslararası bir sözleşme ile düzenlenmesini zorunlu kılmış³⁸ ve bu amaçla 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Hacine Dair Uluslararası Sözleşme (*International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships – 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi*) kabul edilmiştir.³⁹ 24 Şubat 1956 tarihinde yürürlüğe giren⁴⁰ ve Türkiye'nin taraf olmadığı⁴¹ Sözleşme, herhangi bir taraf devlette, taraf bir devletin bayrağını taşıyan bütün deniz gemilerine uygulanır (1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi m. 8/1). 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi uyarınca gemi

³⁶ Yeşilova Aras, 44.

³⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeşilova Aras, 60.

³⁸ Çetingil, 161. Hazırlık süreci için ayrıca bkz. Konyalı, 60.

³⁹ Sözleşme metni için bkz. <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20439/volume-439-i-6330-english.pdf> s.e.t. 02 Ağustos 2025. Gayri resmi Türkçe metin ve bilgiler için bkz. Georges Ripet, 'Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları' (1953) 19(1-2) İÜHF 432, 453; Fahiman Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar* (B. 1, Tekil Neşriyat 1987) 30-35 (Uluslararası Konvansiyonlar).

⁴⁰ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 14/a maddesi uyarınca Sözleşme, ikinci onay belgesinin verilmesinden altı ay sonra onaylayan ilk iki devlet arasında yürürlüğe girecek; sonraki her bir Devlet için ise onay kendi onay belgesini verdiği tarihten altı ay sonra yürürlüğe girmiş olacaktır. Ayrıntılı bilgi ve değerlendirme için bkz. Çetingil, 173.

⁴¹ Türkiye'nin 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine "ihtiyati haciz hakkının sınırlandırıldığı gerekçesiyle" katılmadığı hususunda bkz. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324)* (Dönem 23, Yasama Yılı 2, S. Sayısı: 96), 414.



üzerinde ihtiyati haciz ancak Sözleşmenin 1/1 maddesinde onyedinci bent halinde sayılan deniz alacağı için ve bir yargı kararı ile uygulanabilir.⁴²

1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin uygulanmasında ortaya çıkan sorunlar, yeni bir sözleşmenin hazırlanması zorunlu kılmış⁴³ ve bu amaçla 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi hazırlanmıştır.⁴⁴ Konuyla ilgili hazırlanan bu son Sözleşme ise 14.09.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁴⁵

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nde de gemi hakkında ihtiyati haciz kararı yalnızca sözleşmenin 1/1 maddesinde sayılan sınırlı sayılan deniz alacakları için öngörülmüştür. Deniz alacaklarının sayısı ise 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine göre artırılmıştır. Bu kapsamda geminin “çatma veya diğer bir şekilde neden olduğu zararlar” şeklindeki deniz alacağı, “geminin işletilmesinin sebep olduğu zıya veya hasar (m. 1/1-a)” şeklinde yeniden düzenlenerek deniz alacağının kapsamı genişletilmiştir.⁴⁶ Yine farklı olarak “çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlara gemi ile verilen zararlar (m. 1/1-d)”, “batmış, enkaz hakine gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması vb. giderler (m. 1/1-e)”, “liman, kanal, iskele vb. için ödenecek resim veya ücretler (m. 1/1-n)”, “gemi için ödenen sigorta primleri (m. 1/1-q) ve her türlü komisyon, broker veya acente ücretleri (m. 1/1-r)” ile “geminin satışına ilişkin sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık (m. 1/1-v)” deniz alacağı olarak kabul edilmiştir.

Önceki haciz sözleşmesi gibi 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nde de gemi tanımı yapılmamış; konu ihtiyati haczi uygulayacak devletin ulusal kanuna bırakılmıştır.⁴⁷ Bununla birlikte sözleşmenin uygulanacağı gemilerle ilgili olarak 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesine göre iki farklılık getirilmiştir. Bunlardan birincisi “deniz gemisi (*seagoing ship*)” yerine “*ship*” teriminin kullanılmasıdır.

⁴² 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin uygulama şartları hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirme için bkz. Çetingil, 164; Tekil, 35; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, Bozak Matbaası 1973) 281 (Deniz Ticareti).

⁴³ Atamer, *Deniz Ticareti*, 211.

⁴⁴ Yeşilova Aras, 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin revizyonu amacıyla CMI bünyesinde bir çalışma grubunun oluşturulduğu ancak sorunların değişiklik protokolü ile giderilemeyecek kadar büyük olması sebebiyle yeni bir sözleşmenin hazırlanmasına karar verildiğini bildirmektedir. Yeşilova Aras, 13.

⁴⁵ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en s.e.t. 02. Ağustos 2025.

⁴⁶ Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* (B. 6, Alkım Yayınları 2001) 485 (Deniz Hukuku).

⁴⁷ Dolayısıyla ilgili Devletin kanunlarına göre gemi vasfında olmayan deniz araçlarının ihtiyati haczi istenemeyecektir. Yeşilova Aras, 69.



Böylelikle karşılaştırmalı hukukta sıklıkla karşılaşılan “deniz gemisi – içsu gemisi” ayırımına son verilmiştir. Diğer farklılık ise donamaya ait gemiler ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemilerinin açık şekilde sözleşmenin kapsamı dışında tutulmasıdır (m. 8/2).⁴⁸

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin 8/1 maddesinde Sözleşmenin, taraf devletlerden birisinin yargı yetkisine tabi olan her gemiye, geminin taraf bir devletin bayrağını taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın uygulanacağı düzenlenmiştir.⁴⁹ Bu haliyle madde, yabancılık unsuru bulunup bulunmadığına bakılmaksızın, her türlü ihtiyati haciz isteminde uygulanması gerektiği şeklinde yorumlanmaya açıktır.⁵⁰

2. Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi

1956 tarihli eski TTK’da denizde cebri icraya ilişkin özel düzenlemelerin yokluğu ve İİK’nın 23/IV maddesinde sicile kayıtlı Türk Bayraklı gemilerin taşınmaz olarak kabul edilmiş olması, uygulamada, gemilerin ihtiyati haczi konusunda pek çok sorun yaşanması yol açmıştır. Bu sebeple TTK’da konu ile ilgili ayrıntılı düzenleme ve yenilikler yapılmıştır.⁵¹ Bu kapsamda İİK’nın 257/I maddesinden ayrılarak, rehinle temin edilmiş olsa dahi gemilerin ihtiyati haczi ancak deniz alacakları için mümkün kılınmış; deniz alacağı niteliğinde olmayan alacaklar için geminin ihtiyati haczi yolu kapatılmıştır.⁵²

⁴⁸ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi’nde ise Devlet gemilerinin bağımsızlığı hakkında herhangi bir özel kural mevcut değildi. Bkz. Çetingil, 173. Aslında bu durum bir eksiklik olarak görülmemelidir. Zira 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Immunity of State-owned Vessels*)’nin 3. maddesinde bu tür devlet gemileri haciz dâhil yargı bağımsızlığına tabi kılınmıştır.

⁴⁹ 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi’nin 8/1 maddesinde ise sözleşmenin uygulanması için hem geminin bayrağını taşıdığı hem de ihtiyati haciz talebinin uygulanacak devletin, taraf devlet olması şartı aranmıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, 191; Tekil, Uluslararası Konvansiyonlar, 39.

⁵⁰ Türk Hukuku bakımından aşağıda ayrıntılı değerlendirme yapılmıştır.

⁵¹ TTK’da gemilerin ihtiyati haczine ilişkin düzenlemelerin sebepleri için bkz. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416; Atamer, *Deniz İcra*, 165.

⁵² TTK ile getirilen değişiklik ve yenilikler için bkz. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 63.



A. Kaynaklar

TTK'da gemilerin ihtiyati haczi, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi esas alınarak düzenlenmiştir.⁵³ Bu kapsamda TTK'nın deniz alacaklarına ilişkin 1352. maddesi⁵⁴ ile deniz alacaklarının teminat altına alınması için yalnızca geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi (TTK m. 1353/I), deniz alacağı niteliğinde olmayan istemler için geminin ihtiyati haczi yolunun kapatılmasına (TTK m. 1353/III) ilişkin hükümleri sözleşmeden aynen alınmıştır. Yine usule ilişkin yetki veya tahkim kaydına rağmen yetkili mahkemelerin ihtiyati haciz kararı verilebileceği (TTK m. 1356) ve ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili mahkemenin, ihtiyati haczi tamamlamak üzere açılacak dava hakkında da yetkili olduğuna (TTK m. 1359) dair hükümlerin kaynağı da 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesidir.

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi, gemilerin ihtiyati haczine ilişkin tüm usul işlemlerini düzenleyen bir sözleşme niteliğinde değildir. Geminin ihtiyaten haczedilmesi veya serbest bırakılmasına ilişkin usul işlemleri, ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyati haciz için başvuru devlet hukukuna tabi tutulmuştur (1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 2/4). *Lex fori* ilkesi uyarınca TTK'ya, İİK hükümlerini dikkate alarak, özellikle ihtiyati haciz istemine yönelik usul işlemlerine yönelik özel hükümler derç edilmiştir.⁵⁵

B. TTK'ya Göre Geminin İhtiyati Haczinin Şartları

TTK hükümleri uyarınca gemilerin ihtiyati haczi⁵⁶ konusunda ayrıntıya girilmesi çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, TTK uyarınca bir geminin ihtiyati

⁵³ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416. TTK'nın hazırlandığı dönemde Türkiye sözleşmeye taraf olmadığı gibi 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi de henüz yürürlüğe girmemişti.

⁵⁴ Yalnızca Sözleşme'nin 1/1-p maddesinden farklı olarak 1353/1-p maddesine “*gemi için alınmış krediler dahil olmak üzere*” ifadesi eklenmiştir. Yine Sözleşme'nin 1/1-q ve r maddelerindeki “kiracı (*demise charterer*)” terimleri TTK'nın 1352 maddesine alınmamış; “q” harfi Türkçede olmadığından sıralama da buna göre düzenlenmiştir. TTK'nın 1352/1-p maddesi kapsamında yapılan değişikliğin eleştirisi ve değerlendirmeler için bkz. Sami Aksoy, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri’ (2018) 34(2) BATİDER 199, 199; Kerim Atamer, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriye Yanıt’ (2018) 34(3) BATİDER 315, 315 (‘Deniz Alacaklarına’); Yeşilova Aras, 99.

⁵⁵ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416.

⁵⁶ Gemilerin ihtiyati haczine ilişkin hükümlerin 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nden aynen alınmasıyla, TTK ile uluslararası uygulama arasında da yeknesaklık sağlamıştır. Bu açıdan, TTK kapsamında geminin ihtiyati haczinin şartlarına ilişkin yapılan açıklamalar, kural olarak, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi bakımından da geçerlidir.

haczinin istenilmesinin ön şartı, alacağın, deniz alacağı niteliğinde olmasıdır (TTK m. 1353/I). Deniz alacaklarından başka alacaklar için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III).⁵⁷ Bu açıdan alacaklı, istemin TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi gerekli ve yeterlidir (TTK m. 1362).⁵⁸ Aynı zamanda gemi, ihtiyati haczi caiz gemilerden olmalıdır.⁵⁹ İhtiyati haciz istenebilecek gemiler ise deniz alacağından sorumluluk ve geminin maliki veya kiracına göre, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 3. maddesinden alınan, TTK'nın 1369/I maddesinde ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

Borçlunun, üzerinde deniz alacağı doğan geminin maliki veya kiracısı ya da tahsis olunanı yahut taşıtanı olması halinde, mülkiyetindeki diğer gemilerin ihtiyati haczi de mümkündür (TTK m. 1369/II). Buna karşın geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklar için yalnızca uyuşmazlığın konusu olan gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilir (TTK m. 1369/III).

İhtiyati haciz kararı verilebilmesi için gemi, aynı zamanda, Türk Mahkemelerinin yargı yetkisi alanına girmiş olmalıdır. Yetkili mahkeme ise TTK'nın 1354 ve 1555 maddelerinde Türk ve yabancı bayraklı gemiler için ayrı ayrı düzenlenmiştir. Türk Bayraklı gemiler için sicile kayıtlı olup olmadığına göre sabit yetkili mahkemeler sayılmıştır.⁶⁰ Türk Bayraklı gemiler için ayrıca geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı veya kızağa bağlandığı yer mahkemesi de yetkili olarak kabul edilmiştir.⁶¹ Yabancı bayraklı gemiler hakkında ise, yalnızca, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi yetkili kılınmıştır. Bu açıdan yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilmesi,

⁵⁷ Deniz alacağı niteliğindeki alacak, kural olarak, muaccel olmalıdır. Vadesi gelmemiş (müeccel) deniz alacakları için ise ancak İİK'nın 257/II maddesinde öngörülen şartlar gerçekleşmesi halinde geminin ihtiyati haczi istenebilir (TTK m. 1353/V). Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 174; Yılmaz, 163; Konyalı, 146.

⁵⁸ Ayrıntılı bilgi ve ilgili Yargıtay kararları için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 220.

⁵⁹ TTK m. 935/I-c uyarınca TTK'nın cebri icraya ilişkin hükümleri donanmaya ait gemiler ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler hakkında uygulanmaz. Bu durum 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 8/II maddesi ile uyumludur.

⁶⁰ Türk Uluslararası Gemi Sicili dâhil Türk Gemi Siciline kayıtlı gemiler için sicil yeri mahkemesi, sicile kayıtlı olmayan gemiler için malikin yerleşim yeri, TTK'nın 941/III maddesi uyarınca özel sicile kayıtlı gemiler de ise kiracının yerleşim yeri mahkemesi. Bkz. TTK m. 1354/I.

⁶¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 208.



“geminin o mahkemenin yargı çevresi içinde seferine ara vermesi şartı(na)⁶² bağlanmıştır.

TTK’nın 1363. maddesinde ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için alacaklının, kural olarak,⁶³ 10.000 Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) tutarında bir teminat⁶⁴ vermesi zorunlu tutulmuştur.⁶⁵ Yine ihtiyati haciz kararı alan alacaklı, kararın verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde, kararı veren mahkemenin yargı çevresi veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın infazını istemelidir. Aksi hâlde, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar (TTK m. 1364).⁶⁶

C. Yabancılık Unsuru Tartışması

1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin ilgili hükümleri Türkiye’nin Sözleşmeye henüz taraf olmadığı⁶⁷ dönemde TTK’ya derç edilmiştir. Aynı zamanda Türkiye, Sözleşme katılmaya karar vermiş⁶⁸ ve bu amaçla hazırlanan katılma belgesini 11 Eylül 2019 tarihinde sunmuştur.⁶⁹ Sözleşmenin 14/2 maddesi uyarınca da 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi hükümleri, 11 Aralık 2019 tarihi itibarıyla, Türkiye’nin iç hukuk kuralı haline gelmiştir.⁷⁰

⁶² Atamer, *Deniz İcra*, 210. Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemilerin ihtiyati haczi konusundaki tartışma ve eleştiriler için bkz. Fevzi Topsoy, ‘Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu’ (2016) 74(1) İÜHFİM 397, 411; Nurray Ekşi, ‘Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması’ (2017) 37(1) Public and Private International Law Bulletin 125, 142; Atamer, *Deniz İcra*, 211; Yeşilova Aras, 257; Yılmaz, 217.

⁶³ Gemi adamlarının gemide çalıştırılmasından doğan ücret alacakları teminat yatırılmasından muaf tutulmuştur. Bkz. TTK m. 1363/III.

⁶⁴ 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin 6/1 maddesinde mahkemenin, alacaklının teminat vermesini şart koşabileceği düzenlenmiş; ayrıntılı düzenleme yapılması mahkemenin hukukuna bırakılmıştır. Mahkeme talep edilmesi halinde somut olaya göre teminat miktarını arttırabileceği gibi azaltabilecektir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 225; Yeşilova Aras, 101; Aksoy M. A, 277; Konyalı, 178; Yılmaz, 343.

⁶⁵ Maddenin lafzından, teminat yatırılmadan mahkemenin ihtiyati haciz kararı veremeyeceği anlaşılmaktadır. Aksi halde verilen ihtiyati haciz kararı geçerli olmamalıdır.

⁶⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 233; Aksoy M. A, 281; Konyalı, 173; Yılmaz, 373.

⁶⁷ TTK’nın hazırlık çalışmalarında 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi henüz yürürlüğe dahi girmemişti.

⁶⁸ 03 Mayıs 2019 tarihli 1034 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi için bkz. RG 03.05.2019/30763(Mükerrer).

⁶⁹ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en s.e.t. 02 Ağustos 2025.

⁷⁰ 1982 Anayasası 90/V; “*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir.*”



Böylelikle gemilerin ihtiyati haczi konusunda Türkiye’de, TTK ve 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi olmak üzere iki maddi hukuk kuralı oluşmuştur. Bu durum doktrinde, özellikle, yabancılık unsur taşımayan ihtiyati haciz taleplerinde hangi hukuk kuralının öncelikle uygulanması gerektiği yönünde farklı görüşlerin ileri sürülmesine yol açmıştır.

Türkiye’nin henüz sözleşmeye taraf olmadığı döneme ait birinci görüşe göre, taraf olunması halinde 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi, uyuşmazlığın yabancılık unsuru taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın öncelikle uygulanmalıdır.⁷¹ Hatta bu durumda TTK’daki hükümler ilga edilmiş olacaktır.⁷²

Diğer görüşe göre ise 1999 Gemilerin İhtiyati Sözleşmesi’nin 8/1 maddesinden yola çıkılarak, yabancılık unsuru bulunup bulunmadığına bakılmaksızın sözleşmenin her gemi hakkındaki uygulanması yönünde bir çıkarım yerinde değildir. Zira 1999 Gemilerin İhtiyati Sözleşmesi’nin 8/6 maddesinde açık şekilde, sözleşme hükümlerinin, taraf devletin yargı yetkisine fiilen tabi bulunan ve bayrağını taşıyan bir geminin mutlak meskeni veya esas işyeri o devlette bulunan bir kişi tarafından ihtiyaten haczedilmesiyle ilgili o devletin yürürlükteki hukukunu değiştirmeyeceği veya etkilemeyeceği düzenlenmiştir. Bu açıdan, geminin bayrağı ile deniz alacaklısının yerleşim yerinin yargılamayı yapan devletin uyrukluğunda olması durumunda, ihtiyati haciz kararı ve diğer yargılama mahkemenin hukukuna göre yürütülmelidir.⁷³

Sorun ayrı bir çalışma konusu olacak kadar geniştir. Bu sebeple konu hakkında bir değerlendirme yapılması, çalışmanın amaç ve sınırlarını aşacaktır. Nitekim kamuoyu ile paylaşılan taslak Cebri İcra Kanunu (Taslak Kanun)⁷⁴ genel gerekçesinde, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin 11.12.2019 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girdiğinin belirtilmesine rağmen, yabancılık unsuru ve TTK’nın mevcut hükümlerinin zımni olarak ilga edilip

⁷¹ Atamer, *Deniz Ticareti*, 212; Atamer, ‘Deniz Alacaklarına’, 320; Aksoy S, 212.

⁷² Kerim Atamer, ‘Deniz İcra Hükümleri’ne Genel Bakış’ (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 ve 34 (‘Deniz İcra Hükümlerine’).

⁷³ Yeşilova Aras, 29. Benzer yönde bkz. Konyalı, 100 ve 203. Bununla birlikte yazar, “sınırlandırma tedbiri” hariç 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin TTK’ya alınmış olması sebebiyle, yabancılık unsuru taşımayan uyuşmazlıklarda Sözleşme hükümlerinin uygulanmamasının Türk Hukuku bakımından farklılık yaratmayacağını; ancak yalnızca seferden men tedbirinin TTK’ya alınmış olmasının bir eksiklik olduğunu belirtmektedir.

⁷⁴ ‘Cebri İcra Kanun Taslağı’
<<https://mgm.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/24072025161511Cebr%C3%AE%20C4%B0cra%20Kanunu%20Tasla%C4%9F%C4%B1%20-%20C4%B0kili%20Tablo%20PDF.pdf>> s.e.t. 17Ağustos 2025.



edilmediği tartışmasına girilmemiştir.⁷⁵ Taslak Kanun'un 489. maddesinde ise "Bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bir geminin Türkiye'de ihtiyati haczi bu Kısım hükümlerine tabi" olduğu belirtilmiştir.⁷⁶ Taslak Kanun'un bu şekilde yasalaşması halinde, yeni Kanun ile 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi arasında *lex specialis* ve *lex posterior* değerlendirmeleri⁷⁷ ve özellikle yabancılık unsurunun varlığı ayrı bir tartışma konusu olmaya devam edecektir.⁷⁸

IV. ORTAĞIN ŞİRKETE YÖNELİK İSTEMLERİNİN "DENİZ ALACAĞI" OLUP OLMAMASI SORUNU

Ortak farklı hukuki ilişki ve sebeplerle şirketten istem hakkına sahip olabilir. Kuşkusuz bunların başında ortaklık haklarının kullanılmasından doğan istemler gelir. Yine ortağın şirket ile işlem yapması veya şirket lehine harcama yapması nedeniyle şirketten alacaklı olması da mümkündür. Uygulamada ortağın şirkete ödünç (borç) vermesi veya şirket lehine kefil olması ya da aval vermesine de sıklıkla karşılaşılr. Bu nedenle ortağın şirkete yönelik istemleri farklı ihtimallere göre ayrı başlıklar altında tartışılmıştır.

1. Ortaklık Haklarının Kullanılması Bakımından

Şirketler hukukunda konularına göre ortaklık hakları, genel olarak, "katılma hakları" ve "mali haklar" olarak iki şekilde tasnif edilir.⁷⁹ Bunlardan katılma

⁷⁵ Taslak Kanun ile TTK'nın "Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler başlıklı 1350 ila 1400 üncü maddelerinde yer alan özel hükümler "Deniz Cebri İcra" başlığı altında Taslağa alınmıştır(tur)".

⁷⁶ Taslak Kanun'un 489. maddesi gereğesinde, "bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın Türkiye'de, diğer bir anlatımla Türk mahkemelerinin yargı yetkisi alanında bulunan bir geminin seferden men edilmek suretiyle ihtiyati haczinin geminin ihtiyati haczi hakkındaki Altıncı Kısım hükümlerine tabi olduğu" belirtilmiş, deniz alacağının Türkiye'de doğmuş olup olmaması şartına değinilmemiştir.

⁷⁷ Deniz icra hukukuna ilişkin hükümlerin yeni bir Kanun'da düzenlenmesi durumunda, bu hükümlerin *lex posterior* niteliğinde olacağı; ancak yabancılık unsuru taşıyan istemler bakımından *lex specialist* olması sebebiyle 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin öncelikle uygulanması gerektiği hususunda bkz. Yeşilova Aras, 18.

⁷⁸ Bu sebeple, ilgili BAM kararlarında mahkemelerin herhangi bir tartışmaya girmeksizin doğrudan TTK hükümlerini uygulamaları da dikkate alınarak, doktrindeki bu görüş ayrılığı hakkında herhangi bir değerlendirme yapılmaksızın çalışmada, genel olarak, TTK hükümleri kapsamında bir inceleme yapılmıştır. Bununla birlikte çalışmanın ilgili kesimlerinde TTK ile mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Sözleşmesi'nin konuyla doğrudan ilgili hükümleri birlikte analiz edilmiştir.

⁷⁹ Ayrıntılı bilgi için genel olarak bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, Ortaklıklar I, 686; Pulaşlı, Şirketler Hukuku, 574; Şaban Kayıhan, Şirketler Hukuku (B. 4, Seçkin Yayınları 2020) 231; Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar ve Mehmet Özdamar, Şirketler Hukuku, Genel Esaslar (B. 3, Yetkin Yayınlar 2021) 345; Hasan Pulaşlı, Şirketler Hukuku Şerhi, C. III (B. 4, Adalet

hakları, ortaklarının genel kurula katılma, oy hakkı, bilgi alma ve inceleme hakkı gibi niteliği itibariyle parasal olmayan hakları ifade eder. Hukuki anlamda katılma hakları, bir alacak hakkı değildir. Dolayısıyla TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan deniz alacaklarından birisine dâhil olması mümkün değildir. Bununla birlikte katılma hakları, somut olaya göre, ortağa, meydana gelen zararın tazminini isteme hakkı da verdiği için konu; katılma hakları ve mali haklar şeklinde iki başlık altında incelenmiştir.

A. Katılma Hakları

a. Genel Olarak

Ortakların katılma hakları, genel olarak, genel kurula katılma ve oy hakkı, bilgi alma ve inceleme hakkı, özel denetim isteme hakkı ile genel kurul kararlarının iptalini isteme hakkı olarak sayılabilir. Bu haklar vazgeçilmez nitelikte olup önceden feragat edilmesi hukuken mümkün değildir.⁸⁰

Katılma hakkı engellenen ortak, meydana gelen zararın tazminini isteme hakkına sahip olsa da katılma haklarının hiç birisi doğrudan bir parasal alacak niteliğinde değildir. Bu hakkı engellenen ortak, somut olaya göre, TTK'da düzenlenen bir takım hak ve yetkilere sahip olur. Örneğin genel kurul toplantısına katılma veya oy vermesi engellenen ortak, genel kurulun veya ilgili kararın iptalini isteyebilir (TTK m. 446/II).⁸¹ Yine bilgi alma veya inceleme hakkının kullanılması engellenen ortak, genel kurul kararının iptalini isteyebileceği gibi inceleme hakkını mahkeme vasıtasıyla da kullanabilir (TTK m. 437/III).⁸² Özel denetçi atanması isteme hakkı ise genel kurul ve mahkeme kararıyla kullanılabilen bir haktır. Her ortak genel kuruldan özel denetçi atanmasını isteyebilmesine rağmen, bu istemin reddi halinde mahkemeden özel denetçi atanmasını isteme hakkı, yalnızca azlık tabir edilen belirli bir paya⁸³ sahip ortak veya ortaklara

Yayınevi 2022) 1909 (Şerh III); Mehmet Bahtiyar, *Ortaklıklar Hukuku* (B. 16, Beta Yayınları 2022) 248.

⁸⁰ Reha Poroy, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, C. II (B. 14, Vedat Kitapçılık 2019) 9 (Ortaklıklar II); Pulaşlı, *Şerh III*, 1974 ve 2019.

⁸¹ Konu hakkında bkz. Erdoğan Moroğlu, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (B. 7, On İki Levha Yayınları 2014) 275.

⁸² Ayrıntılı bilgi için bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 64; Pulaşlı, *Şerh III*, 2041.

⁸³ Sermayenin 1/10'u, halka açık anonim şirketlerde 1/20 veya payların itibari değeri 1.000.000 TL olan pay sahipleri. TTK m. 439/I.



tanınmıştır.⁸⁴ Bu açıdan İİK'nın 257/I maddesi uyarınca bu hakları teminat altına almak için ihtiyati haciz kararı alınması mümkün değildir.

b. Deniz Alacağı Olma Sorunu

Gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için istemin TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan deniz alacaklarından birisi olması gereklidir (TTK m. 1353/III). Bu açıdan katılma hakkından doğan istem nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczinin istenebilmesi, istemin deniz alacağı olması şartına bağlıdır.

Katılma alacaklarının TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan istemlerden birine dâhil edilmesinin mümkün olmadığı görünmektedir. Zira katılma alacaklarının konusu doğrudan para veya parasal nitelikte bir alacak değildir. Dolayısıyla katılma haklarının, parasal nitelikteki deniz alacaklarından birisine dâhil olması zaten hukuken mümkün değildir.

Parasal olmayan alacaklardan ise yalnızca geminin mülkiyeti, gemi ipoteği veya zilyetlik gibi eşya hukukundan doğan istemler deniz alacağı olarak sayılmıştır.⁸⁵ Ayrıntıya girilmemekle birlikte, katılma haklarından doğan istemler, şirketin maliki olduğu gemi üzerinde herhangi bir şekilde mülkiyet veya zilyetlik şeklinde bir hak bahşetmez. Bu açıdan katılma haklarının, ortağa, şirketin malik olduğu gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı vermediği kabul edilmelidir.

B. Malvarlığı Hakları

a. Genel Olarak

Ortakların malvarlığı hakları, genel olarak, kârdan pay alma, bedelsiz pay edinme, rüçhan ve tasfiye payı alma hakkı olarak sayılabilir. Bunlardan rüçhan

⁸⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Fevzi Topsoy, 'Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı', Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 291; Tuğba Çiftçi, 'Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı', Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 339.

⁸⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 379. Ayrıca bkz. Yeşilova Aras, 72. Yazar, TTK'nın. 1352/1-t,u,v ve y maddelerindeki gemi mülkiyeti ile onu sınırlayan aynı haklarla ilişkili uyumsuzluklar ve zilyetlikler ile ilgili istemlerin haricindeki diğer deniz alacaklarının parasal alacakları oluşturduğu hususunda belirtmektedir. Buna göre TTK'nın 1352/1-u maddesindeki (1999 Gemilerin Haczi Sözleşmesi m. 1/1-t) geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyumsuzluk da parasal nitelikte olmayan deniz alacağıdır.

hakkı, sermayenin artırılmasıyla ortaya çıkan yeni payları, mevcut payı oranında, öncelikle alma hakkını ifade eder (TTK m. 461/I ve 591/I). Rüşhan hakkı, kural olarak, sınırlandırılmaz veya kaldırılmaz.⁸⁶ Bu hakkını kullanması engellenen veya kısıtlanan ortak, ilgili genel kurul kararının iptali isteme veya yöneticilerin sorumluluğa gitme yolunu işletebilir. Bu hakların ise şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı vermeyeceği açıktır.

Tasfiye payı hakkı, ortağın, şirketin sona ermesi durumunda tasfiye sonucunda kalan tutara payı oranında katılma hakkıdır (TTK m. 507/I). Geminin kullanımının sermaye olarak getirilmesinin haricinde⁸⁷ tasfiye payı, kural olarak, geminin paraya çevrilmesi sonucunda nakit olarak ödenir (TTK m. 543/III). Tasfiye payı hakkı ancak şirketin sona ermesi durumunda ileri sürülebileceğinden,⁸⁸ şirket faaliyeti devam ettiği sürece, bu hak nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini istenmesi hukuken mümkün değildir.

Genel anlamda bedelsiz pay edinme hakkı ise şirketin iç kaynaklarının şirket sermayesine eklenmesiyle oluşturulan paylardan ortakların, payları oranında bedelsiz olarak iktisap etmeleridir.⁸⁹ Ortaklar bedelsiz payları, sermaye artırımının tescili ile birlikte kendiliğinden iktisap ederler (TTK m. 462/III). Daha açık anlatımla ortağın bu haktan yararlanması için herhangi bir istemde bulunması gerekmez.⁹⁰ Dolayısıyla bu hakkın kullanılması nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczinin istenemeyeceği de söylemek yanlış olmayacaktır. Bu nedenle konu, özellikle, kârdan pay alma hakkı çerçevesinde tartışılmalıdır.

b. Kâr Payı Alma Hakkı

Her ortak, kanun ve esas sözleşme hükümleri çerçevesinde ortaklara dağıtılması kararlaştırılmış net dönem kârından kendisine düşen payı alma hakkına sahiptir

⁸⁶ Pay sahibinin rüşhan hakkı ancak halka arz, işletme ve iştiraklerin devralınması veya işçilerin şirkete katılmaları gibi haklı sebeple sınırlandırılabilir veya kaldırılabilir. TTK m. 461/II ve TTK m. 591/II. Ayrıntılı bilgi için bkz. İbrahim Bektaş, *Anonim Ortaklıklarda Yeni Pay Alma (Rüşhan) Hakkının Kısıtlanması ve Devri* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2023) 172; Hasan Pulaşlı, 'Anonim Şirketlerde Yeni Pay Alma, Rüşhan ve Kar Payı Hakkına İlişkin Önemli Sorunlar' (2023) 39(2) BATİDER 239, 244.

⁸⁷ Bu durumda şirketin aktiflerinin pasiflerini karşılması kaydıyla, geminin kullanılmasını sermaye olarak getiren ortağa gemi aynen iade edilir.

⁸⁸ Tasfiye payı hakkının faaliyette bulunduğu sürece şirkete karşı ileri sürülemeyeceği hususunda bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 3; Pulaşlı, *Şerh III*, 1949.

⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, *Şerh III*, 1959.

⁹⁰ Bedelsiz paylar üzerindeki bu hak kaldırılmadığı ve sınırlandırılmadığı gibi bu haktan da vazgeçilemez. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, *Şerh III*, 1961.



(TTK m. 507/I ve TTK m. 608/I). Kâr payı ödenip ödenmeyeceği veya nasıl ödeneceğini belirleme yetkisi ise münhasıran genel kurula aittir. Genel kurul bu yetkisini bir başkasına devredemez (TTK m. 408/I-d ve TTK m. 616/I-e).⁹¹

Kâr payı alma hakkı kapsamında; genel kurulun kâr payı ödeme kararı almaması veya alınan karara rağmen kâr payının ortağa ödenmemesi şeklinde iki sorunun çıkması muhtemeldir.

aa. Kâr Payı Dağıtım Kararı Alınmaması

Doktrinde tartışmalı olmakla birlikte, anonim şirketlerde net dönem kârının en az yüzde beşinin pay sahiplerine dağıtılmasının zorunlu olduğu söylenebilir (TTK m. 519/I-c).⁹² Genel kurul, kural olarak, kâr dağıtım kararı almayıp net dönem kârının tamamının yedek akçeye ayrılması kararı alamaz. Aksi hâlde pay sahipleri alınan kararın butlanının tespitini isteyebileceği gibi şirketin feshi de gündeme gelebilir (TTK m. 531).

Limited şirketlerde ise şirket zararlarının karşılanması için gerekli olması veya şirketin gelişimi için yatırım yapılması ihtiyacının ciddi şekilde ortaya konulması ve bu durumun bütün ortakların menfaatine olması haricinde (TTK m. 608/III) kâr dağıtım kararı alınması gereklidir.⁹³ TTK'nın 608/III maddesine aykırı şekilde kâr dağıtım alınmayıp tüm net dönem kârının yedek akçeye ayrılması yönünde bir kararın, ortakların müktesep haklarını ihlal edeceğinden, iptali mümkündür.

Sermaye şirketlerinde gerekli karşılıklar ayrıldıktan sonra kanunen kâr dağıtım zorunlu olsa dahi genel kurulun kâr payı dağıtım kararı olmadıkça, ortaklar, şirketten kendisine düşen kâr payının ödenmesini isteyemezler.⁹⁴ Daha açık ifadeyle ortakların kâr payı isteme hakkı, genel kurulun kâr payı dağıtım kararıyla birlikte alacak hakkına dönüşür. Özellikle çoğunluğun keyfi tutumu

⁹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aslı E. Gürbüz Usluer, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016) 67; Kerem Çelikboya, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2021) 436.

⁹² Tartışmalar ve ayrıntılı bilgi için bkz. Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 695; Pulaşlı, *Şerh III*, 1928; Gürbüz Usluer, 91; Çelikboya, 72.

⁹³ Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 466; Kendigelen ve İsmail Kırca, *Şirketler Hukuku*, C. III (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2022) 298 (*Şirketler III*); Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C.III (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (*Şirketler III*).

⁹⁴ Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 702; Eriş, *Şirketler III*, 2597; Gürbüz Usluer, 68. Kar payı hakkının “geciktirici şarta bağlı bir talep hakkı niteliğinde” olduğu hususunda bkz. Pulaşlı, *Şerh III*, 1929.

nedeniyle kâr dağıtımını yerine tüm net dönem kârının yedek akçeye ayrılması kararının alınması ortaklara, somut olaya göre, alınan kararın iptali veya butlanını ya da şirketin feshini isteme hakkı verir.

Görüldüğü üzere haklı veya haksız şekilde kâr dağıtımını kararı alınmaması hâlinde ortaklar, yalnızca, şirketler hukukundan kaynaklanan bir takım haklara sahip olurlar. Daha açık ifadeyle ortaklar, genel kurul kararı olmadıkça, doğrudan şirkete yöneltilecek bir alacak davasıyla kâr payının kendisine ödenmesini sağlayamazlar. Bu açıdan genel kurulun haksız şekilde kâr dağıtımını kararı almaması veya alamaması,⁹⁵ ortaklara, deniz alacağı niteliğinde bir istem hakkı vermez.

bb. Kâr Payının Ortaklara Ödenmemesi

Genel kurulun kâr payı dağıtımına ilişkin kararını uygulama görevi şirketin yönetim organına⁹⁶ aittir. Yönetim organı kâr dağıtımını, genel kurul kararında belirlenen esaslar dâhilinde yapmakla yükümlüdür. Aksi halde, ayrıca bir ihtaraya gerek olmaksızın, şirketin temerrüdü gündeme gelir.⁹⁷

Muaccel olmuş kâr payı kendisine ödenmeyen ortak, bu hakkını doğrudan ilamsız icra yoluyla şirketten tahsil edebileceği gibi alacak davasıyla mahkeme aracılığıyla da talep edebilir. Somut olayın özelliklerine göre bu hakkın iflas yoluyla da istenmesi mümkündür. Yine ortak, dilerse, kâr payının ödenmemesinde kusuru bulunan yöneticinin kişisel sorumluluğuna giderek de uğramış olduğu zararın tazmini sağlayabilir. Kâr payının gereği gibi ödenmemesi ortağın doğrudan zararını oluşturacağından, mahkemece hükmedilecek tazminat doğrudan ilgili ortağa ödenir.

İkinci olasılıkta, daha açık ifadeyle, ortağın yalnızca kusurlu yöneticiye başvurması durumunda,⁹⁸ şirketin doğrudan sorumluluğundan bahsedilmeyeceğinden, şirkete ait geminin ihtiyati veya kesin haczinin gündeme gelmesi de hukuken mümkün olmayacaktır. Bu açıdan konu, özellikle, kâr payının tahsili amacıyla doğrudan şirkete yönelik istem hakkı çerçevesinde

⁹⁵ Örneğin genel kurulun hiç toplanmaması veya toplanmasının mümkün olmaması gibi.

⁹⁶ Anonim şirketlerde yönetim kurulu; limited şirketlerde müdür veya müdürler kurulu. Yönetim kurulu veya müdürler bu görevi bir başkasına devredemezler. Bkz. TTK m. 375/I-f ve TTK m. 625/I-g.

⁹⁷ Çelikboya, 463.

⁹⁸ Yönetim kurulu üyelerinin kar payı dağıtılmasındaki hukuki sorumlulukları hakkında bkz. Gürbüz Usluer, 268.



tartışılmalıdır. TTK'nın 1352/I maddesinde ise, kural olarak, gemi veya geminin işletilmesinden ileri gelen istemler deniz alacağı olarak sayılmıştır.

aaa. TTK m. 1352/I-f Kapsamında Değerlendirme

TTK'nın 1352/I-f maddesinde “*Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme(nin)*” deniz alacağı olduğu hükme bağlanmıştır. Madde metnindeki “geminin kiralanması (hire of the ship)” ifadesinin gemi kira sözleşmesi (TTK m. 1119) veya finansal kiralama sözleşmesine⁹⁹ konu gemileri gösterdiği tartışmasızdır.¹⁰⁰ Şirketin malik veya kiracısı olduğu bir gemi üzerinde ise şirket ortağı ile şirket veya ortakların kendi arasında TTK'nın 1352/I-f maddesi anlamında bir kira ilişkisinden bahsedilmez. Zira mülkiyet durumunda tek malik şirket; kira sözleşmesi ilişkisinde tek kiracı yine şirkettir.

Bununla birlikte TTK'nın 1352/I-f maddesindeki “geminin kullanılması (use of the ship)” ifadesi, özellikle tek duran malvarlığı olan gemiyi deniz ticaretinde kullanmak amacıyla kurulan bir şirkette, şirket sözleşmesinin,¹⁰¹ “geminin kullanılması ... amacıyla yapılmış her türlü sözleşme” olarak kabul edilip edilmeyeceğini ayrıca tartışmaya değer kılmaktadır. Zira münhasıran tek bir geminin işletilmesi amacıyla kurulan bir şirkette, aslında, dağıtımına karar verilen kâr bu geminin işletilmesi veya kullanılmasından elde edilen gelirden oluşmaktadır. Yine şirket sözleşmesinin de madde metnindeki “her tür sözleşme” kapsamında olduğunun ileri sürülmesi de mümkündür.

TTK'nın 1352/I-f maddesi, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-f maddesinden aynen alınmıştır.¹⁰² 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-f maddesinin kaynağı ise 1952 İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 1/I-d maddesidir. Farklı olarak 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'ne “bir charterpartide veya başkaca şekilde yer alıp olmadığına bakılmaksızın” ifadesi eklenmiş; ancak iki madde arasında anlamsal bir farklılık oluşturulmamıştır.¹⁰³

⁹⁹ 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu m. 18.

¹⁰⁰ Ayrıntılı bilgi ve intifa hakkı kurulmasının da madde kapsamında olduğuna dair bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 117.

¹⁰¹ Anonim şirketlerde ise esas sözleşme.

¹⁰² TTK m. 1352 madde gerekçesi. Bkz. *Türk Ticaret Kanunu*, 416.

¹⁰³ Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships* (B 5, Informa 2011), 3.155; Atamer, *Deniz İcra*, 116.

Madde metnindeki “geminin kullanılması (use ... of the ship)” ifadesi kira veya finansal kiralama sözleşmesi kapsamına girmeyen, geminin doğrudan kullanılmasına yönelik sözleşmeleri kapsmalıdır. Daha açık ifadeyle geminin, bir kira sözleşmesi düzenlenip düzenlenmesine bakılmaksızın, ortakların adı ve hesabına kullanılmasına yönelik sözleşmeler madde kapsamında olmalıdır. Nitekim gemi üzerinde intifa hakkı kurulması¹⁰⁴ ve gemi yönetim sözleşmeleri de maddenin kapsamına dâhil edilebilir.¹⁰⁵

Türk hukukunda tüm ticaret şirketleri, istisnasız, ortaklardan bağımsız hak ve fiil ehliyetine sahiptir. Şirketin maliki veya kiracısı olduğu bir geminin deniz ticaretinde kullanılmasından doğan tüm hak ve borçlar, yalnızca şirkete aittir. Ortaklar geminin işletilmesi nedeniyle doğrudan hak sahibi olamazlar ve borç altına girmezler. Diğer bir ifadeyle ortak, geminin işletilmesi nedeniyle elde edilen gelir üzerinde doğrudan istem hakkına sahip değildir.¹⁰⁶

Bu açıdan, şirketin dağıtımına karar verdiği kâr payı yalnızca bu geminin işletilmesinden elde edilmiş olsa dahi, ortağın kâr payı isteminin, doğrudan geminin kullanılmasından elde edilen gelir olduğunu söylenemez. Dolayısıyla ortağın şirkete yönelik kâr payı istemi, TTK'nın 1352/I-f maddesi kapsamında bir deniz alacağı niteliğinde olmamalıdır.

bbb. TTK m. 1352/I-u Kapsamında Değerlendirme

TTK'nın 1352/I-u maddesinde “*Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyumsuzluk*” deniz alacağı olarak sayılmıştır. TTK'nın 1352/I-u maddesi, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-t maddesinden aynen; 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-t maddesi ise gerekli değişiklikler yapılarak¹⁰⁷ 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinden alınmıştır.

¹⁰⁴ Atamer, *Deniz İcra*, 117; Yeşilova Aras, 82.

¹⁰⁵ Berlingieri, 3.140.

¹⁰⁶ Hatta tek kişilik şirket olsa dahi bu durum değişmez.

¹⁰⁷ 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde geminin ortak malikleri arasında geminin mülkiyet, zilyetlik, işletilme ve kazanç elde edilmesinden doğan istemlerin deniz alacağı olduğu hükmü bağlanmıştı. Sözleşmenin Fransızca metninde ise söz konusu madde, mülkiyet ve hak iddiası ile geminin işletilmesi şeklinde iki ayrı paragrafta düzenlenmişti. Bu haliyle Fransızca metinde geminin işletilmesi veya kazanç elde edilmesinden ileri gelen uyumsuzlukların geminin ortak malikleri arasında olup olmaması gerektiği çok açık değildi. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-s maddesinde ise geminin mülkiyeti veya zilyetliğinin deniz alacağı olduğu ayrıca düzenlendiğinden, 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-p



Her üç madde metninde de “ortak malikler (*co-owners*)” ifadesi aynen korunmuş ancak ifadenin tanımı yapılmamıştır. İfadenin medeni hukuktaki birlikte mülkiyetten farklı olup olmadığı özellikle şirket ortaklığının “ortak malik” sıfatı verip vermediği ayrıca tartışmaya değerdir.

TTK’nın 1352/I maddesi ve mehz Sözleşmede “geminin ortak malikleri” ifadesinin tanımlanmamış olması, aslında, kanun koyucunun terime medeni hukuktaki tanımından farklı bir anlam vermediği şeklinde yorumlanmalıdır.¹⁰⁸ Daha açık ifadeyle, “geminin ortak malikleri” ifadesi, eşya hukukundaki birlikte mülkiyetten¹⁰⁹ farklı bir anlam taşımaz.¹¹⁰ Bu anlamda ortak malik terimi, genel olarak, bir gemiye birlikte malik olan paydaş veya ortakları ifade eder. Bu kapsamda donatma iştirakindeki müşterek donatanlar arasındaki geminin işletilmesine yönelik uyuşmazlıklar yanında, uygulamada ortaya çıkması pek olası olmasa da, adi şirket ortakları veya mirasçılar arasında geminin işletilmesinden doğan istemlerin deniz alacağı niteliğinde olduğu tartışmasızdır.

Yukarıda vurgulandığı üzere Türk Hukukunda tüm ticaret şirketleri, şirket ortaklarından bağımsız tüzel kişiliğe ve dolayısıyla hak ve fiil ehliyetine sahiptir. Şirketin malik olduğu tüm ekonomik değerler ortaklara değil; şirkete aittir. Ortağın tasarruf veya istem hakkı yalnızca şirketteki payı üzerindedir. Ortak, şirketin malvarlığı üzerinde doğrudan bir tasarruf veya istem hakkına sahip değildir. Tek kişilik bir anonim veya limited şirkette ortak, aynı zamanda şirketin yönetim organı olsa dahi, şirketin malvarlığı üzerinde doğrudan tasarruf hakkına haiz değildir. Dolayısıyla şirketin tek başına malik olduğu gemi üzerinde, şirket ortakları arasında veya ortak ile şirket arasında birlikte mülkiyet ilişkisinden bahsedilemez.¹¹¹ Şirketin tek duran malvarlığı işletilmekte olan gemi olsa da bu sonuç değişmez.

Bu açıdan, şirketin ortakları veya ortak ile şirket arasında geminin işletilmesinden veya gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyuşmazlıklar, ortaklara, TTK’nın 1352/I-u maddesi uyarınca geminin ihtiyati haczini isteme hakkı vermez.¹¹² Aynı şekilde şirketin ortakları ile şirketin, adi şirket veya donatma

maddesindeki “mülkiyet ve zilyetlik” terimleri 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi’nin 1/I-t maddesine alınmamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Berlingieri, 3.460.

¹⁰⁸ Krş. TTK m.1/I.

¹⁰⁹ Paylı mülkiyet (TMK m. 688) veya elbirliği mülkiyet (TMK m. 701).

¹¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 151.

¹¹¹ Bkz. A. Lale Sirmen, *Eşya Hukuku* (B. 6, Yetkin Yayınları 2018), 276.

¹¹² Yukarıda 85 nolu dipnotta da vurgulandığı üzere, *Yeşilova Aras* TTK’nın 1352/I-u maddesinin, ortaklar malikler arasında gemiden sağlanan hasıllata ilişkin uyuşmazlığın parasal nitelikte bir



iştiraki şeklinde gemiyi birlikte işlettikleri üçüncü kişiler arasındaki uyuşmazlıklar da TTK'nın 1352/I-t veya u maddeleri anlamında deniz alacağı niteliğinde değildir.

Karşılaştırmalı hukukta da “ortak malikler” ifadesinin, şirket ortaklığını kapsamadığı kabul edilmektedir. Nitekim Hollanda İstinaf Mahkemesinin 1986 tarihli “*Alhena*” kararında, ticaret şirketi ile adi şirket şeklinde gemiyi işletmiş oldukları diğer şirketin ortakları arasındaki uyuşmazlığın, 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-p maddesi (1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi m. 1/I-t) anlamında deniz alacağı olmadığına hükmettiği bildirilmektedir.¹¹³

2. Şirketin Kötü Yönetilmesi

Anonim ve limited şirketler, yönetim kurulu veya müdür adı verilen ayrı bir yönetim organı tarafından yönetilir ve temsil edilir.¹¹⁴ Yönetim organı, kanun ve esas sözleşme uyarınca genel kurulun yetkisine bırakılmış bulunanlar dışında şirketin işletme konusunun gerçekleştirilmesi için gerekli olan her çeşit iş ve işlemleri yapma yetkisine sahiptir. Yöneticiler bu görevlerini tüm özeni göstererek¹¹⁵ yerine getirmekle yükümlüdür.¹¹⁶ Kanun veya esas sözleşmeden doğan yükümlülüklerini kusurlarıyla ihlâl eden yöneticiler ortaklara, şirkete ve şirketin alacaklılarına karşı sorumludur (TTK m. 553/I).¹¹⁷

Yöneticilerin özen yükümlülüğünü ihlâl etmeleri sonucu kendisinin veya şirketin zarara uğradığını düşünen her ortak, ilgili yönetici veya yöneticilerden meydana gelen zararın tazminini isteme hakkına sahiptir. Ortak lehine hükmedilen tazminatlar, kural olarak, şirkete ödenir (TTK m. 555). Kusurlu eylem nedeniyle

alacağı değil; geminin idari veya finansal açıdan yönetime ilişkin istemleri düzenlediğini belirtmektedir. Yeşilova Aras, 75. Maddenin bu şekilde yorumlanması hâlinde ise ortaklar arasında geminin işletilmesinden elde edilen kazançlar da TTK'nın 1352/I-u maddesinin kapsamına girmeyecektir.

¹¹³ Bkz. Berlingieri, 3.460.

¹¹⁴ Anonim şirkette yönetim kurulu; limited şirkette ise müdür veya müdürler kurulu. Bkz. TTK m. 374; TTK m. 625.

¹¹⁵ TTK'nın 369/I maddesi uyarınca anonim şirketlerde yönetim kurulu üyeleri ve yönetimle görevli kişiler “tedbirli bir yöneticinin özeniyle” hareket etmekle yükümlüdür.

¹¹⁶ TTK m. 369/I ve TTK m. 626/I.

¹¹⁷ Krş. TTK m. 644/I-a.



doğrudan zarara uğrayan ortak, tazminatın şirket yerine kendisine ödenmesini de dava edebilir.¹¹⁸

Her iki ihtimalde de tazminat istemi yalnızca kusurlu yönetici veya yöneticilere yöneltilir. Meydana gelen zarar nedeniyle şirket tüzel kişiliği sorumlu tutulamaz. Bu açıdan, zarar doğrudan geminin kötü işletilmesinden doğmuş olsa dahi, şirketin kötü yönetilmesi sonucu meydana doğan zarar nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati veya kesin hazineye gidilmesi hukuken mümkün değildir.

3. Ortağın Şirketten Alacaklı Olması

Uygulamada şirketle doğrudan işlem yapması veya şirkete borç (kredi) vermesi ya da kefil olmasına gibi sebeplerle ortağın, doğrudan şirketten alacaklı olmasına sıklıkla karşılaşılr. Bu açıdan ortağın, bu alacakları nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olup olmadığı ayrıca tartışılmaya değerdir.

A. Şirket ile İşlem Yapılması

Anonim şirket yönetim kurulu üyeleri hariç olmak üzere,¹¹⁹ yönetici olan veya olmayan ortağın, kural olarak, şirket ile işlem yapmasının önünde hukuki bir engel yoktur.¹²⁰ Bu şekilde şirket ile doğrudan işlem yapan ortağın durumu, şirketten alacaklı üçüncü kişilerden farklı olmaz. Alacaklı ortak, kural olarak,

¹¹⁸ Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 445; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. IV (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) 1909 (Şerh IV) 2841.

¹¹⁹ TTK'nın 395/I maddesinde yönetim kurulu üyesinin, genel kuruldan izin almadan, şirketle kendisi veya başkası adına herhangi bir işlem yapması açıkça yasaklanmıştır. Yasağa rağmen yapılan işlemin hukuki yaptırımı, askıda hükümsüzlüktür (tek taraflı bağlamazlık). Buna göre şirket, yasak kapsamında yapılan işlemin batıl olduğunu ileri sürebilirken diğer taraf böyle ise bir iddiada bulunamaz. Yaptırımın hukuki niteliği hakkındaki tartışmalar hakkında bkz. İsmail Kırca, Feyzan Hayal Şehirali Çelik ve Çağlar Manavgat, *Anonim Şirketler Hukuku*, C.I (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013) 665; Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 412; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. II (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) 1685 (Şerh II) 2841; Ebru Demirci, 'Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirkete İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasağı' (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018) 71.

¹²⁰ TTK'da limited şirket müdürleri hakkında ise bu yönde açık bir yasak öngörülmediği gibi TTK'nın 395/I maddesine atf da yapılmamıştır. 11. HD, 16.2.2022, E. 2020/2149, K. 2022/1158 <<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/>> s.e.t. 20 Eylül 2023. Bununla birlikte müdürler şirkete bağlılık borcu altındadır (TTK m. 626/III). Bu açıdan müdürlerin, şirkete bağlılık ve özen yükümlülüğü (TTK m. 626) ilkesine uygun olmak koşuluyla, genel kurulun iznine gerek olmadan, şirketle işlem yapabileceğini söylemek mümkündür. Aksi yönde, şirketle işlem yapma yasağının müdürler için öngörülen bağlılık yükümlülüğünün sonucu olduğu hususunda ise bkz. Kendigelen ve Kırca, *Şirketler III*, 130.

üçüncü kişilerin şirkete yönelik kullanabileceği her türlü hukuki hakka sahip olur. Kuşkusuz bu hakkın arasına şirkete ait geminin ihtiyati veya kesin haczini istemek de girer.

Şirket ile yaptığı doğrudan işlem nedeniyle alacaklı olan ortağın, şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteyip istemeyeceği, istemin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığına göre belirlenir. Daha açık ifadeyle ortak, yalnızca TTK'nın 1352/I maddesinde sayılan istemler¹²¹ nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkında sahiptir. Bunun haricindeki alacaklar, üçüncü kişiler gibi ortağa da ihtiyati haciz isteme hakkı vermez. Örneğin şirketin gemisine yakıt veren ortak, yakıt verdiği gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkına sahip olurken; şirketin kara araçlarına vermiş olduğu yakıt nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip değildir.

B. Şirket Lehine İşlem Yapılması

a. Genel Olarak

Değişen piyasa koşulları nedeniyle şirketler sıklıkla krediye ihtiyaç duyarlar. Kuşkusuz kredi temin edilecek en önemli finans kaynağı bankalardır. Ancak kredi notunun düşük olması veya maliyetinin çok yüksek olması gibi sebeplerle ihtiyaç duyulan kredinin temin edilemediği durumlarda, (özellikle ortak sayısının az olduğu şirketlerde), ortağın şirkete borç vermesi veya şirkete ait bir borcu ödemesine sıklıkla karşılaşılır. Yine ortağın şirket lehine kefil veya aval olması da yaygın bir uygulamadır. Bu açıdan çeşitli sebeplerle şirkete borç veren veya şirketin borcunu ödeyen ya da kefil olan ortağın, bu alacağı nedeniyle, şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olup olmadığı ayrıca tartışmaya değerdir.

Konuyla ilgili olarak TTK'da açık bir düzenleme mevcut değildir. Yalnızca TTK'nın 1352/I-p maddesinde “*Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinın adına yapılmış harcamalar*” deniz alacağı olarak sayılmıştır. Söz konusu madde, “gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere” ifadesi eklenerek 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinden aynen alınmıştır. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin

¹²¹ Eşyasını şirketin gemisiyle taşıyan veya gemiye kurtarma hizmeti veren ortağın bu tür işlemlerden doğan alacakları gibi.



1/I-p maddesi ise 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-n maddesinin değiştirilmiş halidir.¹²²

Ortağın şirket lehine işlem yapması nedeniyle şirketten alacaklı olması, farklı açıdan incelenebilir. Çalışmada ise konu, uygulamada en sık karşılaşılan, ortağın şirkete ödünç vermesi, şirket adına harcama yapması ve şirket lehine kefil/aval olması başlıkları altında değerlendirilmiştir.

b. Ortağın Şirkete Ödünç Vermesi

TTK'nın 1352/I-p maddesinde “gemi için alınmış krediler” deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Yukarıda vurgulandığı üzere, söz konusu ifade mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde yoktur. İfadenin, özellikle, gemi ipoteği ile teminat altına alınmamış banka kredilerinin deniz alacağı olarak kabul edilmesi amacıyla TTK'nın 1352/I-p maddesine eklendiği bildirilmektedir.¹²³

TTK'nın 1352/I-p maddesinde “kredi” terimi kullanılmış olsa da doğrudan gemiyle ilgili olmak kaydıyla, bankalar yanında factoring, finansal kiralama veya finansman şirketi gibi diğer finans kuruluşları ya da üçüncü kişiler ile yapılan ödünç sözleşmeleri de madde kapsamında olmalıdır.¹²⁴ Bu açıdan ortağın, kural olarak, nakit ihtiyacı olan şirkete vermiş olduğu krediler deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.

TTK'nın 1352/I-p maddesinde yalnızca “gemi için alınmış krediler” deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla malike verilen her türlü kredi değil yalnızca ihtiyati haczi istenen gemi için verilen kredi veya ödünç sözleşmelerinden doğan istemler deniz alacağı niteliğindedir.¹²⁵ Daha açık ifadeyle ortağın, şirkete verdiği para borcu nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati

¹²² 1952 Brüksel Sözleşmesi'nin 1/I-n maddesinde taşıtan, *charterer* veya acente dahil olmak üzere kaptan tarafından gemi veya malik adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak düzenlenmişti. Maddenin bu haliyle taşıtanın gemi veya malik adına yapmadığı harcamaların deniz alacağı olarak kabul edilmesi ve yine kaptan adına yapılmayan harcamaların deniz alacağı olarak kabul edilmemesi gibi farklı yorumlara neden olacağı gerekçesiyle CMI'nın istemi üzerine 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesi “gemi veya malikin adına yapılan harcamalar” şeklinde kaleme alınmıştır. Bkz. Berlingieri, 3.403.

¹²³ Bu ifadenin eklenme süreci ve gerekçesi için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 142. İfadenin eklenmesinin isabetsizliği ve 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi ile çeliştiği yönünde bkz. Yeşilova Aras, 91.

¹²⁴ Diğer bir ifadeyle madde metnindeki “kredi” terimi gemi için verilen her türlü ödünç sözleşmesini kapsamalıdır.

¹²⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 143.

haczi isteyebilmesi, bu borcun geminin bakım ve onarımı, donatılması, işletilmesi gibi doğrudan gemi için verilmiş olmasına bağlıdır. Doğrudan gemi için verildiği anlaşılmayan krediler nedeniyle şirkete ait geminin ihtiyati haczinin istenmesi hukuken mümkün değildir.

c. Şirket Adına Harcama Yapılması

TTK'nın 1352/I-p maddesinde “geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar” deniz alacağı olarak sayılmıştır. Maddenin lafzından, gemi veya maliki adına yapılmış olması kaydıyla, harcamanın kim tarafından yapıldığının bir önemi olmadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla şirket ortaklarınca yapılan bu tür harcamaların deniz alacağı olarak kabul edilmesinin önünde hukuki bir engel olmamalıdır.

Bununla birlikte TTK'nın 1352/I-p maddesinde her türlü harcama değil yalnızca gemi veya maliki adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak kabul edilmiştir.¹²⁶ Bakım ve onarım gibi doğrudan ihtiyati haczi istenen gemi için yapılan harcamaların deniz alacağı olduğu hususunda tartışma olmamalıdır. Buna karşın “malikinin adına yapılan harcama ifadesinin” anlamı çok açık değildir. Zira ifade, ihtiyati haciz istenen gemi için olup olmadığına bakılmaksızın, malik adına yapılan her türlü harcamanın deniz alacağı niteliğinde olduğu şeklinde yorumlanmasına müsaittir.

Yukarıda vurgulandığı üzere, TTK'nın 1352/I-p maddesinin kaynağı olan 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesi, 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-n maddesinin düzeltilmiş halidir. 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-n maddesinde ise yalnızca kaptan ile acente veya *charterer* tarafından gemi veya maliki adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak sayılmış; diğer kişilerce yapılan bu türden harcamalar madde kapsamı dışında tutulmuştu. 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde bu tercihten vazgeçilerek, kim tarafından yapıldığına bakılmaksızın, gemi veya maliki adına yapılan tüm harcamalar deniz alacağı olarak kabul edilmiştir. Bunun dışında özellikle maddenin anlamında bir değişiklik yapılmamıştır.¹²⁷ Diğer bir ifadeyle, 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/I-p maddesinde yalnızca

¹²⁶ 1999 Gemilerin Haczi Sözleşmesi'nin 3/1-p maddesi kapsamındaki değerlendirme için bkz. Yeşilova Aras, 90.

¹²⁷ *Berlingieri*, bu haliyle, 1952 Sözleşmesinin hem daha geniş hem de daha dar olduğunu belirtmektedir. Zira yükleyen tarafından geminin işletilmesiyle ilgili yapılan harcamalar 1952 Sözleşmesine göre deniz alacağı sayılmazken, 1999 Sözleşmesi uyarınca deniz alacağı olarak kabul edilecektir. Bkz. *Berlingieri*, 3.403.



harcama yapan kişilerle ilgili sınırlamadan vazgeçilmiş ancak harcamanın gemi veya malikin adına yapılması şartı korunmuştur. Bu açıdan, sigorta brokleri (*insurance broker*) tarafından gemi adına yapılan harcama 1952 Brüksel Sözleşmesi kapsamında deniz alacağı sayılmazken;¹²⁸ 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi uyarınca deniz alacağı olarak kabul edilebilecektir.

TTK'nın 1352/I-p maddesinde açık şekilde “malikin adına (*behalf of its owner*)” terimi kullanılmıştır. Kiracı (*bareboard charterer*), tahsis olunan (*time charterer*), taşıtan (*shipper*) gibi malik olmayanlar adına yapılan harcamaların, doğrudan gemiyle ilgili olmadıkça, deniz alacağı niteliğinde olmadığı tartışmasızdır. Bu açıdan kiracı veya tahsis olunan adına ödenen liman ücreti veya yükleme-boşaltma masrafı, kural olarak, deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.¹²⁹

Malik adına yapılan harcamanın gemiyle ilgili olup olmadığı hususu ise açık değildir. Hatta TTK'nın 1352/I-p maddesinin lafzı, malik adına yapılan harcamanın gemiyle ilgili olması koşuluna bağlanmadığı şeklinde yorumlanmasına müsaittir.

Konu hakkında ayrıntıya girilmesi çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, özellikle, maddenin amaçsal yorumundan yalnızca gemiyle ilgili malik adına yapılan harcamalar deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.¹³⁰ Aksine yorum deniz alacağı kurumunun tesis amacına aykırı olacaktır. Zira malik adına yapılan her türlü harcamanın deniz alacağı olduğunun kabul edilmesi halinde, deniz alacağı niteliğindeki istemlerin sınırlı şekilde sayılmasına ihtiyaç kalmayacaktır. Yine malik adına karada yapılan bir harcama nedeniyle kiracının kullanımında olan geminin ihtiyati haczi mümkün olacaktır. Böyle bir sonucun ise deniz alacağı kurumunun amacına aykırı olacağı tartışmasızdır. Bu açıdan liman harçları, acente, kılavuz veya römorkör ücretleri, yükleme-boşaltma masrafları gibi geminin işletilmesine yönelik harcamalar, geminin maliki adına yapılmadığı sürece deniz alacağı niteliğinde olmamalıdır.¹³¹

¹²⁸ 1952 Brüksel Sözleşmesinin 1/I-n maddesinde harcama yapanların sayılan kişilerle sınırlı olduğu hususunda özellikle bkz. David C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims* (B. 4, Informa 2005), 2.232.

¹²⁹ Bu tür harcamaların TTK'nın 1352/I-n maddesi uyarınca ayrıca deniz alacağı olması da mümkündür.

¹³⁰ Aynı yönde bkz. Yeşilova Aras, 91.

¹³¹ Berlingieri, 3.388. Bu alacakların TTK'nın 1352/I maddesi uyarınca ayrı deniz alacağı olması mümkündür.



Gemi adamlarına gemide çalışmalarından doğan işçilik alacaklarını şirket adına ödeyen ortağın, bu harcamasının deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı ayrıca tartışmaya değerdir. Zira TTK'nın 1352/I-o maddesinde gemide çalışmaları dolayısıyla gemi adamlarına ödenecek ücretler deniz alacağı sayılmış ancak üçüncü kişilerce bunlara yapılan ödemelerin deniz alacağı olduğu açıklanmamıştır. Yine TTK'nın 1352/I-s maddesinde malikin hesabına ödenen ücretler arasında gemi adamlarının işçilik alacakları sayılmamıştır.

Bilindiği üzere gemilerin denizde ticari amaçla kullanılmaları denize, yola ve yüke elverişli olma koşuluna bağlıdır. Gemilerin yeterli sayı ve nitelikte gemi adamlarıyla donatılması ise gemilerin yola elverişli olmalarıyla doğrudan ilgilidir (TTK m. 932/II). Gemilerin türü, sefer bölgesi ve büyüklüğüne göre gemi adamlarıyla donatılması gereken asgari sayılar ilgili mevzuatta¹³² açık şekilde düzenlenmiştir. Gemi adamlarının yeterlik dereceleri ve sayıları yönünden asgari sayıda donatılmamış gemiler yola elverişsiz gemi sayılır ve sefere çıkmalarına izin verilmez.¹³³ Dolayısıyla gemi adamlarına ödenen işçilik alacaklarının, TTK'nın 1352/I-p maddesi anlamında malik adına yapılan harcama olacağı tartışmasıdır.

Bununla birlikte iş akdinin sona ermesi üzerine gemiden ayrılan ve işçilik alacağı bulunmasına rağmen şirkete yönelik henüz hukuki süreç başlatmayan bir gemi adamına yapılan ödemenin, TTK'nın 1352/I-p maddesi kapsamında olup olmadığı tartışma konusu olabilir. Zira işçilik alacağı ödenen gemi adamı artık gemide değildir. Dolayısıyla yapılan ödemenin, geminin işletilmesine yönelik malik adına yapılan bir harcama niteliğinde olmadığı ileri sürülmesi mümkündür.

Kuşkusuz konu hakkında farklı yorumların yapılması mümkündür. Ancak özellikle gemide çalışmasından doğan ücret alacakları, aynı zamanda, gemi adamlarına gemi alacaklısı hakkı verir (TTK m. 1320/I-a).¹³⁴ Diğer bir ifadeyle gemi adamı, ödenmeyen bu tür alacakları nedeniyle kanuni rehin hakkına sahiptir. Gemi adamları, her zaman, geminin ihtiyati haczini sağlama ve gemiyi seferden ettirme hakkına sahiptir.

¹³² Bkz. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği; Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge.

¹³³ Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge m. 8.

¹³⁴ Bu konuda bkz. Atamer, *Deniz İcra*, 139; M. Barış Günay, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009), 107; Cüneyt Süzöl, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (B. 1, On İki Levha 2012), 208.



İhtiyati hacze karar verilen bir geminin serbest bırakılması için TTK m. 1371/I uyarınca yapılan ödeme veya gösterilen teminat, deniz alacağı niteliğindedir.¹³⁵ Dolayısıyla böyle bir riskin yaşanmaması amacıyla, iş akdi sona eren gemi adamlarına ödenen ücretlerin de geminin işletilmesine yönelik malik adına yapılan bir harcama olarak kabul edilmesinde bir engel olmamalıdır.

d. Şirket Lehine Kefil Olunması

TTK'nın 1352/I maddesi ve kaynak 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nde malik lehine verilen kefalet veya garantilerin deniz alacağı niteliğinde olduğuna dair açık bir hüküm yoktur. Oysaki ortağın şirket lehine kefil veya aval olması uygulamada sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Bu kapsamda, şirket lehine kefil olduğu veya aval verdiği borcu ödeyen ortağın, şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkına sahip olup olmadığı ayrıca tartışmaya değer kılmaktadır.

Hukuki niteliği itibarıyla kefalet sözleşmesi, “*kefilin alacaklıya karşı, borçlunun borcunu ifa etmemesinin sonuçlarından kişisel olarak sorumlu olmayı üstlendiği sözleşmedir*” (TBK m. 581/I). Kefilin üstlendiği borç, asıl borçlunun borcunu ifa etmemesi halinde sorumlu olduğu borcu ödemeyi üstlenir. Hukuki anlamda kefilin ifa ettiği bu borç, alacaklı ile borçlu arasındaki asıl borç değil; kefilin sözleşmeyle üstlenmiş olduğu kendi borcudur. Daha açık ifadeyle kefil, kefalet sözleşmesi kapsamında ödemeyi taahhüt ettiği kendi borcunu ifa eder.

Kefil veya avalist, hukuki anlamda kendi borcunu ödemiş olsa da asıl borcun ödenmemesi nedeniyle yapılan bu ifanın, gemi veya maliki adına yapılmış harcama olarak kabul edilmesinin önünde hukuki bir engel olmamalıdır. Zira bu durumda da kefil veya avalist, bir anlamda, asıl borçlu olan şirket adına bir harcama yapmaktadır. Bu açıdan kefil veya avalistin ifası TTK'nın 1352/I-p maddesi kapsamında deniz alacağı olarak kabul edilmelidir.¹³⁶

Bununla birlikte, her türlü kefalet ilişkisi değil yalnızca gemi ve malikin lehine verilen kefalet nedeniyle yapılan ifalar bu kapsamdadır. Dolayısıyla yalnızca geminin işletilmesi için yapılan bir sözleşmeye kefil olan veya düzenlenen kambyo senedine aval veren ortağın, bu nedenle ifa etmek zorunda kaldığı edimler deniz alacağı niteliğinde olmalıdır.

¹³⁵ Bkz. TTK m. 1352/I-p.

¹³⁶ Buradaki kefalet veya avalin gemiyle ilgili bir borca verilmiş olması gerektiği izahtan varestedir.



SONUÇ

TTK'nın 1352/I maddesinde ortakların doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı olduğuna dair açık bir hüküm yoktur. Sorun, ortağın şirkete yönelik isteminin sebebi veya kaynağına göre her bir somut olaya göre çözümlenmelidir. Bu anlamda, şirketin kötü yönetilmesi veya kâr payının ödenmemesi nedeniyle ortağın şirkete yönelik istemi deniz alacağı niteliğinde değilken; geminin işletilmesi nedeniyle şirkete verdiği borç veya kefaletten doğan istemler deniz alacağı niteliğinde olabilecektir.

Bu farklı sonucun temel nedeni, TTK'nın 1352/I maddesinin, bir takım değişikliklerle, 1999 Gemilerin İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 1/1 maddesinden alınmış olmasıdır. Kanun koyucunun bu tercihinin, uluslararası kurallarla yeknesaklık sağlanması bağlamında isabetli olsa da özellikle tek duran malvarlığı yabancı sicile kayıtlı gemiden ibaret olan bir ticaret şirketi ortaklarının, şirkete yönelik istemlerini teminat altına almada yetersiz kaldığını söylemek yanlış olmayacaktır.

TTK'nın gerekçesi ve kanunlaşma sürecinden, 1352/I maddesinin mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nin 1/1 maddesinden aynen alınmadığı anlaşılmaktadır. Özellikle bankaların istemi üzerine maddenin birinci fıkrasının p bendine “gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere” ifadesi eklenmiştir. Yine maddenin birinci fıkrasının r ve s bentlerine ise mehzaz sözleşmedeki “veya kiracısı” terimi alınmamıştır. Görüldüğü üzere Kanun Koyucu, deniz ticareti aktörlerinin istemine göre madde metninde bir takım değişikliklere gitmekten çekinmemiştir.

Türkiye’de hemen hemen tüm ticaret gemilerinin, bu amaçla kurulan bir ticaret şirketinin unvanı altında işletildiği, hatta her bir gemi için ayrı bir ticaret şirketi kurulmasının tercih edildiği dikkate alındığında, bu yönde bir düzenlemeye ihtiyaç olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bununla birlikte mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Haczi Sözleşmesi'nin 1/1 maddesinde sayılmayan bir alacağın, ulusal mevzuatta deniz alacağı olarak sayılması uygulamada pek çok soruna yol açacaktır. Bu açıdan ortakların şirkete yönelik istemlerinin, deniz alacağı olarak kabul edilmesi mümkün değildir.

TTK'nın cebri icraya ilişkin maddelerinin, hazırlık çalışmaları devam eden Cebri İcra Kanunu alınması planlanmaktadır. Hazırlıkları devam eden ve kamuoyuyla paylaşılan Taslak Kanun'un denizde cebri icra veya genel ihtiyati hacze ilişkin hükümleri arasına, en azından, Türk ticaret şirketi ortaklarının şirkete yönelik



istemlerinin şirkete ait Türk Bayraklı gemilerin ihtiyati haczini isteme hakkı verdiğine dair özel bir hüküm eklenmesi isabetli olacaktır. Böylelikle hem yabancı bayraklı gemiler bakımından mehzaz 1999 Gemilerin İhtiyati Haciz Sözleşmesi'nden sapılmamış; hem de ortaklık hakkından doğan istemlerin teminat altına alınması sağlanmış olacaktır. Bu yönde bir tercih, aynı zamanda, ortakların bu amaçla şirket kurmalarını teşvik edeceğinden Türk denizciliğinin gelişmesine de olumlu bir katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Akdeniz U, 'İhtiyati Haciz Müessesesi' (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197

Aksoy S, 'Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri' (2018) 34(2) BATİDER 199

Aral İ, 'Şirketler Hukukuna Giriş', Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (B. 2, Mimoza Yayınları 2013) 21

Arslan R, Yılmaz E, Taşpınar Ayvaz S. ve Hanağası E, *İcra ve İflas Hukuku* (Güncellenmiş B. 5, Yetkin Yayınları 2020)

Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I (B. 1, On İki Levha Yayınları 2017) 379 (Deniz Ticareti)

— *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (B. 2, On İki Levha Yayınları 2019) (Deniz İcra)

— 'Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriye Yanıt' (2018) 34(3) BATİDER 315

— 'Deniz İcra Hükümleri'ne Genel Bakış' (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 ('Deniz İcra Hükümlerine')

Aybay G, Oral N, Oğuzülgen M, Parlakyıldız S, Aybay E ve Özdemir D, 'Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme' (1999) 4(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 159

Ayhan R, Çağlar H. ve Özdamar M, *Şirketler Hukuku, Genel Esaslar* (B. 3, Yetkin Yayınlar 2021)

Bahtiyar M, *Ortaklıklar Hukuku* (B. 16, Beta Yayınları 2022)

Berlingieri F, *Berlingieri on Arrest of Ships* (B. 5, Informa 2011)

Bilgili F. ve Demirkapı E, *Şirketler Hukuku Dersleri* (B. 8, Dora Yayınları 2021)



- Çelikboya K, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2021)
- Çetingil E. A, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972)
- Çiftçi T, ‘Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı’, Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 239
- Demirci E, ‘Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirketle İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasağı’ (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018)
- Ekşi N, ‘Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması’ (2017) 37(1) *Public and Private International Law Bulletin* 125
- *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Beta Yayınları 2000)
- Eriş G, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. II (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) (Şirketler II)
- *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. III (B. 3, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (Şirketler III)
- Günay E, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Güncellenmiş B. 3, Seçkin Yayınları 2024)
- Günay M. B, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009)
- Gürbüz Usluer A. E, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016)
- Jackson D. J, *Enforcement of Maritime Claims* (B. 4, Informa 2005)
- Karayağın Y, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (B.1, Güzel İstanbul Matbaası 1965)
- Kayıhan Ş, *Şirketler Hukuku* (B. 4, Seçkin Yayınları 2020)
- Kendigelen A. ve Kırcı İ, *Şirketler Hukuku*, C. I (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2021) (Şirketler I)
- *Şirketler Hukuku* C. III (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2022) (Şirketler III);



Kırca İ, ‘Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay’ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?’ (2017) 33(2) BATİDER 5

—, Şehirli Çelik F. H. ve Manavgat Ç, *Anonim Şirketler Hukuku C. I* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013)

Konyalı S. C, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, Adalet Yayınevi 2024)

Kuru B, *İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2017)

Moroğlu M, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (B. 7, On İki Levha Yayınları 2014)

Özkan H, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağına Tahsilinde İhtiyati Haciz* (B.1, Legal Yayıncılık 2015)

Özkan A. F, ‘Ticaret Şirketleri, Türleri’, İsmail Kırca (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi C I* (B. 1, Seçkin Yayınları 2023)

Pekcanıztez H, Atalay O, Sungurtekin Özkan M. ve Özekes M, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (B.5, Vedat Kitapçılık 2018)

Poroy R, Tekinalp Ü. ve Çamoğlu E, *Ortaklıklar Hukuku C. I* (B. 15, Vedat Kitapçılık 2021) (Ortaklıklar I)

— *Ortaklıklar Hukuku C. II* (B. 14, Vedat Kitapçılık 2019) (Ortaklıklar II)

Pulaşlı H, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (B. 7, Adalet Yayınevi 2021) (Genel Esaslar)

— *Şirketler Hukuku Şerhi, C. I* (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh I)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. II* (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh II)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. III* (B. 4, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh III)

Ripet G, ‘Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları’ (1953) 19(1-2) İÜHFM 432

Şener O. H, *Adi Ortaklık* (B.1, Yetkin Yayınları 2008)

Sirmen A. L, *Eşya Hukuku* (B. 6, Yetkin Yayınları 2018)

Cüneyt Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (B. 1, On İki Levha 2012)

Tekil F, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, Bozak Matbaası 1973) (Deniz Ticareti)

- *Uluslararası Konvansiyonlar* (B. 1, Tekil Neşriyat 1987) (Uluslararası Konvansiyonlar).
- *Deniz Hukuku* (B. 6, Alkım Yayınları 2001) (Deniz Hukuku)
- Topsoy F, ‘Türk Boğazları’ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu’ (2016) 74(1) İÜHFİM 397
- ‘Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı’, Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (B. 2, Bilge Yayınevi 2016) 291
- Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324)* (Dönem 23, Yasama Yılı 2, Sayısı: 96)
- Türkel D. T, ‘Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması’ (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2017)
- Uyar T, ‘İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları’ (2017) 19(Özel Sayı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585
- Uyar A. ve Uyar C, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (B.1, Bilge Yayınevi 2018)
- Yeşilova Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği, Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (B. 1, Yetkin Yayınları 2023)
- Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2023)

Mahkeme Kararları:

- İBK, 29.06.2017, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025
- İBBGK, 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (RG 01.04.2022/31796)
- HGK, 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025
19. HD, 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025



19. HD, 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/ar-ama/mahkeme-kararlari>> s.e.t. 02 Ağustos 2025
11. HD, 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%c4%9f%c4%b1n+rehni+a%c5%9fan+k%c4%b1sm%c4%b1+i%c3%a7in>> s.e.t. 02 Ağustos 2025
11. HD, 16.2.2022, 2020/2149 E., 2022/1158 K. <<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/>> s.e.t. 20 Eylül 2023
- İstanbul BAM 12. HD, 01.11.2018 tarih ve 2018/1672 E. 2018/1348 K.
<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/> s.e.t. 12 Temmuz 2023
- İstanbul BAM 14. HD. 04.10.2018 tarih ve 2018/1354 E. 2018/1010 K.
<<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023
- İstanbul BAM 14. HD, 07/02/2020 tarih ve 2020/1336 E. 2020/898 K.
<<https://legalbank.net/belge/istanbul-bam-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> s.e.t. 13 Temmuz 2023



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: 2 / Year: 2025, pp. 287-374

-Çeviri / Translation-

THE PROBLEM OF SHAREHOLDERS REQUESTING ARREST OF THE COMPANY'S SHIP IN THE LIGHT OF JUDICIAL DECISIONS*

YARGI KARARLARI İŞİĞİNDA ORTAKLARIN TİCARET ŞİRKETİNE AİT GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİ İSTEMESİ SORUNU

Assoc. Prof. Fevzi TOPSOY**

ABSTRACT

In order for the arrest of the ship, the claim must be one of the maritime claims. For the other claims from maritime claims, the verdict to arrest of the ship is not legally possible (TCC art. 1353(III)). In case, the maritime claims were regulated at TCC art. 1352(I) but the rights of shareholders for the company are uncodified in the article. However, in practice, the number of companies whose assets consist of only a ship is quite high. In this respect, it is very important whether the shareholder's claims directed to the company are in the nature of maritime claims. In this context, the study examined whether the possible claims of the shareholders to the company gives the right to arrest of the company's ship.

Keywords: •Commercial Company •Maritime Claims •Arrest •Ship •Partnership

* Research Article, Submission Date: 19.02.2025 / Acceptance Date: 22.10.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1643097.

Declarations

Copyright: All rights to publish, print, reproduce, and distribute this article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The authors are responsible for the scientific, ethical, and legal content of the article.

Ethics Statement: The author(s) declare that this work/article has been prepared in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this work.

Statement of Support and Acknowledgements: None.

** Piri Reis University Law Faculty, Department of Maritime Law (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-03689)

**ÖZET**

TTK'nın 1353/I maddesi gereği borçlunun malvarlığındaki geminin ihtiyati haczine karar verilebilmesi için istemin deniz alacağı niteliğinde olması gereklidir. Deniz alacağı haricindeki diğer bir alacak için gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi hukuken mümkün değildir (TTK m. 1353/III). Deniz alacağı niteliğindeki istemler ise TTK'nın 1352/I maddesinde sayılmıştır. Ticaret şirketi ortaklarının şirkete yönelik istemleri bu alacaklar arasında değildir. Uygulamada duran malvarlığı yalnızca gemiden ibaret olan şirket sayısı oldukça yüksektir. Bu açıdan ortağın doğrudan şirkete yönelik istemlerinin deniz alacağı niteliğinde olup olmadığı oldukça önemlidir. Bu kapsamda çalışmada, ortakların şirkete yönelik muhtemel istemlerinin şirkete ait geminin ihtiyati haczini isteme hakkı verip vermediği konusu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: •Ticaret Şirketi •Deniz Alacağı •Geminin İhtiyati Haczi •Gemi •Ortaklık

INTRODUCTION

In legal terms, an arrest is the antecedent and temporary seizure of the debtor's assets by a court order for the purpose of guaranteeing the timely payment of a pecuniary claim.¹ Pursuant to article 257(I) of the Execution and Bankruptcy Code (EBC), it is generally possible to issue an arrest order for any type of

¹ UDSC, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6; GACC, 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11; 19th CC, 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430; 19th CC, 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512.

<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararları>> accessed 02 August 2025. Although the title of the Ninth Section of the Execution and Bankruptcy Code (EBC) (EBC art. 257 to 268) is "arrest," the concept is not explicitly defined in the Law. For definitions in scholarly works that use similar expressions, generally see: Baki Kuru, *İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı* (1st edn, Yetkin Yayınları 2017) 348; Hakan Pekcanıtez, Oğuz Atalay, Meral Sungurtekin Özkan and Muhammet Özekes, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (5th edn, Vedat Kitapçılık 2018) 303; Ramazan Arslan, Ejder Yılmaz, Sema Taşpınar Ayvaz and Emel Hanağası, *İcra ve İflas Hukuku* (Updated 5th edn, Yetkin Yayınları 2020) 442; Erhan Günay, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Updated 3rd edn, Seçkin Yayınları 2024) 283; Talih Uyar, Alper Uyar and Cüneyt Uyar, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (1st edn, Bilge Yayınevi 2018) 2; Umut Akdeniz, 'İhtiyati Haciz Müessesesi (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197, 198.



pecuniary claim, provided that it is due² and not secured³ by a pledge.⁴ However, in the case of the arrest of ships, there are three deviations from this general principle.

The first of these is the possibility of requesting the arrest of a ship even for claims secured by a statutory or contractual pledge [TCC art. 1353(II)]. The second significant difference is that an arrest order can only be issued for a ship in respect of maritime claims. In other words, for an arrest order to be issued against a ship, the claim must be included in one of the twenty-two paragraphs enumerated in article 1352(I) of the Turkish Commercial Code (TCC). From this perspective, it is legally impossible to issue an arrest order against a ship to secure claims other than those exhaustively listed in TCC art. 1352(I) [TCC art. 1353(III)]. The third difference is the possibility of ordering the arrest of a ship even for maritime claims⁵ that are non-pecuniary in nature.⁶

² It is possible to request arrest even for unmatured receivables in cases where the debtor does not have a specific place of residence or engages in actions such as concealing or attempting to escape with their assets to avoid paying the debt. See EBC art. 257(II) and TCC art. 1353(V). For detailed information, generally see: Kuru, 348; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 303; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz and Hanağası, 442; Hasan Özkan, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağı'nın Tahsilinde İhtiyati Haciz* (1st edn, Legal Yayıncılık 2015) 893; Günay, 283; Uyar, 2593.

³ However, “arrest is possible for the part of the receivable exceeding the amount secured by a pledge.” 11th CC, 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332 <[⁴ For the general conditions of the request for arrest \(ihtiyati haciz\) under article 257 of the Execution and Bankruptcy Law \(EBC\), see generally. Kuru, 349; Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 304; Arslan, Yılmaz, Taşpınar Ayvaz ve Hanağası, 443; Talih Uyar, ‘İhtiyati Haciz İsteminin Koşulları’ \(2017\) 19\(Özel Sayı\) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585, 2587.](https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%c4%9f%c4%b1n+rehni+a%c5%9fan+k%c4%b1sm%c4%b1+i%c3%a7in> accessed 02 August 2025. Also see Uyar, 2591 (decisions cited in footnote 19).</p></div><div data-bbox=)

⁵ Regarding the fact that claims that are non-pecuniary in nature are included among the claims enumerated as maritime claims in TCC article 1352, and that the word “claim” in the literal wording of the article refers to claims not aimed at collecting a pecuniary claim, see: Ecehan Yeşilova Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği, Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (1st edn, Yetkin Yayınları 2023) 71 (footnote 97). Regarding the fact that arrest pursuant to the EBC is a temporary legal protection system specially established for pecuniary claims, and that in this state it differs from the measure of protection of an interim injunction. see: Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan ve Özekes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.

⁶ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (2nd edn, On İki Levha Yayınları 2019) 379 (Deniz İcra); Sinan Can Konyalı, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (2st edn, Adalet Yayınevi 2024) 113.



Subject to compliance with these general principles, it is undisputed that partners of a commercial company also have the right to request the arrest of the company's ship in order to secure their claims that qualify as maritime claims. Nevertheless, claims arising from partnership rights, such as profit share, preemptive rights, or liquidation share, are not explicitly enumerated as maritime claims in TCC article 1352(I). Only sub-paragraph (u) of TCC article 1352(I) stipulates that "*Any dispute between the co-owners of the ship regarding the operation of the ship or the proceeds derived therefrom,*" and sub-paragraph (f) of the same article stipulates that "*Any contract for the use or hire of the ship, regardless of whether a charter party has been concluded,*" constitute a maritime claim.

As can be understood from the literal wording of the aforementioned articles, for disputes concerning the operation of the ship or the proceeds derived from the ship to qualify as a maritime claim, this is contingent upon the existence of a charter or ownership relationship between the partners. In Turkish Law, however, commercial companies, without exception, possess an independent legal personality separate from their partners [TCC art. 125(I)]. Consequently, the status of partnership neither confers a right of ownership over the ship belonging to the commercial company nor does it create a legal relationship similar to a ship charter between the partners. Regarding a ship whose ownership belongs to a commercial company, the status of 'shipowner' belongs solely to the company.⁷ The company partner is in no way positioned as the owner, charterer, or operator of a ship belonging to the company.

However, in practice, it is rarely encountered that multiple individuals utilize a ship in maritime trade by establishing co-ownership within a joint venture in ship operation or through joint ownership within an ordinary partnership. Almost without exception, partners opt to establish a company for the purpose of operating the ship and choose to register the ship in the name of that company, often for reasons such as liability or taxation.⁸ The fixed assets of a company

⁷ Cf. TCC art. 1064(II). In this matter, see also: Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, Vol. I (1st edn, On İki Levha Yayınları 2017) 845 (*Deniz Ticareti*).

⁸ The view is also supported by the fact that almost all shipowners registered with the Chamber of Shipping (İMEAK), to which merchants engaged in maritime trade are obliged to register pursuant to article 9/I and IV of the Law on the Union of Chambers and Commodity Exchanges of Türkiye, and the Turkish Shipowners' Association, which represents the great majority of shipowners in Türkiye, are commercial companies. For information, see: Chamber of Shipping, "Üyeler", <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/uyeler/tumu> accessed 03 August

established in this manner often consist solely of this ship. In other words, the ship belonging to the company constitutes the most important and valuable security for the creditors' claims against the company. From this perspective, it is extremely important whether a claim directed directly against the company, such as a company partner's claim for dividends or for the repayment of loans extended to the company, especially when the commercial company's assets consist solely of the ship used in maritime trade, qualifies as a maritime claim.

In this study, within the scope of the judicial decisions reached and the TCC, it has been examined whether the partners' potential claims against the company constitute a maritime claim and consequently, whether they grant the right to request the arrest of the ship belonging to the company. The study specifically sought an answer to the question of whether a special regulation should be made regarding this matter.

I. TERMINOLOGY AND SCOPE OF THE STUDY

The term "company" or "partnership" in Turkish law,⁹ is an umbrella concept used to denote associations established by contract through the combination of a sufficient amount of capital for the purpose of engaging in economic activity.¹⁰ Companies possess different characteristics depending on the law under which they are regulated, whether or not they have legal personality, their capital structure, the distinction between partnership and capital companies, and the form of liability. Of these, the ordinary partnership, which is established by at least two natural or legal persons for the purpose of generating economic benefit,

2025; Turkish Shipowners' Association, "Üyelerimiz", <<https://armatorlerbirligi.org.tr/uyelerimiz>> accessed 03 August 2025.

⁹ In Turkish law, the terms company and partnership are synonymous statutory terms and can be used interchangeably. See TCC art. 1531.

¹⁰ For general information regarding the concept of company/partnership in Turkish Law, see generally. Yaşar Karayalçın, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (1st edn, Güzel İstanbul Matbaası 1965) 36; Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. II (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) 1403 (Şirketler II); Reha Poroy, Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, C. I (15th edn, Vedat Kitapçılık 2021) 23 (Ortaklıklar I); Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (7th edn, Adalet Yayınevi 2021) 574 (Genel Esaslar); Abuzer Kendigelen ve İsmail Kırca, *Şirketler Hukuku*, C. I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) 8 (Şirketler I); Fatih Bilgili ve Erhan Demirkapı, *Şirketler Hukuku Dersleri* (8th edn, Dora Yayınları 2021) 1; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 3 (Şerh I); İrem Aral, 'Şirketler Hukukuna Giriş', Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (2nd edn, Mimoza Yayınları 2013) 21 Ahmet Fatih Özkan, 'Ticaret Şirketleri, Türleri', İsmail Kırca (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi*, C. I (1st edn, Seçkin Yayınları 2023) 39.



does not possess legal personality.¹¹ However, legal entities formed by one or more persons, adhering to a written company contract and choosing one of the company types specified in the TCC to achieve an economic purpose, are termed as commercial companies (TCC art. 124(I)).

Among commercial companies, ordinary partnership and limited partnership are classified as partnership companies; joint stock company, limited liability company, and joint stock company whose capital is divided into shares are classified as capital companies (TCC art. 124(II)).¹² Except for the limited partner,¹³ in partnership companies, the liability of the partners for the company's debts is secondary, joint and several, and unlimited.¹⁴ In other words, creditors who cannot collect their receivable from the company have the right to proceed against the personal assets of the partners, and even request their bankruptcy. In capital companies, however, the liability of the partners is, as a rule, limited to the capital they have undertaken to contribute to the company. Creditors, as a rule, cannot apply to the partners for their claims against the company.¹⁵

-
- ¹¹ For detailed information and evaluation regarding the consequences of the ordinary partnership lacking legal personality, especially concerning its consequences for legal capacity and under Turkish Law, see generally. Oruç Hami Şener, *Adi Ortaklık* (1st edn, Yetkin Yayınları 2008) 152; Poroy, Tekinalp ve Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 83; Kendigelen ve Kırca, *Şirketler I*, 49.
- ¹² Although cooperatives are counted as a commercial company in TCC art. 124(I), they are not shown as either a partnership company nor a capital company in the second paragraph of the same article. This situation has led to discussions in practice regarding whether cooperatives are merchants. See İsmail Kırca, 'Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay'ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?' (2017) 33(2) *BATİDER* 5, 6. The Grand General Council for the Unification of Case Law, however, unified the case law to the effect that cooperatives are merchants. UDSC., 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (O.G. 01.04.2022/31796).
- ¹³ The partner in limited partnerships whose liability is limited to the capital they have contributed or committed to contribute to the company. See generally: TCC art. 304(II).
- ¹⁴ TCC art. 236, TCC art. 236 and TCC art. 317.
- ¹⁵ In addition to these general rules concerning liability, in ordinary partnerships and partnerships, every partner possesses the right of management and representation arising from the law. Partners may, if they wish, delegate the authority for management and representation to other partners or to third parties. Even in this case, extraordinary affairs and transactions become valid against the company only by the unanimous consent of all partners (TCC art. 223). In capital companies, however, there is a separate organ of management and representation called the board of directors or manager. These organs have the authority to carry out all kinds of affairs and transactions falling within the scope of the company's field of activity, without distinction between ordinary and extraordinary matters (TCC art. 371).

Pursuant to the liability regime in partnerships, partners, excluding the limited partner, always have the right to recourse against the other partners. For this reason, the sole security for a partner's claims against the company is not limited to the ship belonging to the company in partnerships. However, in capital companies, the company's capital constitutes the most important security¹⁶ for partners to realize their claims.

As emphasized above, in practice, capital companies, namely joint stock companies or limited liability companies, are generally preferred for the joint use of a ship in maritime trade. For these reasons, the scope of this study is limited solely to the claims of joint stock and limited liability company partners directed against the company. Within this scope, the term "company" has been used in the study to denote either a joint stock or a limited liability company; and the term "partner" has been used to refer to "shareholders" in joint stock companies and "partners" in limited liability companies.¹⁷

II. JUDICIAL DECISIONS

Three Regional Court of Justice (RCJ) decisions¹⁸ related to the matter have been accessed. In all three decisions, the appellate authority ruled that claims regarding the infringement of partnership rights do not confer the right to precautionary arrest over a ship belonging to the company. In this section of the study, the aforementioned first instance court and RCJ decisions have been briefly summarized, followed by a short evaluation of the decisions.

¹⁶ Aggrieved partners/shareholders have the right to request compensation for their damages from the board of directors, manager, or executives, according to the specific characteristics of the concrete case. TCC art. 553 and TCC art. 644.

¹⁷ Due to the differing structures of the two companies, the term "shareholder" is used in the TCC to refer to the partners/members of a joint stock company, while the term "partner" is used for a limited liability company. See TCC art. 329(II) and 573(II).

¹⁸ The parties, the ship for which arrest was requested, and the grounds for the claim of two of these decisions belong to the same incident. For this reason, only two Istanbul Regional Court of Justice (RCJ) decisions have been included in the study. For the decision not included in the study, see. İstanbul RCJ. 14th CC, 04.10.2018, E. 2018/1354, K. 2018/1010 <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> accessed 13 July 2023.



1. Decision of the Istanbul Regional Court of Justice (RCJ) 12th Civil Chamber

A. Summary of the Decision

The parties in the case subject to the decision of Istanbul RCJ 12th Civil Chamber, dated 01.11.2018, Docket No. (E.) 2018/1672, Decision No. (K.) 2018/1348,¹⁹ are partners of a limited liability company whose sole fixed asset is understood to be a Malta-flagged ship. The claiming partner requested the precautionary arrest of the company's ship pursuant to TCC article 1352(I)(u), claiming that all affairs and transactions related to the company's activities, and thus the operation of the ship, were carried out by the other party, but that *"the ship's accounts were not kept transparent, only the other partner benefited from the profits derived from the operation of the ship, and the company's commercial books were not shown despite being requested..."*

The court of first instance emphasized that since the ship belonged to the limited liability company, the status of 'shipowner' belonged to the company of which the parties were partners, and denied the arrest request on the grounds that

"The plaintiff being a shareholder in the shipowning company does not mean that he also has an ownership share in the ship, that the existence of a joint venture in ship operation cannot be inferred between the company partners given TCC article 1064/2... and therefore, the claim is not a maritime claim."

The appellate authority, Istanbul RCJ 12th Civil Chamber, summarized that article 135(I)(u), which the plaintiff based his arrest request upon, defines any dispute between the co-owners of the ship regarding the operation of the ship or the proceeds derived from the ship as a maritime claim,

"Given that the ship subject to precautionary arrest in the concrete case is owned by the ... Ltd company claims regarding the infringement of partnership rights, asserted by a partner of the shipowning/owner company, cannot be accepted as a dispute between the co-owners of the ship regarding its operation or the proceeds derived from the ship; consequently, it is not possible to accept the claim based on these allegations as a maritime claim."

¹⁹ For the decision, see. <https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/>> accessed 12 July 2023.

B. Evaluation

From the decision summarized above, it is understood that the Istanbul RCJ 12th Civil Chamber accepted that claims regarding the operation of the ship or the proceeds derived from the ship, as stipulated in TCC article 1352(I)-u, constitute a maritime claim only in respect of “co-owners of the ship.” According to the Istanbul RCJ 12th Civil Chamber, since the ship subject to the case is owned by the limited liability company, the status of ‘shipowner’ belongs to the company. The plaintiff, however, is merely a partner of the company and does not have a direct ownership right over the ship. From this perspective, co-ownership cannot be asserted between the plaintiff partner and the commercial company or the other partner. Therefore, TCC article 1352(I)(u) cannot be applied to the concrete case.²⁰

As will be discussed in detail later, TCC article 1352(I)(u) defines only disputes concerning the operation of the ship or the proceeds derived from the ship, arising between partners who own the ship under co-ownership or joint ownership as a maritime claim. In Turkish law, commercial companies, as a rule, are entitled to benefit from all kinds of rights and assume obligations within the framework of TCC art. 48 [TCC art. 125(II)]. Consequently, when a ship belonging to the company is used in the water for the purpose of generating economic benefit, again in the name of the company, the status of ‘shipowner’ belongs solely to the commercial company. Regardless of their share in the company, it is not legally possible to refer to the partners as having the status of ‘shipowner’.²¹

In the case at hand, the sole owner of the ship is the limited liability company. Thus, the status of ‘shipowner’ belongs solely to the defendant company, and the plaintiff partner does not, for this reason, possess the status of ‘shipowner’ or ‘operator’. Furthermore, it is not possible to assert any legal relationship arising from ownership between the partner and the defendant company or the other partner. If the expression “co-owners of the ship” in TCC article 1352(I)(u) is understood to mean co-ownership as defined in property law, it can be said that the decisions of the court of first instance and the appellate court are appropriate.

²⁰ Perhaps due to being bound by the grounds for appeal, the Istanbul RCJ 12th Civil Chamber only conducted an evaluation pursuant to TCC art. 1352(I)(u); it did not enter into the discussion of whether the other provisions of TCC art. 1352 grants such a possibility to commercial company partners.

²¹ Cf. TCC art. 1061.



2. Decision of the Istanbul RCJ 14th Civil Chamber

A. Summary of the Decision

In the case subject to the decision of Istanbul RCJ 14th Civil Chamber, dated 07/02/2020, Docket No. (E.) 2020/1336, Decision No. (K.) 2020/898,²² the plaintiffs are partners of a limited liability company whose sole fixed asset consists of the ship subject to the lawsuit. The plaintiffs claimed that

“they were pressured to sell the company’s ship and withdraw from the partnership (by threatening to harm them and their families), and that they were forced, under threat and intimidation, to authorize an individual they did not know (named...) to sell all of the company’s shares to any person or persons”

at any price. They alleged that the company shares were subsequently transferred to another party and requested the precautionary arrest of the company’s ship and a prohibition on its sailing pursuant to TCC art. 1352(I)(t), as well as an interim injunction prohibiting the transfer of its ownership to third parties.

The court of first instance, on the grounds that there was a dispute concerning the ownership of the ship subject to the lawsuit that had been escalated to the Public Prosecutor’s Office, accepted the plaintiffs’ arrest request pursuant to TCC article 1352(I)(t), but denied the request for an interim injunction. Furthermore, the court of first instance denied the defendant’s objection to the arrest order, stating that:

The ship’s ownership belongs to the company objecting to the arrest, that the company has no assets other than the said ship, that the applicants claim their ownership rights based on shareholding and ownership rights over the ship continue because the transactions related to the transfer of their shares in the company are invalid due to vitiated consent; and since TCC article 1352(I)(t) stipulates that claims arising from any dispute concerning the ownership or possession of the ship are of the nature of a maritime claim, there was no aspect contrary to procedure or law in issuing a precautionary arrest order in favor of the applicants based on a dispute arising from shareholding-based ownership rights.”

İstanbul RCJ. 14th CC, on the other hand, ruled that for a decision to be made on the arrest of the ship, the claim subject to the allegation must be a “maritime

²² For the decision see. <https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> accessed 13 July 2023.

claim” as restrictively enumerated in TCC art. 1352(I), whereas in the concrete case:

“The ship subject to arrest is owned by the objecting ... Co.... the claims of a partner of the shipowning/owner company regarding the infringement of partnership rights do not confer upon the creditor the right to request a arrest over the company’s ship... the ownership of the ship belongs to the said company, and the dispute arising from company partnership cannot be accepted as a dispute regarding the ownership of the ship within the meaning of TCC article 1352(I)(u).”

On this ground, it ruled that the decision regarding the arrest of the ship was contrary to procedure or law.

B. Evaluation

It is understood from the reasoned decision of the appellate court that the plaintiffs’ claims were not merely limited to certain rights arising from the partnership relationship, but that they requested an interim measure for the determination of the invalidity of the share transfer transaction, due to being forced to transfer their shares in the company through threat and deceit, and for the prevention of the transfer of the ship, which is the company’s sole fixed asset, to third parties. Furthermore, from the text of the decision, it is concluded that the court of first instance accepted that if the transactions related to the transfer of company shares were invalid, the plaintiffs’ *“rights based on ownership over the ship continued,” meaning that the partners possessed an “ownership right arising from shareholding”* over the company’s ship.

The Istanbul RCJ 14th CC, however, based its decision on the reasoning that the term *“co-owners of the ship”* in TCC article 1352(I)(u) signifies ownership in the context of property law; and that a co-ownership relationship does not arise between the commercial company, which is the owner of the ship, and the company partners. Contrary to the court of first instance, according to the Istanbul RCJ 14th CC, disputes arising from company partnership do not grant the right to request precautionary arrest pursuant to TCC article 1352(I)(u).²³

As emphasized above, when a ship belonging to a commercial company is used in the water for the purpose of generating economic benefit in the name and for

²³ It is understood from the text of the decision that the first instance court accepted the request for the arrest of the ship pursuant to TCC article 1352(I)(t); while the Istanbul RCJ 14th Civil Chamber based its grounds for refusal on TCC article 1352(I)(u).



the account of the company, the status of 'shipowner' belongs solely to the company. Not only do the company partners not acquire the status of shipowner or operator, but a co-ownership relationship in the context of property law does not arise between them and the defendant company. From this perspective, assuming that the expression "co-owners of the ship" in TCC article 1352(I)(u) refers to co-ownership in property law, it would not be incorrect to state that the appellate court's decision is appropriate.

III. ARREST OF SHIPS IN NATIONAL AND INTERNATIONAL LAW

Ships, being one of the most important assets for a creditor to realize their claim, are vehicles that are constantly in motion in line with their designated purpose. Furthermore, in the operation of ships, the interest of third parties, particularly those involved with the cargo, exists in addition to the shipowner. For this reason, the arrest of ships is specially regulated in international and national legislation.²⁴

1. The Concept of Arrest of Ships

A. Definition

In article 1(2) of the International Convention on Arrest of Ships, 1999 (1999 Arrest Convention),²⁵ the arrest of a ship²⁶ is defined as "any detention or restriction on removal of a ship by order of a court²⁷ to secure a maritime claim."

²⁴ In this matter, generally see: Ergon Atilla Çetingil, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972) 1; Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 1; Atamer, *Deniz İcra*, 165; Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2023) 68; Konyalı, 59.

²⁵ For the text of the Convention, see https://treaties.un.org/doc/Treaties/1999/03/19990312%2009-14%20AM/Ch_XII_8p.pdf accessed 02 August 2025.

²⁶ In the official translation published in the Official Gazette on 03.05.2019, the term "ihtiyati haciz" was used as the equivalent of "arrest" in art. 1(2) of the 1999 International Convention on the Arrest of Ships. In the unofficial translation of the Convention made in 1999, the term "arrest" was preferred "instead of one of the words attachment, seizure, arrest, upon the determination that the term was used in relation to the detention of ships." See Gündüz Aybay, N. Oral, M. Oğuzülgen, S. Parlakyıldız, E. Aybay ve D. Özdemir, 'Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme' (1999) 4(1-2) *Deniz Hukuku Dergisi* 159. For the view that the term "arrest" covers two different alternatives: "seizing the ship or restricting its movement," see Yeşilova Aras, 9. Also see Doğuş Taylan Türkel, 'Gemilerin İhtiyati Hacinde Borçlunun Korunması' (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2017) 53.

²⁷ In article 1(5) of the 1999 Arrest Convention, the term "court" is defined as any competent judicial authority of a State.

In this sense, the arrest of a ship is the temporary seizure of a ship via judicial authorities for the purpose of securing a limited number of claims designated as maritime claims.²⁸

The arrest of a ship is the most significant legal protective measure aimed at securing the creditor's right to claim.²⁹ In this respect, it resembles the arrest institution regulated in the EBL. However, the arrest of ships is not, in the legal sense, an arrest regulated by EBL articles 257 et seq.³⁰ The two institutions differ in many aspects.

Firstly, the arrest of a ship can only be requested for one or more claims exhaustively enumerated in TCC article 1352(I),³¹ which are defined as maritime claims. Arrest of a ship cannot be requested for a right to claim that is not considered a maritime claim (1999 Arrest Convention art. 2/2; TCC art. 1353(III)).³² Furthermore, contrary to EBL article 257(I), it is not mandatory for the claim to be unsecured by a statutory or contractual pledge for the arrest of a ship (TCC art. 1353(II)). Additionally, it is possible to order the arrest of a ship even for maritime claims that are non-pecuniary in nature.³³ Arrest within the meaning of the EBL, however, is a temporary legal protection system specifically established for pecuniary claims that are unsecured by a pledge.³⁴

²⁸ Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 320. For terms and definitions also see. Atamer, *Deniz İcra*, 197; M. Ali Aksoy, 'Gemilerin İhtiyati Haczi' (2016) 123 TBB Dergisi 259, 261; Yeşilova Aras, 33.

²⁹ It should also be emphasized that the creditor, depending on the specifics of the concrete case, has the right to resort to arrest (HMK art. 389), arrest (EBC art. 257), or final arrest against the debtor's other assets outside of the ship.

³⁰ Yeşilova Aras, 44.

³¹ Cf. 1999 Arrest Convention art. 1(1).

³² The arrest of a ship is the sole legal method aimed at securing claims that qualify as maritime claims. More clearly expressed, just as the arrest of the ship cannot be requested to secure claims that are non-maritime in nature, no other interim measure or prohibition of sailing may be ordered against the ship for maritime claims, except for the arrest of the ship itself. (TCC art. 1353(I)).

³³ Atamer, *Deniz İcra*, 379; Yeşilova Aras, 72.

³⁴ Arrest is a temporary legal protection system specially established for pecuniary claims. In this state, it differs from the precautionary measures, which is another protective measure. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 303; Özkan, 893; Günay, 283.



The arrest of a ship is a temporary legal protection measure aimed at enabling the creditor to realize their claim in the shortest possible time and with ease.³⁵ The ship for which arrest has been ordered is detained from sailing and placed under custody by the competent execution office upon the creditor's request (TCC art. 1366(I)). In this sense, the most important function of the arrest of a ship is to ensure the custody of the ship to provide security for the creditor's right to claim.³⁶ The claimant, whose claim has been definitively established as a creditor, gains the opportunity to realize their claim through the definitive seizure and liquidation of the ship, or through the funds deposited for the ship's release, following the conclusion of the proceedings.

The arrest of a ship also serves to provide substitute security. This function of ship arrest emerges particularly as a result of the enforcement of the arrest order. Indeed, it is possible to provide alternative solutions by suggesting different arrangements or securities to ensure the ship can resume its voyage, proposed by the debtor or the non-debtor owner or carrier who are negatively affected by the enforcement of the order.³⁷

B. International Sources

The differing practices of states regarding the arrest of ships necessitated that the matter be regulated by an international convention,³⁸ and for this purpose, the International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952 (1952 Arrest Convention) was adopted.³⁹ The Convention, which entered into force on

³⁵ Furthermore, Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan, and Özekes state that arrest in a general sense should be counted among the types of forced execution, specifically as partial enforcement. Pekcanitez, Atalay, Sungurtekin Özkan and Özekes, 8.

³⁶ Yeşilova Aras, 44.

³⁷ For further information see. Yeşilova Aras, 60.

³⁸ Çetingil, 161. For Preparation process see. Konyalı, 60.

³⁹ For contract text see. <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20439/volume-439-i-6330-english.pdf> accessed 02 August 2025. For unofficial Turkish text and information, see: Georges Ripet, 'Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları' (1953) 19(1-2) İÜHF 432, 453; Fahiman Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar* (1st edn, Tekil Neşriyat 1987) 30-35 (*Uluslararası Konvansiyonlar*).

February 24, 1956⁴⁰ and to which Türkiye is not a party,⁴¹ applies in any contracting state to all seagoing ships flying the flag of a contracting state (1952 Arrest Convention art. 8(1)). Pursuant to the 1952 Arrest Convention, arrest on a ship can only be applied for a maritime claim, one of the seventeen claims exhaustively enumerated in article 1(1) of the Convention, and by a judicial decision.⁴²

Problems arising from the application of the 1952 Arrest Convention necessitated the drafting of a new convention,⁴³ and for this purpose, the 1999 Arrest Convention was prepared.⁴⁴ This final Convention on the subject entered into force on September 14, 2011.⁴⁵

The 1999 Arrest Convention also stipulates that an order for the arrest of a ship is provided only for the limited number of maritime claims enumerated in article 1(1) of the Convention. The number of maritime claims was increased compared to the 1952 Arrest Convention. Within this scope, the maritime claim concerning “loss or damage caused by collision or any other means” was redefined as “loss or damage caused by the operation of the ship (art. 1(1)(a)),” thereby expanding the scope of the maritime claim.⁴⁶ Furthermore, “damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests (art. 1(1)(d)),” “costs and expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or rendering harmless of a ship that is sunk, wrecked, stranded or abandoned (art. 1(1)(e)),” “port, canal, pier, or other waterway charges and dues

⁴⁰ Pursuant to article 14(a) of the 1952 Arrest Convention, the Convention shall enter into force between the first two states ratifying it six months after the date of deposit of the second instrument of ratification; and for each subsequent State, the ratification shall enter into force six months after the date of deposit of its own instrument of ratification. For detailed information and evaluation, see generally: Çetingil, 173.

⁴¹ Regarding the fact that Türkiye did not accede to the 1952 Arrest Convention “on the grounds that the right to arrest was restricted,” see generally: *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324)* (Period 23, Legislative Year 2, Issue No: 96), 414.

⁴² For detailed information and evaluation regarding the conditions for the application of the 1952 Arrest Convention, see generally: Çetingil, 164; Tekil, 35; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn 1, Bozak Matbaası 1973) 281 (Deniz Ticareti).

⁴³ Yeşilova Aras reports that a working group was established within CMI for the purpose of revising the 1952 Arrest Convention, but due to the problems being too extensive to be resolved by an amendment protocol, it was decided to prepare a new convention. Yeşilova Aras, 13.

⁴⁴ Atamer, *Deniz Ticareti*, 211.

⁴⁵ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en accessed 02. August 2025.

⁴⁶ Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* (6th edn, Alkım Yayınları 2001) 485 (*Deniz Hukuku*).



(art. 1(1)(n)),” “insurance premiums, including mutual insurance calls, in respect of the ship (art. 1(1)(q)), and any commissions, brokerages or agency fees (art. 1(1)(r)),” as well as “any dispute arising out of a contract for the sale of the ship (art. 1(1)(v))” were accepted as maritime claims.

Just like the previous arrest convention, the 1999 Arrest Convention does not provide a definition of ‘ship’; the matter is left to the national law of the state enforcing the precautionary arrest.⁴⁷ Nevertheless, two differences were introduced regarding the ships to which the convention would apply, compared to the 1952 Arrest Convention. The first of these is the use of the term “ship” instead of “seagoing ship.” This thus abolished the distinction between “seagoing ship – inland waterway vessel”, which is frequently encountered in comparative law. The other difference is the explicit exclusion of warships and state ships exclusively allocated to public non-commercial service from the scope of the convention (art. 8(2)).⁴⁸

Art. 8(1) of the 1999 International Convention on the Arrest of Ships stipulates that the Convention shall apply to every ship under the jurisdiction of one of the contracting states, regardless of whether the ship flies the flag of a contracting state.⁴⁹ As such, the article is open to interpretation that it should be applied in all requests for arrest, regardless of whether there is a foreign element.⁵⁰

2. Arrest of Ships in Turkish Law

The absence of specific regulations concerning forced execution in maritime law in the former TCC (dated 1956) and the acceptance of Turkish-flagged ships registered in the registry as immovable property in EBC article 23(IV) led to many issues in practice regarding the precautionary arrest of ships. For this reason, detailed regulations and innovations were introduced in the TCC

⁴⁷ Consequently, the arrest of marine vehicles that do not qualify as a ship according to the laws of the relevant State cannot be requested. Yeşilova Aras, 69.

⁴⁸ The 1952 Arrest Convention, however, did not contain any special rule regarding the immunity of State vessels. See Çetingil, 173. This situation should not actually be seen as a shortcoming. Because art. 3 of the 1926 International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Immunity of State-owned Vessels subjected such State vessels to judicial immunity, including arrest.

⁴⁹ However, article 8(1) of the 1952 Arrest Convention stipulated that for the Convention to apply, the requirement was that both the state whose flag the ship flies and the state where the arrest request would be enforced must be contracting states. For detailed information, see Çetingil, 191; Tekil, *Uluslararası Konvansiyonlar*, 39.

⁵⁰ A detailed evaluation has been provided below in terms of Turkish Law.



regarding this matter.⁵¹ Within this framework, by deviating from EBC article 257(I), the arrest of ships, even if secured by a pledge, was made possible only for maritime claims; the path to arrest of a ship for non-maritime claims was closed.⁵²

A. Sources

The regulation of the arrest of ships in the TCC was based on the 1999 Arrest Convention.⁵³ Within this scope, TCC article 1352 concerning maritime claims,⁵⁴ and the provisions related to the restriction that only the arrest of the ship can be ordered to secure maritime claims (TCC art. 1353(I)), and the closing of the path for the arrest of the ship for non-maritime claims (TCC art. 1353(III)) were adopted exactly from the Convention. Furthermore, the source of the provisions stating that competent courts may issue arrest orders despite jurisdiction or arbitration clauses (TCC art. 1356), and that the court competent to issue the arrest order is also competent for the lawsuit to be filed to complete the arrest (TCC art. 1359), is also the 1999 Arrest Convention.

The 1999 Arrest Convention does not purport to regulate all procedural steps related to the arrest of ships. The procedural steps for the arrest or release of the ship are subject to the law of the state where the arrest is enforced or where the application for arrest is made [1999 Arrest Convention art. 2(4)]. Pursuant to the principle of *lex fori*, the TCC incorporated special provisions governing

⁵¹ For the reasons for the regulations concerning the precautionary arrest of ships in the TCC, see generally. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416; Atamer, *Deniz İcra*, 165.

⁵² For the changes and innovations introduced by the TCC (Turkish Commercial Code), see generally. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 63.

⁵³ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416. During the period when the TCC (Turkish Commercial Code) was drafted, Türkiye was not a party to the Convention, nor had the 1999 Arrest Convention yet entered into force.

⁵⁴ Only difference from article 1(1)(p) of the Convention is that the phrase “including credits taken for the ship” was added to article 1353(I)(p). Furthermore, the terms “demise charterer” in articles 1(1)(q) and (r) of the Convention were not included in TCC article 1352; and since the letter “q” does not exist in Turkish, the numbering was arranged accordingly. For criticism and evaluations of the amendment made within the scope of TCC art. 1352(I)(p), see: Sami Aksoy, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştirisi’ (2018) 34(2) BATİDER 199, 199; Kerim Atamer, ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriyeye Yanıt’ (2018) 34(3) BATİDER 315, 315 (‘Deniz Alacaklarına’); Yeşilova Aras, 99.



procedural steps for the arrest request, taking into account the provisions of the EBL.⁵⁵

B. Conditions for Arrest of Ships According to the TCC

While delving into the details of the arrest of ships⁵⁶ under the TCC provisions exceeds the scope of this study, the prerequisite for requesting the arrest of a ship under the TCC is that the claim must be a maritime claim (TCC art. 1353(I)). It is legally impossible to issue an arrest order against a ship for claims other than maritime claims [TCC art. 1353(III)].⁵⁷ From this perspective, it is necessary and sufficient for the creditor to present evidence to convince the court that the claim is one of the maritime claims enumerated in TCC article 1352(I) and to demonstrate its pecuniary value (TCC art. 1362).⁵⁸ Concurrently, the ship must be among those eligible for arrest.⁵⁹ The ships against which arrest may be sought are regulated in detail in TCC article 1369(I), derived from article 3 of the 1999 Arrest Convention, based on liability for the maritime claim and the ship's owner or charterer.

Where the debtor is the owner or charterer, demise charterer or carrier of the ship upon which the maritime claim arose, the arrest of other ships under their ownership is also possible (TCC art. 1369(II)). Conversely, for disputes concerning the ownership or possession of the ship, an arrest order can only be issued against the ship that is the subject of the dispute [TCC art. 1369(III)].

For a arrest order to be issued, the ship must also have entered the jurisdiction of the Turkish Courts. The competent jurisdiction is regulated separately for Turkish and foreign flagged ships in TCC articles 1354 and 1555. For Turkish flagged ships, courts with fixed jurisdiction are enumerated based on whether the ship is registered.⁶⁰ Furthermore, for ships flying the Turkish flag, the court

⁵⁵ *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416.

⁵⁶ By adopting the provisions concerning the arrest of ships exactly from the 1999 Arrest Convention, uniformity has also been achieved between the TCC and international practice. From this perspective, the explanations made regarding the conditions for the arrest of a ship under the TCC are, as a rule, also valid in terms of the 1999 Arrest Convention.

⁵⁷ Atamer, *Deniz İcra*, 174; Yılmaz, 163; Konyalı, 146.

⁵⁸ Pursuant to TCC article 935(I)(c), the provisions of the TCC concerning compulsory enforcement shall not apply to warships and ships exclusively allocated to public service. This situation is consistent with article 8(II) of the 1999 Arrest Convention.

⁵⁹ For further information and Supreme Court Decisions Atamer, *Deniz İcra*, 220.

⁶⁰ Atamer, *Deniz İcra*, 210. For discussions and criticisms regarding the arrest of ships passing through the Turkish Straits without calling, see: Fevzi Topsoy, 'Türk Boğazları'ndan Geçiş

of the place where the ship is anchored, moored to a buoy or vault, berthed, or laid up on the stocks has also been accepted as competent.⁶¹ Regarding foreign flagged ships, only the court of the place where the ship is anchored, moored to a buoy or vault, berthed, or placed on a slipway is made competent. From this perspective, the issuance of an arrest order against foreign flagged ships is contingent upon “the condition that the ship ceases its voyage within the jurisdiction of that court”⁶²

TCC article 1363 mandates that, as a rule,⁶³ the creditor must provide security⁶⁴ in the amount of 10,000 Special Drawing Rights (SDR) for an arrest order to be issued.⁶⁵ Furthermore, the creditor who obtains the arrest order must request the enforcement of the decision from the execution office within the jurisdiction of the court that issued the decision, or where the ship is located, within three working days from the date the decision was issued. Otherwise, the arrest decision shall automatically lapse (TCC art. 1364).⁶⁶

C. Discussion on the Element of Foreignness

The relevant provisions of the 1999 Arrest Convention were incorporated into the TCC during a period when Türkiye was not yet a party to the Convention.⁶⁷

Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Haczi Sorunu’ (2016) 74(1) İÜHF 397, 411; Nuray Ekşi, ‘Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması’ (2017) 37(1) Public and Private International Law Bulletin 125, 142; Atamer, *Deniz İcra*, 211; Yeşilova Aras, 257; Yılmaz, 217.

⁶¹ For further information see. Atamer, *Deniz İcra*, 208.

⁶² For ships registered in the Turkish Ship Registry, including the Turkish International Ship Registry, the court of the registry location; for ships not registered in a registry, the domicile of the owner; and for ships registered in a special registry pursuant to TCC article 941(III), the domicile of the charterer. See generally: TCC art. 1354(I).

⁶³ Wage claims arising from the employment of seafarers on a ship are exempted from the requirement to deposit security. See generally: TCC art. 1363(III).

⁶⁴ In article 6(1) of the 1999 Arrest Convention, it is stipulated that the Court may require the applicant to give security; the making of detailed regulations is left to *lex fori*. If requested, the Court may increase or decrease the amount of security according to the concrete case. For detailed information, see generally: Atamer, *Deniz İcra*, 225; Yeşilova Aras, 101; Aksoy M. A., 277; Konyalı, 178; Yılmaz, 343.

⁶⁵ It is understood from the literal wording of the article that the court cannot issue an arrest order without security being deposited. Otherwise, the arrest order issued should be invalid.

⁶⁶ For further information see. Atamer, *Deniz İcra*, 233; Aksoy M. A., 281; Konyalı, 173; Yılmaz, 373.

⁶⁷ During the preparatory work of the TCC, the 1999 Arrest Convention had not even entered into force yet.



Concurrently, Türkiye decided to accede to the Convention⁶⁸ and submitted the instrument of accession prepared for this purpose on September 11, 2019.⁶⁹ Pursuant to art. 14(2) of the Convention, the provisions of the 1999 Arrest Convention became a part of Türkiye's domestic law as of December 11, 2019.⁷⁰ Thus, two substantive legal rules regarding the arrest of ships have emerged in Türkiye: the TCC and the 1999 Arrest Convention. This situation has led to the advancement of different views in legal doctrine regarding which legal rule should be applied primarily, especially in requests for arrest that do not contain an element of foreignness.

According to the first view, dating from the period when Türkiye was not yet a party to the Convention, the 1999 Arrest Convention should be applied primarily, regardless of whether the dispute contains an element of foreignness.⁷¹ Moreover, in this scenario, the provisions in the TCC would be deemed repealed.⁷²

The alternative view suggests that it is inappropriate to infer, based on article 8(1) of the 1999 Arrest Convention, that the Convention applies to every ship regardless of the presence of an element of foreignness. This is because article 8(6) of the 1999 Arrest Convention explicitly stipulates that the provisions of the Convention shall not modify or affect the domestic law in force of a Contracting State pertaining to the arrest of a ship flying its flag and falling under the jurisdiction of that State, when the ship is arrested by a person who has their habitual residence or principal place of business in that State. From this perspective, when the flag of the ship and the domicile of the maritime creditor are within the nationality of the adjudicating state, the precautionary arrest order and other judicial proceedings should be conducted according to the *lex fori*.⁷³

⁶⁸ For Presidential Decree No. 1034, dated May 3, 2019, see generally. OG 03.05.2019/30763 (Duplicate).

⁶⁹ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en accessed 02 August 2025.

⁷⁰ 1982 Constitution 90(V); “*International agreements that have been duly put into effect have the force of law.*”

⁷¹ Atamer, *Deniz Ticareti*, 212; Atamer, ‘Deniz Alacaklarına’, 320; Aksoy S, 212.

⁷² Kerim Atamer, ‘Deniz İcra Hükümleri’ne Genel Bakış’ (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 and 34 (‘Deniz İcra Hükümlerine’).

⁷³ Yeşilova Aras, 29. See in a similar point: Konyalı, 100 and 203. However, the author states that due to the inclusion of the 1999 International Convention on the Arrest of Ships in the TCC, excluding the “limitation measure,” the non-application of the Convention’s provisions in disputes that do not involve a foreign element will not create a difference under Turkish



The issue is broad enough to constitute a separate study. Therefore, making an assessment on the subject would exceed the scope and limits of this study. Indeed, although the general justification of the draft Compulsory Enforcement (Draft Law)⁷⁴ shared with the public states that the 1999 International Convention on the Arrest of Ships entered into force for Türkiye on 11.12.2019, the discussion about whether the foreign element and the existing provisions of the TCC have been subject to implied abrogation has not been addressed.⁷⁵ Art. 489 of the Draft Law specifies that “*arrest of a ship in Türkiye, regardless of its flag or whether it is registered in the registry, is subject to the provisions of this Part.*”⁷⁶ If the Draft Law is enacted in this manner, the *lex specialis* and *lex posterior* evaluations between the new Law and the 1999 International Convention on the Arrest of Ships,⁷⁷ and especially the existence of the foreign element, will continue to be a separate subject of discussion.⁷⁸

IV. THE ISSUE OF WHETHER SHAREHOLDER CLAIMS AGAINST THE COMPANY CONSTITUTE A “MARITIME CLAIM”

A shareholder may possess the right to claim against the company based on various legal relationships and grounds. Undoubtedly, claims arising from the

Law; but he specifies that the inclusion of only the measure of barring from sailing in the TCC is a shortcoming.

⁷⁴ ‘Cebri İcra Kanun Taslağı’ <<https://mgm.adalet.gov.tr/Resimler/SayfaDokuman/24072025161511Cebri%20C4%B0cra%20Kanunu%20Tasla%C4%9F%C4%B1%20%20-%20C4%B0kili%20Tablo%20PDF.pdf>> accessed 17 August 2025.

⁷⁵ With the draft Law, the special provisions found in TCC art. 1350 to 1400, titled “Special Provisions Regarding Enforcement,” were incorporated into the Draft under the heading “Enforcement of Maritime (Deniz Cebri İcra).”

⁷⁶ In the justification of art. 489 of the Draft Law, it is stated that “the arrest of a ship located in Türkiye, in other words, within the jurisdiction of Turkish courts, by barring it from sailing, regardless of its flag or whether it is registered in the registry, is subject to the provisions of Part Six regarding the arrest of ships,” and the condition of whether the maritime claim originated in Türkiye has not been mentioned.

⁷⁷ In the event that the provisions regarding enforcement on maritime are regulated in a new Law, these provisions would be in the nature of *lex posterior*; however, on the matter that the 1999 International Convention on the Arrest of Ships should primarily be applied due to its nature as *lex specialis* for claims involving a foreign element, see Yeşilova Aras, 18.

⁷⁸ For this reason, taking into account that the courts in the relevant RCJ decisions directly applied the TCC provisions without entering into any debate, an examination was generally conducted within the scope of the TCC provisions in the study, without making any evaluation regarding this divergence of opinion in the doctrine. Nevertheless, in the relevant sections of the study, the provisions of the TCC and its source convention, the 1999 Arrest Convention, which are directly related to the subject, were analyzed together.



exercise of partnership rights constitute the primary examples of such claims. Moreover, it is possible for a shareholder to become a creditor of the company as a result of conducting transactions with the company or incurring expenses on its behalf. In practice, instances where a shareholder grants loans to the company, acts as a guarantor, or provides a surety in its favor are also frequently encountered. Consequently, claims of the shareholder against the company have been discussed under separate headings in accordance with these distinct scenarios.

1. In Terms of the Exercise of Partnership Rights

In corporate law, partnership rights are generally classified into two categories based on their subject matter: “participation rights” and “financial rights.”⁷⁹ Of these, participation rights refer to rights that are non-pecuniary by nature, such as the right to attend the general assembly, voting rights, and the right to request information and examination. In a legal sense, participation rights do not constitute a right of claim. Consequently, they cannot be included among the maritime claims under TCC art. 1352(I). Nevertheless, since participation rights may also grant the shareholder the right to claim compensation for incurred damages depending on the specific circumstances, the subject has been examined under two headings: participation rights and financial rights.

A. Participation Rights

a. In General

Shareholders' participation rights may generally be enumerated as the right to attend the general assembly and the right to vote, the right to request information and examination, the right to request a special audit, and the right to request the annulment of general assembly resolutions. These rights are indispensable in nature, and their prior waiver is not legally possible.⁸⁰

⁷⁹ For detailed information, see generally Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 686; Pulaşlı, *Şirketler Hukuku*, 574; Şaban Kayıhan, *Şirketler Hukuku* (4th edn, Seçkin Yayınları 2020) 231; Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar and Mehmet Özdamar, *Şirketler Hukuku, Genel Esaslar* (3rd edn, Yetkin Yayınlar 2021) 345; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi C. III* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 1909 (Commentary III); Mehmet Bahtiyar, *Ortaklıklar Hukuku* (16th edn, Beta Yayınları 2022) 248.

⁸⁰ Reha Poroy, Ünal Tekinalp and Ersin Çamoğlu, *Ortaklıklar Hukuku*, Vol. II (14th edn, Vedat Kitapçılık 2019) 9 (Ortaklıklar II); Pulaşlı, *Commentary III*, 1974 and 2019.



Although a shareholder whose participation rights are impeded possesses the right to claim compensation for the damages incurred, none of the participation rights constitute a direct pecuniary claim. A shareholder who is prevented from exercising this right holds certain rights and authorities stipulated in the TCC, depending on the specific circumstances. For instance, a shareholder prevented from attending the general assembly meeting or from casting a vote may request the annulment of the general assembly or the relevant resolution (TCC art. 446(II)).⁸¹ Similarly, a shareholder prevented from exercising the right to request information or examination may request the annulment of the general assembly resolution or may exercise the right of examination through the court (TCC art. 437(III)).⁸² The right to request the appointment of a special auditor is a right exercisable through a resolution of the general assembly and a court decision. While every shareholder may request the appointment of a special auditor from the general assembly, the right to request such an appointment from the court, in the event of the rejection of this request, is granted exclusively to a shareholder or shareholders holding a specific proportion of shares,⁸³ referred to as the minority.⁸⁴ Pursuant to EBL art. 257(I), it is not possible to obtain an arrest decision to secure these rights.

b. The Issue of Constituting a Maritime Claim

In order for a decision regarding the arrest of a ship to be granted, the claim must be one of the maritime claims enumerated in TCC art. 1352(I) (TCC art. 1353(III)). In this respect, the ability to request the arrest of a ship belonging to the company due to a claim arising from participation rights is contingent upon the condition that the claim constitutes a maritime claim.

It appears that claims arising from participation rights cannot be classified under any of the claims enumerated in TCC art. 1352(I). This is because the subject

⁸¹ On this subject, see Erdoğan Moroğlu, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (7th edn, On İki Levha Yayınları 2014) 275.

⁸² For detailed information, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 64; Pulaşlı, *Commentary III*, 2041.

⁸³ Shareholders holding 1/10 of the capital, or 1/20 in publicly held joint-stock companies, or shares with a nominal value of 1,000,000 TL. TCC art. 439(I).

⁸⁴ For detailed information, see Fevzi Topsoy, 'Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı', in Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 291; Tuğba Çiftçi, 'Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı', in Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 339.



matter of participation claims is not directly money or a claim of a pecuniary nature. Consequently, it is legally impossible for participation rights to be included among maritime claims, which are of a pecuniary nature.

As for non-pecuniary claims, only claims arising from property law, such as ownership of the ship, ship mortgage, or possession, are enumerated as maritime claims.⁸⁵ Without going into detail, claims arising from participation rights do not confer any right in the form of ownership or possession in any manner over the ship owned by the company. In this respect, it must be accepted that participation rights do not grant the shareholder the right to arrest the ship owned by the company.

B. Pecuniary Rights

a. In General

Shareholders' pecuniary rights may generally be enumerated as the right to receive dividends, the acquisition of bonus shares, the right of preemption, and the right to receive a liquidation share. Of these, the right of preemption refers to the right to acquire new shares resulting from a capital increase, in proportion to the existing shareholding, with priority (TCC art. 461(I) and 591(I)). As a rule, the right of preemption cannot be restricted or abolished.⁸⁶ A shareholder who is prevented or restricted from exercising this right may initiate the process of requesting the annulment of the relevant general assembly resolution or pursuing the liability of the directors. It is evident that these rights do not confer the right to request the arrest of the ship belonging to the company.

The right to a liquidation share is the right of the shareholder to participate in the remaining amount resulting from liquidation in proportion to their share in the

⁸⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 379. See also Yeşilova Aras, 72. The author states that, excluding claims related to disputes regarding ship ownership and rights *in rem* limiting it, and possession, as found in TCC arts. 1352(1)(t), (u), (v), and (y), other maritime claims constitute pecuniary claims. Accordingly, any dispute arising between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship, as stipulated in TCC art. 1352(1)(u) (art. 1(1)(t) of the International Convention on Arrest of Ships, 1999), is also a maritime claim of a non-pecuniary nature.

⁸⁶ The preemption right of the shareholder may be restricted or abolished only for just cause, such as a public offering, the acquisition of enterprises and participations, or the participation of employees in the company. TCC art. 461(II) and TCC art. 591(II). For detailed information, see İbrahim Bektaş, *Anonim Ortaklıklarda Yeni Pay Alma (Rüçhan) Hakkının Kısıtlanması ve Devri* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2023) 172; Hasan Pulaşlı, 'Anonim Şirketlerde Yeni Pay Alma, Rüçhan ve Kar Payı Hakkına İlişkin Önemli Sorunlar' (2023) 39(2) *BATİDER* 239, 244.



event of the company's dissolution (TCC art. 507(I)). With the exception of the contribution of the right of use of a ship as capital,⁸⁷ the liquidation share is, as a rule, paid in cash as a result of the conversion of the ship into money (TCC art. 543(III)). Since the right to a liquidation share can only be asserted in the event of the company's dissolution,⁸⁸ it is not legally possible to request the arrest of the ship belonging to the company based on this right as long as the company's operations continue.

In a general sense, the right to acquire bonus shares is the acquisition by partners, free of charge, of shares created by adding the company's internal resources to the company's capital, in proportion to their existing shares.⁸⁹ Partners automatically acquire the bonus shares upon the registration of the capital increase (TCC art. 462(III)). More clearly, the partner does not need to make any request to benefit from this right. Therefore, it would not be wrong to say that the arrest of the ship belonging to the company cannot be requested due to the exercise of this right.⁹⁰ For this reason, the matter should be discussed, in particular, within the framework of the right to participate in dividends.

b. Right to Receive Dividends

Every shareholder has the right to receive the share corresponding to them from the net profit for the period resolved to be distributed to shareholders within the framework of the provisions of the law and the articles of association (TCC art. 507(I) and TCC art. 608(I)). The authority to determine whether dividends will be paid or the manner of payment is vested exclusively in the general assembly. The general assembly cannot delegate this authority to another party (TCC art. 408(I)(d) and TCC art. 616(I)(e)).⁹¹

⁸⁷ In this case, provided that the company's assets cover its liabilities, the ship is returned in kind to the shareholder who contributed the use of the ship as capital.

⁸⁸ Regarding the fact that the right to a liquidation share cannot be asserted against the company as long as it remains in operation, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 3; Pulaşlı, Commentary III, 1949.

⁸⁹ For detailed information, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, Commentary III, 1959.

⁹⁰ Just as this right over bonus shares cannot be abolished or restricted, it also cannot be waived. Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 5; Pulaşlı, Commentary III, 1961.

⁹¹ For detailed information, see Aslı E. Gürbüz Usluer, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016) 67; Kerem Çelikboya, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) 436.



Within the scope of the right to receive dividends, it is likely that two issues may arise; the general assembly failing to adopt a resolution on dividend distribution, or the non-payment of dividends to the shareholder despite a resolution having been adopted.

aa. Failure to Adopt a Resolution on Dividend Distribution

Although a matter of debate in legal doctrine, it can be stated that in joint-stock companies, the distribution of at least five percent of the net profit for the period to shareholders is mandatory (TCC art. 519(I)(c)).⁹² As a rule, the general assembly cannot resolve not to distribute dividends and instead decide to allocate the entire net profit for the period to reserves. Otherwise, shareholders may request the determination of the nullity of the adopted resolution, or the dissolution of the company may also come into question (TCC art. 531).

In limited liability companies, however, it is required to adopt a resolution on dividend distribution, except in cases where it is necessary to cover company losses or where the need to make investments for the development of the company is seriously demonstrated and such a situation is in the interest of all shareholders (TCC art. 608(III)).⁹³ It is possible to annul a resolution determining the allocation of the entire net profit for the period to reserves without resolving on dividend distribution, in violation of article 608(III) of the TCC, since such a resolution would violate the vested rights of the shareholders.

In capital companies, even if dividend distribution is legally mandatory after the necessary reserves have been set aside, shareholders cannot demand the payment of their corresponding share of profits from the company unless there is a general assembly resolution regarding the distribution of dividends.⁹⁴ To state it more explicitly, the shareholders' right to claim dividends transforms into a right of claim upon the general assembly's resolution on dividend distribution. In particular, the adoption of a resolution to allocate the entire net profit for the period to reserves instead of distributing dividends, due to the arbitrary conduct

⁹² For discussions and detailed information, see Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 695; Pulaşlı, Commentary III, 1928; Gürbüz Usluer, 91; Çelikboya, 72.

⁹³ Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar II*, 466; Kendigelen and İsmail Kırca, *Şirketler Hukuku*, Vol. III (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) 298 (*Şirketler III*); Gönen Eriş, *Ticari İşletme ve Şirketler*, Vol. III (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (*Şirketler III*).

⁹⁴ Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 702; Eriş, *Şirketler III*, 2597; Gürbüz Usluer, 68. Regarding the fact that the right to receive dividends is in the nature of "a right of claim subject to a condition precedent," see Pulaşlı, Commentary III, 1929.

of the majority, grants shareholders the right to request the annulment or determination of nullity of the adopted resolution, or the dissolution of the company, depending on the specific circumstances.

As can be seen, in the event that a resolution on dividend distribution is not adopted, whether justifiably or unjustifiably, shareholders possess only a certain set of rights arising from corporate law. To state it more explicitly, unless a general assembly resolution exists, shareholders cannot secure the payment of dividends to themselves through an action for a receivable directed directly against the company. In this respect, the failure or inability⁹⁵ of the general assembly to adopt a resolution on dividend distribution unjustifiably does not grant shareholders a right of claim in the nature of a maritime claim.

bb. Non-Payment of Dividends to Shareholders

The duty to implement the general assembly's resolution regarding dividend distribution is vested in the company's management body.⁹⁶ The management body is obliged to carry out the dividend distribution in accordance with the principles determined in the general assembly resolution. Otherwise, the default of the company arises without the necessity of a separate notice.⁹⁷

A shareholder to whom due dividends have not been paid may collect this entitlement directly from the company through execution proceedings without a judgment, just as they may claim it through the court by filing an action for a receivable. Depending on the specifics of the case, it is also possible to seek this right through bankruptcy proceedings. Moreover, if the shareholder so chooses, they may secure compensation for the damages incurred by pursuing the personal liability of the director at fault regarding the non-payment of dividends. Since the failure to pay dividends duly constitutes direct damage to the shareholder, the compensation to be awarded by the court is paid directly to the relevant shareholder.

⁹⁵ For instance, such as the general assembly never being able to convene or it being impossible for it to convene.

⁹⁶ In joint-stock companies, the board of directors; in limited liability companies, the manager or the board of managers. The board of directors or managers cannot delegate this duty to another person. See TCC art. 375(I)(f) and TCC art. 625(I)(g).

⁹⁷ Çelikboya, 463.



In the second scenario, stated more explicitly, in the event that the shareholder resorts solely to the director at fault,⁹⁸ since the direct liability of the company cannot be mentioned, it will not be legally possible for the arrest or final arrest of the ship belonging to the company to come into question. In this respect, the subject should be discussed particularly within the framework of the right of claim directed directly against the company for the purpose of collecting dividends. In article 1352(I) of the TCC, as a rule, claims arising from the ship or the operation of the ship are enumerated as maritime claims.

aaa. Evaluation Under TCC art. 1352(I)(f)

It is stipulated in TCC art. 1352(I)(f) that “*any agreement for the use or hire of the ship, whether or not a charter party has been drawn up,*” constitutes a maritime claim. It is indisputable that the expression “hire of the ship” within the text of the article refers to ships that are the subject of a charter agreement (TCC art. 1119) or a financial charter⁹⁹ agreement.¹⁰⁰ Regarding a ship of which the company is the owner or charterer, a hire relationship within the meaning of TCC art. 1352(I)(f) cannot be said to exist between the company shareholder and the company, or among the shareholders themselves. This is because, in the case of ownership, the sole owner is the company; and in the relationship of a charter agreement, the sole charterer is, again, the company.

Nevertheless, the expression “*use of the ship*” in TCC art. 1352(I)(f) renders it worth discussing whether the company agreement,¹⁰¹ particularly in a company established for the purpose of utilizing a ship which constitutes its sole fixed asset in maritime trade, should be accepted as “*any agreement ... for the use of the ship.*” For in a company established exclusively for the operation of a single ship, the profit resolved to be distributed actually consists of the income derived from the operation or use of this ship. Furthermore, it is also possible to argue that the company agreement falls within the scope of “any agreement” within the text of the article.

⁹⁸ Regarding the legal liability of board members in the distribution of dividends, see Gürbüz Usluer, 268.

⁹⁹ article 18 of the Financial Leasing, Factoring, Financing and Savings Financing Companies Law No. 6361.

¹⁰⁰ For detailed information and regarding the fact that the establishment of a right of usufruct is also within the scope of the article, see Atamer, *Deniz İcra*, 117.

¹⁰¹ articles of association in joint-stock companies.

TCC art. 1352(I)(f) has been adopted verbatim from the 1999 Arrest Convention art. 1(I)(f).¹⁰² The source of 1999 Arrest Convention art. 1(I)(f) is 1952 Arrest Convention article 1(I)(d). Distinguishably, the phrase “*whether contained in a charter party or otherwise*” was added to the 1999 Arrest Convention; however, no semantic difference was created between the two articles.¹⁰³

The expression “*use ... of the ship*” in the text of the article should encompass agreements regarding the direct use of the ship that do not fall within the scope of a charter or financial charter agreement. To state it more explicitly, agreements regarding the use of the ship in the name and on the account of the shareholders, regardless of whether a charter agreement has been drawn up, should be considered within the scope of the article. Indeed, the establishment of a right of usufruct on the ship¹⁰⁴ and ship management agreements may also be included within the scope of the article.¹⁰⁵

In Turkish law, all commercial companies, without exception, possess legal capacity and the capacity to act independent of their shareholders. All rights and obligations arising from the use in maritime trade of a ship owned or chartered by the company belong exclusively to the company. Shareholders do not directly become rights holders or incur liabilities due to the operation of the ship. In other words, a shareholder does not possess a direct right of claim over the income derived from the operation of the ship.¹⁰⁶

In this respect, even if the dividends the company resolved to distribute were derived solely from the operation of this ship, it cannot be asserted that the shareholder’s claim for dividends constitutes income derived directly from the use of the ship. Consequently, the shareholder’s claim for dividends directed against the company should not be characterized as a maritime claim within the scope of TCC art. 1352(I)(f).

bbb. Evaluation Under TCC art. 1352(I)(u)

It is stipulated in TCC art. 1352(I)(u) that “*any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship*” constitutes a maritime claim.

¹⁰² Legislative justification of TCC art. 1352. See *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı*, 416.

¹⁰³ Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships* (5th edn, Informa 2011), 3.155; Atamer, *Deniz İcra*, 116.

¹⁰⁴ Atamer, *Deniz İcra*, 117; Yeşilova Aras, 82.

¹⁰⁵ Berlingieri, 3.140.

¹⁰⁶ Even if it is a single-member company, this situation remains unchanged.



TCC art. 1352(I)(u) has been adopted verbatim from 1999 Arrest Convention article 1(I)(t); whereas 1999 Arrest Convention article 1(I)(t) was derived from Brussels Convention of 1952 article 1(I)(p), with necessary amendments.¹⁰⁷

The expression “*co-owners*” has been preserved verbatim in the texts of all three articles, yet no definition of the expression has been provided. It merits further discussion whether the expression differs from co-ownership in civil law, and particularly whether company partnership confers the status of “co-owner.”

The fact that the expression “co-owners of the ship” is not defined in TCC art. 1352(I) and in the source Convention should be interpreted to mean that the legislator did not, in fact, assign a meaning to the term different from its definition in civil law.¹⁰⁸ To state it more explicitly, the expression “co-owners of the ship” does not carry a meaning different from co-ownership in property law,¹⁰⁹ nor does it bear a distinct significance.¹¹⁰ In this sense, the term co-owner generally refers to stakeholders or partners who jointly own a ship. Within this scope, it is indisputable that, in addition to disputes regarding the operation of the ship between joint shipowners in a shipowners’ association, claims arising from the operation of the ship between partners in an ordinary partnership or heirs are in the nature of a maritime claim, even if such instances are unlikely to occur in practice.

As emphasized above, under Turkish Law, all commercial companies possess legal personality independent of their shareholders and, consequently, legal capacity and the capacity to act. All economic assets owned by the company belong to the company, not to the shareholders. The shareholder’s right of disposition or claim pertains solely to their share in the company. The shareholder does not possess a direct right of disposition or claim over the

¹⁰⁷ In 1952 Brussels Convention art. 1(I)(p), it was stipulated that claims arising from the ownership, possession, employment, or earnings of the ship between co-owners of the ship were maritime claims. In the French text of the Convention, the article in question was regulated in two separate paragraphs concerning ownership and assertion of right, and the employment of the ship. As such, in the French text, it was not very clear whether disputes arising from the employment or earnings of the ship were required to be between the co-owners of the ship. Since the ownership or possession of the ship is separately regulated as a maritime claim in 1999 Arrest Convention art.1(I)(s), the terms “ownership and possession” in 1952 Brussels Convention art. 1(I)(p) were not included in 1999 Arrest Convention art.1(I)(t). For detailed information, see Berlingieri, 3.460.

¹⁰⁸ Cf. TCC art. 1(I).

¹⁰⁹ Co-ownership (Turkish Civil Code art. 688) or joint ownership (Turkish Civil Code art. 701).

¹¹⁰ For detailed information, see Atamer, *Deniz İcra*, 151.

company's assets. In a single-member joint-stock or limited liability company, even if the shareholder simultaneously constitutes the management body of the company, they do not hold a direct right of disposition over the company's assets. Consequently, regarding a ship of which the company is the sole owner, the existence of a co-ownership relationship between company shareholders or between a shareholder and the company cannot be asserted.¹¹¹ Even if the ship under operation constitutes the sole fixed asset of the company, this conclusion remains unchanged.

In this respect, disputes between the shareholders of the company or between a shareholder and the company regarding the operation of the ship or the earnings derived from the ship do not grant shareholders the right to request the arrest of the ship pursuant to TCC art. 1352(I)(u).¹¹² Similarly, disputes between the shareholders of the company and third parties with whom the company jointly operates the ship in the form of an ordinary partnership or a shipowners' association do not constitute a maritime claim within the meaning of TCC arts. 1352(I)(t) or (u).

In comparative law, it is also acknowledged that the expression "co-owners" does not encompass company partnership. Indeed, it is reported that in the "Alhena" decision of the Dutch Court of Appeal dated 1986, the court ruled that a dispute between a commercial company and the partners of another company with whom they operated the ship in the form of an ordinary partnership did not constitute a maritime claim within the meaning of 1952 Brussels Convention art. 1(I)(p) (1999 Arrest Convention art 1(I)(t)).¹¹³

2. Mismanagement of the Company

Joint-stock and limited liability companies are managed and represented by a distinct management body, referred to as the board of directors or the manager.¹¹⁴ The management body possesses the authority to perform all kinds of acts and

¹¹¹ See A. Lale Sirmen, *Eşya Hukuku* (6th edn, Yetkin Yayınları 2018), 276.

¹¹² As emphasized in footnote 85 above, *Yeşilova Aras* states that TCC art. 1352(I)(u) regulates claims regarding the administrative or financial management of the ship, rather than a pecuniary claim regarding disputes concerning earnings derived from the ship between co-owners. *Yeşilova Aras*, 75. In the event that the article is interpreted in this manner, earnings derived from the operation of the ship between partners will also not fall within the scope of TCC art. 1352(I)(u).

¹¹³ See Berlingieri, 3.460.

¹¹⁴ In joint-stock companies, the board of directors; in limited liability companies, the manager or the board of managers. See TCC art. 374; TCC art. 625.



transactions necessary for the realization of the subject of activity of the company, excluding those reserved for the authority of the general assembly pursuant to the law and the articles of association. Directors must display all due care¹¹⁵ while fulfilling these duties.¹¹⁶ Directors who breach their obligations arising from the law or the articles of association through their fault are liable to the shareholders, the company, and the company's creditors (TCC art. 553(I)).¹¹⁷

Every shareholder who considers that they or the company have incurred damages as a result of the directors' breach of their duty of care possesses the right to claim compensation for the damages incurred from the relevant director or directors. As a rule, compensation awarded in favor of the shareholder is paid to the company (TCC art. 555). A shareholder who has suffered direct damage due to a wrongful act may also file an action requesting that the compensation be paid to themselves instead of the company.¹¹⁸

In both scenarios, the claim for compensation is directed exclusively against the director or directors at fault. The corporate legal entity of the company cannot be held liable for the damages incurred. In this respect, even if the damage originated directly from the poor operation of the ship, it is not legally possible to resort to the arrest or final arrest of the ship belonging to the company due to damages arising as a result of the company's mismanagement.

3. The Shareholder as a Creditor of the Company

In practice, it is frequently encountered that a shareholder becomes a direct creditor of the company due to reasons such as conducting direct transactions with the company, granting loans (credit) to the company, or acting as a guarantor. In this respect, it is also worth discussing whether the shareholder possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company on the grounds of these receivables.

¹¹⁵ Pursuant to TCC art. 369(I), members of the board of directors and persons charged with management in joint-stock companies are obliged to act with "the care of a prudent manager."

¹¹⁶ TCC art. 369(I) and TCC art. 626(I).

¹¹⁷ Cf. TCC art. 644(I)(a).

¹¹⁸ Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 445; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi* Vol. IV (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 1909 (Commentary IV) 2841.



A. Conducting Transactions with the Company

As a rule, with the exception of members of the board of directors of joint-stock companies,¹¹⁹ there is no legal impediment preventing a shareholder, whether holding a management position or not, from conducting transactions with the company.¹²⁰ The status of a shareholder conducting direct transactions with the company in this manner does not differ from that of third-party creditors of the company. As a rule, the creditor shareholder possesses every legal right that third parties may exercise against the company. Undoubtedly, the right to request the arrest or final arrest of the ship belonging to the company is included among these rights.

Whether a shareholder, who has become a creditor due to a direct transaction with the company, may request the arrest of the ship belonging to the company is determined according to whether the claim constitutes a maritime claim. To state it more explicitly, the shareholder possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company solely on the grounds of the claims enumerated in TCC art. 1352(I).¹²¹ Claims falling outside this scope do not grant the right to request arrest to the shareholder, just as they do not to third parties.

¹¹⁹ TCC art. 395(I) explicitly prohibits a member of the board of directors from conducting any transaction with the company on their own behalf or on behalf of another without obtaining permission from the general assembly. The legal sanction for a transaction conducted despite the prohibition is pending invalidity (unilateral non-bindingness). Accordingly, while the company may assert that the transaction conducted within the scope of the prohibition is null and void, the other party cannot make such a claim. Regarding the discussions on the legal nature of the sanction, see İsmail Kırca, Feyzan Hayal Şehirali Çelik and Çağlar Manavgat, *Anonim Şirketler Hukuku*, Vol. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013) 665; Poroy, Tekinalp and Çamoğlu, *Ortaklıklar I*, 412; Hasan Pulaşlı, *Şirketler Hukuku Şerhi*, Vol. II (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) 1685 (Commentary II) 2841; Ebru Demirci, ‘Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirketle İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasağı’ (Master’s Thesis, Gazi University Institute of Social Sciences, Ankara 2018) 71.

¹²⁰ The TCC does not foresee an explicit prohibition in this direction for managers of limited liability companies, nor does it make a reference to TCC art. 395(I). 11th Civil Chamber, 16.2.2022, File No. 2020/2149, Decision No. 2022/1158 <<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/> accessed 20 September 2023. Nevertheless, managers are under a duty of loyalty to the company (TCC art. 626(III)). In this respect, it is possible to state that managers may conduct transactions with the company without the need for permission from the general assembly, provided that this is in accordance with the principle of loyalty and the duty of care (TCC art. 626). For the opposing view that the prohibition on transacting with the company is a consequence of the duty of loyalty foreseen for managers, see Kendigelen and Kırca, *Şirketler III*, 130.

¹²¹ Such as claims arising from transactions where a shareholder has their goods transported by the company’s ship or provides salvage services to the ship.



For instance, while a shareholder supplying fuel to the company's ship holds the right to arrest over the ship supplied, they do not possess the right to request the arrest of the ship belonging to the company due to fuel supplied to the company's land vehicles.

B. Conducting Transactions in Favor of the Company

a. In General

Companies frequently require credit due to fluctuating market conditions. Undoubtedly, banks constitute the most significant financial source for obtaining credit. However, in cases where the required credit cannot be procured due to reasons such as a low credit rating or excessively high costs, instances where a shareholder grants a loan to the company or pays a debt belonging to the company are frequently encountered (particularly in companies with a small number of shareholders). Furthermore, it is a widespread practice for a shareholder to act as a guarantor or provide an surety in favor of the company. In this respect, it is also worth discussing whether a shareholder who lends money to the company, pays the company's debt, or acts as a guarantor for various reasons possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company on the grounds of this claim.

The TCC does not contain an explicit provision regarding this subject. Solely in TCC article 1352(I)(p), "*disbursements made on behalf of the ship or its owners, including loans obtained for the ship,*" are enumerated as maritime claims. The article in question has been adopted verbatim from 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), with the addition of the phrase "including loans obtained for the ship." 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), constitutes the modified version of 1952 Brussels Convention article 1(I)(n).¹²²

The fact that a shareholder becomes a creditor of the company due to conducting transactions in favor of the company may be examined from various perspectives. In this study, the subject has been evaluated under the headings of

¹²² In 1952 Brussels Convention article 1(I)(n), disbursements made by the master, including those made by shippers, charterers, or agents on behalf of the ship or its owner, were regulated as maritime claims. Upon the request of the CMI, 1999 Arrest Convention article 1(I)(p) was drafted as "disbursements made on behalf of the ship or its owners" on the grounds that the former version of the article would lead to divergent interpretations, such as accepting disbursements not made by the shipper on behalf of the ship or owner as maritime claims, while not accepting disbursements not made on behalf of the master as maritime claims. See Berlingieri, 3.403.

the shareholder lending to the company, incurring expenses on behalf of the company, and acting as a guarantor or providing an surety, which constitute the instances most frequently encountered in practice.

b. Granting of Loans by the Shareholder to the Company

In TCC article 1352(I)(p), “loans obtained for the ship” are recognized as maritime claims. As emphasized above, the expression in question is absent from 1999 Arrest Convention article 1(I)(p). It is reported that the expression was added to TCC article 1352(I)(p) of the specifically for the purpose of recognizing bank loans not secured by a ship mortgage as maritime claims.¹²³

Although the term “credit” is employed in TCC article 1352(I)(p), loan agreements concluded with other financial institutions such as factoring, financial leasing, or financing companies, or with third parties, in addition to banks, should also be considered within the scope of the article, provided that they are directly related to the ship.¹²⁴ In this respect, as a rule, loans granted by the shareholder to a company in need of cash should be accepted as maritime claims.

In TCC article 1352(I)(p), only “loans obtained for the ship” are accepted as maritime claims. Consequently, not every type of loan granted to the owner, but solely claims arising from credit or loan agreements granted for the ship subject to the request for arrest are in the nature of a maritime claim.¹²⁵ To state it more explicitly, the shareholder’s ability to request the arrest of the ship belonging to the company due to a monetary loan granted to the company is contingent upon this debt having been provided directly for the ship, such as for the maintenance and repair, equipping, or operation of the ship. It is not legally possible to request the arrest of the ship belonging to the company on the grounds of loans that are not understood to have been granted directly for the ship.

¹²³ For the process and justification regarding the addition of this expression, see Atamer, *Deniz İcra*, 142. Regarding the inappropriateness of the addition of the expression and the view that it contradicts the International Convention on Arrest of Ships, 1999, see Yeşilova Aras, 91.

¹²⁴ In other words, the term “credit” in the text of the article should encompass every type of loan agreement granted for the ship.

¹²⁵ Atamer, *Deniz İcra*, 143.



c. Incurring Expenses on Behalf of the Company

In TCC article 1352(I)(p), “disbursements made on behalf of the ship or its owners” are enumerated as maritime claims. It is understood from the wording of the article that the identity of the party making the disbursement is of no significance, provided that such disbursement is made on behalf of the ship or its owner. Consequently, there should be no legal impediment to accepting such disbursements made by company shareholders as maritime claims.

However, in TCC article 1352(I)(p), not every type of expense, but solely disbursements made on behalf of the ship or its owners are recognized as maritime claims.¹²⁶ There should be no dispute that disbursements made directly for the ship subject to the request for arrest, such as maintenance and repair, constitute a maritime claim. Conversely, the meaning of the expression “*disbursements made on behalf of its owners*” is not very clear. For the expression lends itself to the interpretation that any disbursement made on behalf of the owner is in the nature of a maritime claim, regardless of whether it is for the ship subject to the request for arrest.

As emphasized above, 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), which constitutes the source of TCC article 1352(I)(p), is a revised version of 1952 Brussels Convention article 1(I)(n). In 1952 Brussels Convention article 1(I)(n), only disbursements made by the master, agent, or charterer on behalf of the ship or its owners were enumerated as maritime claims; such disbursements made by other persons were excluded from the scope of the article. In 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), this approach was abandoned, and all disbursements made on behalf of the ship or its owners were accepted as maritime claims, regardless of by whom they were made. Apart from this, no change was made, particularly regarding the meaning of the article.¹²⁷ In other words, in 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), the limitation regarding the persons making the disbursement was abandoned; however, the condition that the disbursement be made on behalf of the ship or its owner was retained. In this respect, while a disbursement made by an insurance broker on behalf of the ship was not

¹²⁶ For an evaluation within the scope of 1999 Arrest Convention article 1(I)(p), see Yeşilova Aras, 90.

¹²⁷ *Berlingieri* states that, in this form, the 1952 Convention is both wider and narrower. For while disbursements made by the shipper regarding the operation of the ship are not considered maritime claims under the 1952 Convention, they will be accepted as maritime claims pursuant to the 1999 Arrest Convention. See *Berlingieri*, 3.403.

considered a maritime claim under the 1952 Brussels Convention,¹²⁸ it may be accepted as a maritime claim pursuant to the 1999 Arrest Convention.

The term “*on behalf of its owners*” is explicitly employed in TCC article 1352(I)(p). It is indisputable that disbursements made on behalf of non-owners, such as the bareboat charterer, time charterer, or shipper, do not constitute a maritime claim unless they are directly related to the ship. In this respect, port dues or loading and unloading costs paid on behalf of the charterer or the time charterer should, as a rule, be accepted as maritime claims.¹²⁹

However, the issue of whether disbursements made on behalf of the owner are related to the ship is not clear. In fact, the wording of TCC article 1352(I)(p) lends itself to the interpretation that disbursements made on behalf of the owner are not conditional upon being related to the ship.

While delving into the details of the subject lies beyond the scope of this study, it should be accepted, particularly based on a teleological interpretation of the article, that only disbursements made on behalf of the owner which are related to the ship constitute a maritime claim.¹³⁰ An interpretation to the contrary would contravene the intended purpose of the institution of maritime claims. For if it were accepted that any disbursement made on behalf of the owner constitutes a maritime claim, the necessity for an exhaustive enumeration of claims in the nature of maritime claims would be obviated. Furthermore, it would become possible to effect the arrest of a ship under the use of a charterer due to a disbursement made onshore on behalf of the owner. It is indisputable that such a result would be contrary to the purpose of the institution of maritime claims. In this respect, disbursements directed toward the operation of the ship, such as port dues, agency, pilotage or towage fees, and loading and unloading costs, should not be considered to be in the nature of a maritime claim unless they are incurred on behalf of the ship’s owner.¹³¹

¹²⁸ Regarding the fact that the persons making disbursements are limited to those enumerated in 1952 Brussels Convention article 1(I)(n), see particularly David C. Jackson, *Enforcement of Maritime Claims* (4th edn, Informa 2005), 2.232.

¹²⁹ It is also possible for such disbursements to constitute a maritime claim separately pursuant to TCC article 1352(I)(n).

¹³⁰ In the same point, see Yeşilova Aras, 91.

¹³¹ Berlingieri, 3.388. It is possible for these claims to constitute a separate maritime claim pursuant to TCC article 1352(I).



It is also worth discussing whether the disbursement made by a shareholder who pays the employment claims of seamen arising from their work on board on behalf of the company constitutes a maritime claim. For in TCC article 1352(I)(o), wages payable to seafarer due to their employment on the ship are recognized as maritime claims; however, it is not explicitly stated that payments made to them by third parties constitute maritime claims. Furthermore, in TCC article 1352(I)(s), seafarer's employment claims are not listed among the fees paid on the owner's account.

As is known, the commercial utilization of ships at sea is contingent upon the condition of their being seaworthy, cargo-worthy, and fit for the voyage. The manning of ships with a sufficient number and quality of seafarer is directly related to their fitness for the voyage (TCC art. 932(II)). The minimum numbers required for manning ships with seafarer, according to the type, voyage region, and size of the ship, are explicitly regulated in the relevant legislation.¹³² Ships that are not manned with the minimum number of seafarer in terms of competency ratings and quantity are deemed unfit for the voyage and are not permitted to sail.¹³³ Consequently, it is indisputable that employment claims paid to seafarer constitute disbursements made on behalf of the owner within the meaning of TCC article 1352(I)(p).

However, whether a payment made to a seafarer who has left the ship upon the termination of the employment contract and who, despite having outstanding employment claims, has not yet initiated legal proceedings against the company falls within the scope of TCC article 1352(I)(p) may be a subject of debate. This is because the seafarer whose employment claim is paid is no longer on board. Consequently, it is possible to argue that the payment made is not in the nature of a disbursement made on behalf of the owner for the operation of the ship.

Undoubtedly, it is possible to put forward different interpretations regarding the subject. However, wage claims arising specifically from employment on board simultaneously confer a maritime lien upon the seafarers (TCC art. 1320(I)(a)).¹³⁴ In other words, the seafarer possesses a statutory lien due to such

¹³² See Regulation on Seafarers and Harbor Pilots; Directive on Manning Ships with Seafarers.

¹³³ Directive on Manning Ships with Seafarers art. 8.

¹³⁴ On this subject, see Atamer, *Deniz İera*, 139; M. Barış Günay, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009), 107; Cüneyt Süznel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (1st edn, On İki Levha 2012), 208.

unpaid claims. Seafarers possess the right, at all times, to secure the arrest of the ship and to prevent it from sailing.

The payment made or security provided pursuant to TCC article 1371(I) for the release of a ship subject to an arrest order constitutes a maritime claim.¹³⁵ Consequently, for the purpose of preventing the occurrence of such a risk, there should be no impediment to accepting that wages paid to seafarer whose employment contracts have been terminated also constitute a disbursement made on behalf of the owner directed toward the operation of the ship.

d. Acting as a Guarantor in Favor of the Company

There exists no explicit provision in TCC article 1352(I) and in the source 1999 Arrest Convention stating that suretyships or guarantees provided in favor of the owner constitute a maritime claim. However, instances where a shareholder acts as a guarantor or provides an surety in favor of the company are frequently encountered in practice. Within this scope, the issue of whether a shareholder who pays a debt for which they acted as a guarantor or provided an surety possesses the right to request the arrest of the ship belonging to the company renders the matter worth discussing.

In terms of its legal character, a suretyship agreement is “*a contract whereby the surety undertakes personal liability to the creditor for the consequences of the debtor’s failure to perform the debt*” (TCO art. 581(I)). The obligation assumed by the surety entails the undertaking to pay the debt for which they are liable in the event that the principal debtor fails to perform their obligation. In a legal sense, this debt discharged by the surety is not the principal debt existing between the creditor and the debtor; rather, it is the surety’s own obligation assumed under the contract. To state it more explicitly, the surety performs their own obligation, which they have committed to pay within the scope of the suretyship agreement.

Even though the surety or avalist has discharged their own obligation in a legal sense, there should be no legal impediment to accepting this performance, executed due to the non-payment of the principal debt, as a disbursement made on behalf of the ship or its owner. For in this instance as well, the surety or avalist is, in a sense, making a disbursement on behalf of the company, which is the

¹³⁵ See TCC art. 1352(I)(p).



principal debtor. In this respect, the performance of the surety or avalist should be accepted as a maritime claim within the scope of TCC article 1352(I)(p).¹³⁶

However, this scope encompasses not every type of suretyship relationship but solely performances executed due to a suretyship provided in favor of the ship and its owner. Consequently, only the obligations that a shareholder is compelled to discharge for this reason, having acted as a surety for an agreement concluded for the operation of the ship or provided an surety for a negotiable instrument drawn, should be considered to be in the nature of a maritime claim.

CONCLUSION

There is no explicit provision in TCC article 1352(I) stating that claims of shareholders directed directly against the company constitute maritime claims. The issue must be resolved on a case-by-case basis, depending on the cause or source of the shareholder's claim against the company. In this sense, whereas a shareholder's claim against the company arising from the mismanagement of the company or the non-payment of dividends is not in the nature of a maritime claim, claims arising from loans granted to the company or suretyships provided due to the operation of the ship may constitute maritime claims.

The fundamental reason for this distinct outcome is that TCC article 1352(I) has been adopted from 1999 International Convention on Arrest of Ships article 1(1), with certain modifications. Although this preference of the legislator is appropriate in the context of achieving uniformity with international rules, it would not be incorrect to state that it remains insufficient in securing the claims of shareholders against the company, particularly for shareholders of a commercial company whose sole fixed asset consists of a ship registered in a foreign registry.

It is understood from the legislative justification and the enactment process of the TCC that article 1352(I) was not adopted verbatim from 1999 International Convention on Arrest of Ships article 1(1). Specifically, upon the request of banks, the expression "including loans obtained for the ship" was added to subparagraph (p) of the first paragraph of the article. Furthermore, the term "or charterer" found in the source convention was not included in subparagraphs (r) and (s) of the first paragraph of the article. As is evident, the Legislator did not

¹³⁶ It is self-evident that the suretyship or aval referred to herein must have been provided for a debt related to the ship.



refrain from making a number of amendments to the text of the article in accordance with the requests of maritime trade actors.

Considering the fact that in Türkiye, almost all commercial ships are operated under the trade name of a commercial company established for this purpose, and that the establishment of a separate commercial company for each individual ship is even preferred, it would not be incorrect to state that there is a need for a regulation in this direction. Nevertheless, the classification of a claim in national legislation as a maritime claim, despite not being enumerated in source 1999 International Convention on Arrest of Ships article 1(1), would lead to numerous problems in practice. In this respect, it is not possible to accept shareholders' claims directed against the company as maritime claims.

It is planned that the provisions of the TCC regarding forced execution will be incorporated into the Law on Enforcement, the preparatory works for which are ongoing. It would be appropriate to insert a special provision among the provisions regarding maritime enforcement or general precautionary attachment within the Draft Law, which is currently being prepared and has been shared with the public. This provision should stipulate, at the very least, that claims of shareholders of Turkish commercial companies against the company confer the right to request the arrest of Turkish-flagged ships owned by the company. In this way, deviation from the source 1999 International Convention on Arrest of Ships would be avoided regarding foreign-flagged ships, while simultaneously ensuring that claims arising from partnership rights are secured. Such a preference would also make a positive contribution to the development of Turkish maritime shipping, as it would incentivize shareholders to establish companies for this purpose.

BIBLIOGRAPHY

- Akdeniz U, 'İhtiyati Haciz Müessesesi' (2006) 10(1-2) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 197
- Aksoy S, 'Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanununun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri' (2018) 34(2) BATİDER 199
- Aral İ, 'Şirketler Hukukuna Giriş', Sami Karahan (ed), *Şirketler Hukuku* (2nd edn, Mimoza Yayınları 2013) 21
- Arslan R, Yılmaz E, Taşpınar Ayvaz S. and Hanağası E, *İcra ve İflas Hukuku* (Updated 5th edn, Yetkin Yayınları 2020)



Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I (1st edn, On İki Levha Yayınları 2017) 379 (Deniz Ticareti)

— *Deniz Ticareti Hukuku*, C. IV, *Deniz İcra Hukuku* (2nd edn, On İki Levha Yayınları 2019) (Deniz İcra)

— ‘Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu’nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiriye Yanıt’ (2018) 34(3) BATİDER 315

— ‘Deniz İcra Hükümleri’ne Genel Bakış’ (Deniz İcra Hukuku, Güncel Sorunlar, İstanbul Barosu Yayınları 2018) 24 (‘Deniz İcra Hükümlerine’)

Aybay G, Oral N, Oğuzülgen M, Parlakyıldız S, Aybay E and Özdemir D, ‘Gemilerin Tutuklanmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’ (1999) 4(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 159

Ayhan R, Çağlar H. and Özdamar M, *Şirketler Hukuku, Genel Esaslar* (3rd edn, Yetkin Yayınlar 2021)

Bahtiyar M, *Ortaklıklar Hukuku* (16th edn, Beta Yayınları 2022)

Berlingieri F, *Berlingieri on Arrest of Ships* (5th edn, Informa 2011)

Bilgili F. and Demirkapı E, *Şirketler Hukuku Dersleri* (8th edn, Dora Yayınları 2021)

Çelikboya K, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kâr Payı Hakkı* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021)

Çetingil EA, *Mukayeseli Hukuk Açısından Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Yayınları 1972)

Çiftçi T, ‘Anonim Ortaklıklarda Pay Sahiplerinin Özel Denetim İsteme Hakkı’, Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 239

Demirci E, ‘Anonim Şirket Yönetim Kurulu Üyelerinin Şirketle İşlem Yapma ve Şirkete Borçlanma Yasağı’ (Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018)

Ekşi N, ‘Montreux Antlaşması Uyarınca Boğazlardan Geçen Yabancı Gemilerin Haczi ve Bu Gemilere El Konulması’ (2017) 37(1) Public and Private International Law Bulletin 125

Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi (1st edn, Beta Yayınları 2000)

- Eriş G, *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. II (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) (Şirketler II)
- *Ticari İşletme ve Şirketler*, C. III (3rd edn, Seçkin Yayınları 2017) 3005 (Şirketler III)
- Günay E, *Usul Hukukunda İhtiyati Tedbir ve İhtiyati Haciz* (Updated 3rd edn, Seçkin Yayınları 2024)
- Günay MB, *Gemi Alacaklısı Hakkı* (Yetkin 2009)
- Gürbüz Usluer AE, *Anonim Şirketlerde Pay Sahibinin Kar Payı Alma Hakkı* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2016)
- Jackson DJ, *Enforcement of Maritime Claims* (4th edn, Informa 2005)
- Karayalçın Y, *Ticaret Hukuku Dersleri, Şirketler Hukuku* (1st edn, Güzel İstanbul Matbaası 1965)
- Kayihan Ş, *Şirketler Hukuku* (4th edn, Seçkin Yayınları 2020)
- Kendigelen A and Kırca İ, *Şirketler Hukuku*, C. I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) (Şirketler I)
- *Şirketler Hukuku* C. III (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) (Şirketler III);
- Kırca İ, ‘Kooperatiflerin Tacir Niteliği Hakkında Yargıtay’ın Tutumu: Kanuna Aykırı Yorum mu Yoksa Örtülü Boşluk Doldurma Gayreti mi?’ (2017) 33(2) BATİDER 5
- Şehirli Çelik F. H. and Manavgat Ç, *Anonim Şirketler Hukuku* C. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü 2013)
- Konyalı SC, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, Adalet Yayınevi 2024)
- Kuru B, *İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı* (1st edn, Yetkin Yayınları 2017)
- Moroğlu M, *Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü* (7th edn, On İki Levha Yayınları 2014)
- Özkan H, *İhtiyati Tedbir, Delil Tespiti, İhtiyati Haciz ve Kamu Alacağıının Tahsilinde İhtiyati Haciz* (1st edn, Legal Yayıncılık 2015)
- Özkan AF, ‘Ticaret Şirketleri, Türleri’, İsmail Kırca (ed) *Şirketler Hukuku Şerhi C I* (1st edn, Seçkin Yayınları 2023)



Pekcanıztez H, Atalay O, Sungurtekin Özkan M. and Özekes M, *İcra ve İflas Hukuku, Ders Kitabı* (5th edn, Vedat Kitapçılık 2018)

Poroy R, Tekinalp Ü. and Çamoğlu E, *Ortaklıklar Hukuku C. I* (15th edn, Vedat Kitapçılık 2021) (Ortaklıklar I);

— *Ortaklıklar Hukuku C. II* (14th edn, Vedat Kitapçılık 2019) (Ortaklıklar II)

Pulaşlı H, *Şirketler Hukuku Genel Esaslar* (7th edn, Adalet Yayınevi 2021) (Genel Esaslar)

— *Şirketler Hukuku Şerhi, C. I* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh I)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. II* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh II)

— *Şirketler Hukuku Şerhi C. III* (4th edn, Adalet Yayınevi 2022) (Şerh III)

Ripet G, 'Deniz Hukukunun Tevhidi Hakkında 1952 Tarihli Brüksel Anlaşmaları' (1953) 19(1-2) İÜHFİM 432

Şener OH, *Adi Ortaklık* (1st edn, Yetkin Yayınları 2008)

Sirmen AL, *Eşya Hukuku* (6th edn, Yetkin Yayınları 2018)

Cüneyt Süzal, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (1st edn, On İki Levha 2012)

Tekil F, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, Bozak Matbaası 1973) (Deniz Ticareti)

— *Uluslararası Konvansiyonlar* (1st edn, Tekil Neşriyat 1987) (*Uluslararası Konvansiyonlar*).

— *Deniz Hukuku* (6th edn, Alkım Yayınları 2001) (*Deniz Hukuku*)

Topsoy F, 'Türk Boğazları'ndan Geçiş Yapan Yabancı Ticaret Gemilerin İhtiyati Hacı Sorunu' (2016) 74(1) İÜHFİM 397

— 'Anonim Şirket Pay Sahibinin Özel Denetim İsteme Hakkı', Erol Ulusoy (ed), *Anonim Şirketlerde Bireysel ve Azınlık Pay Sahibi Hakları* (2nd edn, Bilge Yayınevi 2016) 291

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Adalet Komisyonu Raporu (1/324) (Period 23, Legislative Year 2, Issue No: 96)

Türkel D. T, 'Gemilerin İhtiyati Haczinde Borçlunun Korunması' (PhD Dissertation, Dokuz Eylül University 2017)

Uyar T, 'İhtiyati Hacı İsteminin Koşulları' (2017) 19(Özel Sayı) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2585

— Uyar A. and Uyar C, *İcra Hukukunda İhtiyati Haciz* (1st edn, Bilge Yayınevi 2018)

Yeşilova Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği, Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (1st edn, Yetkin Yayınları 2023)

Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2023)

Court Decisions:

UDSC (İBK), 29.06.2017, 29.06.2017, E. 2016/1, K. 2017/6
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

UDSC (İBBGK), 12.11.2021, E. 2020/2, K. 2021/3 (OG 01.04.2022/31796)

GACC (HGK), 18.01.2017, E. 2014/2492, K. 2017/11
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

19. CC (19. HD), 25.04.2008, E. 2008/3380, K. 2008/4430
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

19. CC (19. HD), 25.09.2012, E. 2012/8229, K. 2012/13512
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/arama/mahkeme-kararlari>> accessed 02 August 2025

11. CC (11. HD), 13.11.2013, E. 2013/16407, K. 2013/20332
<<https://ea70330bbfe919e2312426c9be35e661274d7d97.vetisonline.com/belge/y-11-hd-e-2013-16407-k-2013-20332-t-13-11-2013/3928818/%22ihtiyati+haciz%22+alaca%24%9f%24%b1n+rehni+a%25%9fan+k%24%b1sm%24%b1+i%23%a7in>> accessed 02 August 2025

11. CC (11. HD), 16.2.2022, 2020/2149 E., 2022/1158 K.
<<https://legalbank.net/belge/y-11-hd-e-2020-2149-k-2022-1158-t-16-02-2022-devir-sozlesmelerinin-gecersiz-oldugunun-tespiti-ve-tes/4297425/>>
accessed 20 September 2023

İstanbul RCJ 12. CC (İstanbul BAM 12. HD), 01.11.2018 dated and 2018/1672 E. 2018/1348 K. <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-12-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1672-k-2018-1348-t-01-11-2018/3936155/>>
accessed 12 July 2023



İstanbul RCJ 14. CC (İstanbul BAM 14. HD), 04.10.2018 dated and 2018/1354 E. 2018/1010 K. <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2018-1354-k-2018-1010-t-04-10-2018/3455595/>> accessed 13 July 2023

İstanbul RCJ 14. CC (İstanbul BAM 14. HD), 07/02/2020 dated and 2020/1336 E. 2020/898 K. <<https://legalbank.net/belge/istanbul-RCJ-14-hukuk-dairesi-kararlari-e-2020-1336-k-2020-898-t-17-09-2020/3851070/>> accessed 13 July 2023

ÇEVİRİ & KARAR
TRANSLATION & JUDGMENT



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 8 / Sayı: 2 / Yıl: 2025, ss. 377-420

AVRUPA BİRLİĞİ ADALET DİVANİ'NİN (DÖRDÜNCÜ DAİRE) 2 EYLÜL 2021 TARİHLİ VE C-570/19 NUMARALI İRİŞ FERRİES LTD İLE ULUSAL ULAŞTIRMA KURUMU (İRLANDA) KARARI*

*DECISION OF THE COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION
(FOURTH CHAMBER) DATED 2 SEPTEMBER 2021 AND NUMBERED C-
570/19 IRISH FERRİES LTD V. NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY
(IRELAND)*

Çeviren: Dr. Öğr. Üyesi Ramazan DURGUT**

C-570/19 sayılı davada, Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma'nın 267. maddesi uyarınca yapılan bir ön karar başvurusuna ilişkin olarak, 22 Temmuz 2019 tarihli kararla İrlanda Yüksek Mahkemesi tarafından sunulan ve 26 Temmuz 2019 tarihinde Adalet Divanı'na ulaşan başvuru kapsamında,

Irish Ferries Ltd ile

Ulusal Ulaştırma Kurumu (National Transport Authority)

arasındaki dava çerçevesinde,

* Çeviri & Karar, Geliş Tarihi: 30.06.2025 / Kabul Tarihi: 20.12.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1730576.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı (rdurgut@istanbul.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-9037-2005).



ADALET DİVANİ (Dördüncü Daire)

Daire Başkanı M. Vilaras, Yargıçlar N. Piçarra, D. Šváby (Raportör) ve S. Rodin ile Yargıç K. Jürimäe'nin katılımıyla,

Başavcı: M. Szpunar,

Yazı İşleri Müdürü: İdari Görevli C. Strömholm,

9 Eylül 2020 tarihli duruşma ile yazılı usule dayanarak,

aşağıdaki tarafların açıklamalarını dikkate alarak:

– Irish Ferries Ltd, V. Power, T. O'Donnell, B. McGrath ve E. Roberts (Solicitors) ile C. Donnelly ve P. Sreenan, SC tarafından temsil edilmiştir,

– National Transport Authority, M. Collins ve D. McGrath, SC, S. Murray, BL ile M. Doyle, K. Quigley ve E. O'Hanrahan (Solicitors) tarafından temsil edilmiştir,

– İrlanda, M. Browne, G. Hodge, J. Quaney ve A. Joyce tarafından vekil sıfatıyla, ayrıca P. McGarry, SC ve M. Finan, BL'nin desteğiyle temsil edilmiştir,

– Avrupa Parlamentosu, L. G. Knudsen ve A. Tamás tarafından vekil sıfatıyla temsil edilmiştir,

– Avrupa Birliği Konseyi, O. Segnana ve R. Meyer tarafından vekil sıfatıyla temsil edilmiştir,

– Avrupa Komisyonu, N. Yerrell, L. Armati ve S. L. Kalèda tarafından vekil sıfatıyla temsil edilmiştir,

Başavcı'nın 4 Mart 2021 tarihli duruşmada sunulan sonuç mütalaaları dinlendikten sonra aşağıdaki karar verilmiştir¹:

Karar

1 Ön karar başvurusu, Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 24 Kasım 2010 tarihli ve Deniz ve İç Su Yoluyla Yolcu Taşımacılığına İlişkin Yolcu Haklarını

¹ <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A62019CJ0570&qid=1750852124503>> s.e.t. 22 Haziran 2025.

Düzenleyen (AB) 1177/2010 sayılı Tüzüğü² 18. ve 19. maddeleri, 20/4. maddesi ile 24. ve 25. maddelerinin yorumlanmasına ve bu Tüzüğün geçerliliğine ilişkindir.

2 Bu karar, Irish Ferries Ltd ile İrlanda Ulusal Ulaştırma Kurumu (bundan sonra “İrlanda Ulaştırma Kurumu” olarak anılacaktır) arasındaki, Dublin (İrlanda) ile Cherbourg (Fransa) arasındaki feribot seferlerinin iptali nedeniyle yolculara hangi koşullar altında tazminat ödenmesi gerektiğine ilişkin bir hukuk davası kapsamında verilmiştir.

Yasal Çerçeve

Avrupa Birliği Hukuku

1177/2010 Sayılı Tüzük

3 1177/2010 sayılı Tüzüğün Giriş Bölümü 1, 2, 3, 12 ila 15, 17 ve 19. gerekçeleri aşağıdaki gibidir:

“(1) Birliğin deniz ve iç su yolu taşımacılığı alanındaki tedbirleri, diğer ulaşım türlerinin standartlarıyla karşılaştırılabilir yüksek bir yolcu koruma düzeyini sağlamayı hedeflemelidir. Ayrıca, tüketicinin korunmasına ilişkin genel gereklilikler tamamen dikkate alınmalıdır.

(2) Deniz ve iç su yolu taşımacılığında yolcular taşıma sözleşmesinde daha zayıf taraf olduklarından, tüm yolculara asgari bir koruma düzeyi sağlanmalıdır. Taşıyanlar, bu Tüzükte belirtilen şartlardan yolcu açısından daha avantajlı sözleşme koşulları sunmaktan hiçbir şekilde alıkonulmamalıdır. Aynı şekilde bu Tüzüğün amacı, eşya taşımacılığına ilişkin şirketler arası ticari ilişkilere (‘business-to-business’) müdahale etmek değildir. Özellikle bir kara taşımacılığı şirketi ile bir taşıyan arasında yapılan sözleşmeler, bu Tüzük anlamında taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmemelidir ve bu nedenle bu tür sözleşmeler kapsamında kara taşımacılığı şirketine veya çalışanlarına, gecikme durumunda bu Tüzüğe göre tazminat hakkı tanınmaz.

(3) Yolcuların korunması, yalnızca Üye Devletlerin yetki alanı içindeki limanlar arasında sunulan yolcu taşımacılığı hizmetleriyle sınırlı

² <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1751273110320&uri=CELEX%3A32010R1177>> s.e.t. 22 Haziran 2025.



kalmamalı; aynı zamanda, yolcu taşımacılığı pazarında rekabetin bozulması riskini göz önünde bulundurarak, bu tür limanlar ile Üye Devletlerin yetki alanı dışındaki limanlar arasında sunulan hizmetleri de kapsamalıdır. Bu nedenle "Birlik taşıyanı" terimi, Antlaşma'nın 85 ve 86. maddelerinin deniz taşımacılığına uygulanmasına ilişkin ayrıntılı kuralları belirleyen 22 Aralık 1986 tarihli ve 4056/86 sayılı Konsey Tüzüğü (EEC) gibi diğer Birlik hukuku düzenlemelerine halel getirmeksizin, bu Tüzüğün amaçları doğrultusunda mümkün olduğunca geniş yorumlanmalıdır [(ABl. 1986, L 378, S. 4)] ve Üye Devletler içinde deniz taşımacılığına hizmet sağlama serbestisi ilkesini uygulayan 7 Aralık 1992 tarih ve 3577/92/EC sayılı Konsey Tüzüğü (deniz kabotajı) [(ABl.1992, L 364, S. 7)].

...

(12) Bir yolcu taşıma hizmetinin veya gemi seyahatinin iptali veya gecikmesi durumunda yolcular yeterli şekilde bilgilendirilmelidir. Bu bilgi, yolcuların gerekli düzenlemeleri yapmalarını ve gerekirse alternatif bağlantılar hakkında bilgi edinmelerini kolaylaştırmalıdır.

(13) Taşıma hizmetlerinin iptali veya uzun süre gecikmesi nedeniyle yolculara verilen rahatsızlık azaltılmalıdır. Bu amaçla, yolcularla yeterince ilgilenilmeli ve kabul edilebilir koşullar altında yolculuklarını iptal etme ve para iadesi alma veya alternatif ulaşım imkânına sahip olmalıdırlar. Yolcular için yeterli konaklamanın mutlaka otel odalarından oluşması gerekmez, ancak özellikle her bir vakanın koşullarına, yolcuların araçlarına ve geminin özelliklerine bağlı olarak mevcut olan diğer uygun konaklama yerleri de olabilir. Bu bağlamda ve usulüne uygun olarak gerekçelendirilmiş istisnai ve acil durumlarda, taşıyanlar sivil makamlarla işbirliği içinde mevcut uygun tesislerden tam olarak yararlanabilmelidir.

(14) Taşıyanlar, geminin güvenli bir şekilde çalışmasını etkileyen hava koşulları veya tüm makul tedbirler alınmış olsa dahi önlenemeyecek olağanüstü koşullar nedeniyle iptal veya gecikme durumları hariç olmak üzere, bir yolcu taşıma hizmetinin iptali veya gecikmesi durumunda yolculara bilet fiyatının belirli bir yüzdesinin tazminat olarak ödenmesini sağlamalıdır.



(15) Taşıyanlar, genel kabul görmüş ilkelere uygun olarak, iptal veya gecikmenin söz konusu hava koşulları veya olağanüstü durumlardan kaynaklandığını kanıtlama yükümlülüğünü üstlenmelidir.

...

(17) Olağanüstü haller arasında özellikle doğal afetler, örneğin yangınlar ve depremler, terör saldırıları, savaşlar ve silahlı askerî ya da sivil çatışmalar, isyanlar, askerî veya hukuka aykırı el koymalar, grevler, hasta, yaralı veya ölü kişilerin karaya çıkarılması, deniz veya iç su yollarında yapılan arama ve kurtarma operasyonları, çevrenin korunması için gerekli tedbirler, trafik yönetim birimlerinin veya liman otoritelerinin kararları ile kamu düzeni ve güvenliği ya da acil ulaşım ihtiyaçlarına ilişkin yetkili makamların kararları yer almalıdır.

...

(19) Avrupa Birliği Adalet Divanı daha önce, iptal veya gecikmelere yol açan sorunların yalnızca, ilgili taşıyanın normal faaliyetinin bir parçası olmayan ve gerçekten onun denetimi dışında kalan olaylara dayanması hâlinde 'olağanüstü hâl' kavramı kapsamında değerlendirilebileceğine karar vermiştir. Ayrıca, geminin güvenli işletimini tehdit eden hava koşullarının taşıyan tarafından gerçekten kontrol edilemeyeceğine dikkat çekilmelidir."

4 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2. maddesi ("Kapsam") şöyledir:

(1) Bu Tüzük, aşağıdaki yolcular için geçerlidir:

a) Kalkış limanı bir üye devletin yetki alanında bulunan yolcu taşımacılığı hizmetlerinden yararlanan yolcular;

b) Kalkış limanı bir üye devletin yetki alanı dışında olup, varış limanı bir üye devletin yetki alanında bulunan yolcu taşımacılığı hizmetlerinden yararlanan ve bu hizmetin madde 3 fıkra e'de tanımlanan şekilde Birlik taşıyanı tarafından sağlandığı yolcular;

c) Kalkış limanı bir üye devletin yetki alanında bulunan kruvaziyer yolcuları. Ancak bu yolcular için, 16 (2). madde, 18. ve 19. maddeler ile 20/1. ve 20/4. maddeler geçerli değildir.

(2) Bu Tüzük, aşağıdaki yolcular için geçerli değildir:



- a) En fazla 12 yolcu taşıma yetkisine sahip gemilerle seyahat eden yolcular;
- b) Gemi işletmesinden sorumlu mürettebatı en fazla üç kişiden oluşan gemilerle ya da kişi başına tek yön mesafesi 500 metreden kısa yolcu taşımacılığı yapan gemilerle seyahat eden yolcular;
- c) Kruvaziyer olmayan gezi ve turistik amaçlı seyahatlere katılan yolcular;
- d) Motor gücü olmayan gemilerle veya 1965'ten önce tasarlanmış ve esas olarak orijinal malzemelerle inşa edilmiş tarihi yolcu gemilerinin orijinalleri ya da bire bir kopyalarıyla seyahat eden ve en fazla 36 yolcu taşıma yetkisi olan gemilerde bulunan yolcular.

(3) Üye Devletler, 18 Aralık 2012 tarihinden itibaren iki yıllık bir süre boyunca, iç hatlarda işletilen ve brüt tonajı 300 GT'nin altında olan deniz gemilerini, bu Tüzüğün uygulanmasından muaf tutabilirler; ancak bu durumda yolcu haklarının, ulusal mevzuat uyarınca bu Tüzükle orantılı şekilde güvence altına alınmış olması gerekir.

(4) Üye Devletler, kamusal hizmet yükümlülükleri, kamu hizmet sözleşmeleri veya entegre ulaşım hizmetleri kapsamında sunulan yolcu taşımacılığı hizmetlerini, bu Tüzüğün uygulanmasından muaf tutabilirler; fakat burada da yolcu haklarının, ulusal mevzuatla karşılaştırılabilir şekilde sağlanması şarttır.

5 Tüzüğün 3. maddesi aşağıdaki tanımları içermektedir:

“... ”

f) “Yolcu taşımacılığı hizmeti”, açık bir tarifeye göre deniz veya iç su yollarında gerçekleştirilen ticari yolcu taşıma hizmetidir.

...

m) “Taşıma sözleşmesi”, bir taşıyan ile bir yolcu arasında bir veya daha fazla yolcu taşımacılığı hizmeti ya da bir kruvaziyer yolculuğunun ifasına ilişkin yapılan sözleşmedir.

n) “Bilet”, taşıma sözleşmesine ilişkin geçerli bir belge veya başka bir kanıt anlamına gelir.

...



r) “Rezervasyon”, belirli bir yolcu taşımacılığı seferi veya kruvaziyer (gemi yolculuğu) için yapılan yer ayırtma işlemidir.

...”

6 Tüzüğün 4. maddesinin (“Biletler ve ayrımcılık gözetmeyen taşıma koşulları”) 2. fıkrası şöyledir:

“Sosyal tarifeler saklı kalmak kaydıyla, taşıyanlar veya bilet satıcıları tarafından uygulanan sözleşme şartları ve tarifeler, nihai müşterinin uyuşuna ya da taşıyanın veya bilet satıcısının Birlik içindeki yerleşim yerine bağlı herhangi bir doğrudan veya dolaylı ayrımcılık olmaksızın kamuya sunulur.”

7 Tüzüğün II. Bölümünde (‘Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Kişilerin Hakları’), 7. maddenin (‘Taşıma Hakkı’) 2. fıkrasında:

“Rezervasyonlar ve biletler, engelli bireylere ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere, herhangi bir ek ücret alınmaksızın ve tüm diğer yolcular için geçerli olan aynı koşullarda sunulur.”

8 1177/2010 sayılı Tüzüğün III. Bölümünde (‘Seferin Kesintiye Uğraması Halinde Taşıyanların ve Terminal İşletmecilerinin Yükümlülükleri’), 18. maddede (‘Kalkışların İptal Edilmesi veya Gecikmesi Halinde Güzergâh Değişikliği ve Bilet Ücretlerinin İadesi’):

(1) Taşıyan, bir yolcu taşımacılığı hizmetinin bir liman terminalinden hareketinin iptal edileceğini veya 90 dakikadan fazla gecikeceğini makul şekilde öngörüyorsa, yolculara derhal aşağıdaki seçeneklerden birini sunar:

a) Taşıma sözleşmesinde belirtilen varış noktasına, mümkün olan en erken zamanda ve ek ücret talep etmeksizin, benzer koşullarda güzergâh değişikliği;

b) Ödenen bilet ücretinin iadesi ve gerekiyorsa, taşıma sözleşmesinde belirtilen kalkış noktasına mümkün olan en erken zamanda ücretsiz geri dönüş imkânı.

(2) Eğer bir yolcu taşımacılığı hizmetinin limandan kalkışı iptal edilir ya da 90 dakikadan fazla gecikirse, yolcular, bu tür bir güzergâh değişikliği veya bilet ücretinin iadesi hakkına sahiptir.

(3) 1(b) ve 2. fıkradaa öngörülen bilet ücretinin iadesi, yolculuğun gerçekleştirilmemiş olan kısmı ya da yolcunun seyahat planlarına göre artık anlam taşımayan gerçekleştirilmiş kısmı için, yedi gün içinde nakit ödeme,



elektronik havale, kredi veya çek yoluyla yapılır. Yolcunun onayıyla, ücretin tamamı, tutar bakımından aynı değerde olmak koşuluyla, kupon (seyahat / hediye çeki) veya başka hizmetler şeklinde de iade edilebilir; bu durumda söz konusu hizmetlerin koşulları, özellikle geçerlilik süresi ve seyahat noktaları açısından esnek olmalıdır.”

9 Tüzüğün 19. maddesi (“Varıştaki Gecikme Nedeniyle Bilet Bedeli İndirimi Yoluyla Tazminat” şöyledir:

“(1) Yolcular, taşıma sözleşmesine uygun olarak nihai varış noktasına geç varmaları halinde, taşıma hakkını kaybetmeksizin taşıyandan tazminat alma hakkına sahiptir. Tazminat, bilet ücretinin en az %25'i oranındadır ve şu durumlar için geçerlidir:

- a) (Tarifeli / Planlı) Yolculuk süresi en fazla dört saatse ve en az bir saat gecikme varsa,
- b) Süre dört saatten fazla sekiz saate kadar ise ve en az iki saat gecikme varsa,
- c) Süre sekiz saatten fazla yirmi dört saate kadar ise ve en az üç saat gecikme varsa,
- d) Süre yirmi dört saatten fazla ise ve en az altı saat gecikme varsa.

Gecikme, yukarıda belirtilen sürelerin iki katından fazlaysa, tazminat bilet ücretinin %50'si oranında olur.

(2) Abonman (sezonlu) bilet sahipleri, geçerlilik süresi içinde tekrar eden varış gecikmeleri yaşıyorlarsa, taşıyanın belirleyeceği tazminat şartlarına uygun olarak makul bir tazminat talep edebilirler. Bu şartlarda, gecikmenin nasıl tanımlandığı ve tazminatın nasıl hesaplanacağı belirlenir.

(3) Tazminat, yolcunun geciken ulaşım hizmeti için gerçekten ödediği ücret esas alınarak hesaplanır.

(4) Gidiş-dönüş biletlerde, gecikmenin yalnızca gidiş ya da dönüşte yaşanması durumunda, tazminat ilgili taşıma hizmetinin yarım bilet fiyatı temel alınarak hesaplanır.

(5) Tazminat ödemesi, talebin sunulmasından itibaren bir ay içinde yapılmalıdır. Bu ödeme, kuponlar (seyahat / hediye çeki) ve/veya başka hizmetler şeklinde olabilir; ancak bu seçenekler yalnızca geçerlilik süresi ve varış noktası



bakımından esnek koşullar taşıyorsa kabul edilebilir. Yolcu isterse, tazminat mutlaka nakit para olarak ödenmelidir.

(6) Tazminat miktarından, işlem ücreti, telefon ya da posta masrafı gibi finansal işlem giderleri kesilemez. Tazminat tutarı, ücretler, telefon masrafları veya posta ücreti gibi finansal işlem maliyetleri ile azaltılamaz. Taşıyanlar, altında tazminat ödemesi yapılmayacak asgari tutarlar belirleyebilir. Bu asgari tutar 6 Avro'yu geçemez.

10 Tüzüğün 20. maddesi (İstisnalar) şöyledir:

“(1) 17, 18 ve 19. maddeler, seyahat tarihi açık olan fakat henüz belirlenmiş bir kalkış zamanı bulunmayan biletlerle seyahat eden yolcular için uygulanmaz; bu hüküm, abonman bileti sahipleri hariçtir.

(2) 17. ve 19. maddeler, yolcunun bilet satın almadan önce iptal veya gecikme hakkında bilgilendirilmiş olması ya da iptal/gecikmenin yolcunun kusurundan kaynaklanmış olması durumunda uygulanmaz.

(3) 17. maddenin 2. fıkrası, taşıyanın iptal veya gecikmenin geminin güvenli işletimini etkileyen hava koşullarından kaynaklandığını kanıtlaması hâlinde uygulanmaz.

(4) 19. madde, taşıyanın iptal veya gecikmenin geminin güvenli işletimini etkileyen hava koşulları ya da tüm makul önlemler alınmış olsa bile engellenemeyecek olağanüstü durumlar nedeniyle meydana geldiğini kanıtlaması hâlinde uygulanmaz.”

11 Tüzüğün IV. Bölümündeki ("Bilgilendirme ve Şikâyetlere İlişkin Genel Kurallar") 24. madde ("Şikâyetler") şöyledir:

“(1) Taşıyanlar ve terminal işletmecileri, bu Tüzük kapsamındaki hak ve yükümlülüklerle ilgili şikâyetlerin ele alınmasına yönelik erişilebilir bir sistem kurar veya bu sistemi sürdürür.

(2) Bir yolcu, bu Tüzük çerçevesinde taşıyana veya terminal işletmecisine bir şikâyette bulunmak istiyorsa, bu şikâyeti, taşıma hizmetinin fiilen gerçekleşmesinden ya da planlanan tarihten itibaren iki ay içinde sunmalıdır. Taşıyan veya terminal işletmecisi, şikâyetin alındığı tarihten itibaren bir ay içinde, şikâyetin kabul edilip edilmediğini, reddedilip reddedilmediğini veya



hâlen incelenip incelenmediğini yolcuya bildirmelidir. Nihai yanıt süresi, şikâyetin alınmasından itibaren iki ayı aşamaz.”

12 1177/2010 sayılı Tüzüğün V. Bölümünde (Uygulama ve Ulusal Uygulama Makamları) 25. Madde (Ulusal Uygulama Makamları) şöyledir:

“(1) Her Üye Devlet, bu Tüzüğün kendi topraklarında bulunan limanlardan hareket eden veya üçüncü ülkelerden bu limanlara gelen yolcu taşımacılığı hizmetleri ve kruvaziyerler bakımından uygulanmasını sağlamakla görevli bir veya birden fazla yeni ya da mevcut makamı belirler. Bu makam(lar), Tüzüğün uygulanmasını temin etmek üzere gerekli önlemleri alır. Bu makamlar, yapıları, mali kararları, hukuki statüleri ve karar alma süreçleri bakımından ticari çıkar gruplarından bağımsız olmak zorundadır.

(2) Üye Devletler, bu madde uyarınca atanan makam veya makamlar hakkında Komisyon’u bilgilendirir.

(3) Her yolcu, bu maddenin 1. fıkrası uyarınca belirlenmiş ilgili makama veya bir Üye Devletin ulusal mevzuatı uyarınca belirlemiş olduğu başka bir yetkili makama, bu Tüzüğün ihlal edildiğine dair şikâyette bulunabilir. Yetkili makam, yolcuya şikâyetiyle ilgili olarak makul bir süre içinde gerekçeli bir yanıt verir.

Üye Devlet, şu yönlerde karar verebilir:

a) Yolcunun şikâyetini ilk olarak taşıyana veya terminal işletmecisine sunması gerektiğine ve/veya

b) Ulusal yaptırım makamının ya da belirlenen başka bir yetkili makamın, 24. madde uyarınca çözülemeyen şikâyetler için başvuru mercii olarak görev yapmasına.

(4) 2. maddenin 4. fıkrası uyarınca belirli taşımacılık hizmetlerine istisna uygulayan Üye Devletler, yolcu haklarının uygulanmasını sağlayan benzer bir denetim mekanizmasının mevcut olmasını güvence altına alır.”

261/2004 sayılı Tüzük

13 Uçağa kabul edilmeme ve uçuşların iptali veya uzun gecikmesi durumunda yolculara tazminat ve yardım sağlanmasına ilişkin ortak kuralları belirleyen ve 295/91 (EWG) sayılı Tüzüğü (ABl. 2004, L 46, S. 1) yürürlükten kaldıran 11 Şubat 2004 tarihli ve 261/2004 (EG) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü’nün 5. maddesinin (İptal) 1. fıkrası şöyledir:

“Bir uçuş iptal edilirse, etkilenen yolcular,

...

(c) uçuşu fiilen gerçekleştiren havayolu şirketi tarafından 7. madde uyarınca tazminat hakkı tanınır; şu durumlar hariç:

(i) Yolculara iptal, planlanan kalkış saatinden en az iki hafta önce bildirilmişse;

(ii) Yolculara iptal, kalkıştan iki hafta ile yedi gün arasında bir süre kala bildirilmiş ve alternatif bir ulaşım teklifi sunulmuşsa; bu alternatif sefer, kalkıştan en fazla iki saat önce hareket etmeyi ve varış yerine en fazla dört saat gecikmeyle ulaşmayı mümkün kılıyorsa;

(iii) Yolculara iptal, kalkıştan yedi günden az süre önce bildirilmiş ve sunulan alternatif, kalkıştan en fazla bir saat önce hareket etmeyi ve varış yerine en fazla iki saat gecikmeyle ulaşmayı mümkün kılıyorsa.”

İrlanda Hukuku

14 10 Ekim 2012 tarihinde kabul edilen 2012 Avrupa Birliği (Deniz ve İç Su Yoluyla Seyahat Eden Yolcuların Hakları) Tüzüğü (2012 Avrupa Birliği [Deniz ve İç Su Yoluyla Seyahat Eden Yolcuların Hakları] Tüzüğü) (bundan böyle 2012 Tüzüğü olarak anılacaktır) 3. Tüzüğü, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesi uyarınca İrlanda Ulaştırma Kurumu (National Transport Authority) uygulamadan sorumlu yetkili merci olarak belirlenmiştir.

15 2012 Tüzüğünün 4 (1). maddesine göre, İrlanda Ulaştırma Kurumu, resen veya bir yolcunun şikâyeti üzerine, bir işletmecinin 1177/2010 sayılı Tüzük hükümlerine uymadığını tespit ederse, o işletmeciye resmi bir “emir” bildirimini gönderir. Bu emir, ihlalin niteliğini belirtir ve işletmeciden, belirlenen süre içinde gerekli önlemleri alarak bu emri yerine getirmesi istenir.

16 2012 Tüzüğünün 4 (2). maddesine göre, bu emri alan bir işletmeci, bildirimden itibaren 21 gün içinde İrlanda Ulaştırma Kurumu’na görüş sunabilir. Kurum, bu görüşü değerlendirerek emri ya onaylar, ya değiştirir ya da geri çeker.

17 Son olarak 2012 Tüzüğünün 4 (3). maddesine göre, bu emre uymayan bir işletmeci, 5000 avro para cezasına ya da dava sonucunda 250.000 avroya kadar para cezasına çarptırılabilir.

Hukuki Uyuşmazlığın Başlangıcı ve Yöneltilen Sorular



18 2016 yılında Irish Ferries'in ana şirketi olan Irish Continental Group plc, Alman hukukuna tabi Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (bundan sonra "tersane" olarak anılacaktır) ile bir gemi inşası konusunda sözleşme yaptı. Bu gemi, en geç 26 Mayıs 2018 tarihinde tam sertifikalı olarak teslim edilecekti.

19 Gemi, 2018 yaz sezonunda hizmete girecek şekilde planlandı ve bu kapsamda Dublin ile Cherbourg arasında çift yönlü, kalıcı bir sefer hattı da dâhil olmak üzere çeşitli bağlantılar sağlanması amaçlandı.

20 Sefer süresinin yaklaşık 18 saat olmasından ötürü Irish Ferries, bu yeni gemiyi, Rosslare (İrlanda) ile Cherbourg ya da Roscoff (Fransa) arasındaki hatlarda görev yapacak başka bir feribotla dönüşümlü olarak çalıştırmayı ve böylece her gün Fransa-İrlanda arasında sefer sunmayı planladı. Ancak seferler farklı İrlanda limanlarından yapılacaktır.

21 Ocak 2017'de tersane, Irish Ferries'e geminin teslimatının en geç 22 Haziran 2018'de gerçekleşeceğini sözlü olarak bildirdi.

22 Bu güvence üzerine Irish Ferries, 27 Ekim 2017 itibarıyla 2018 sezonu için bu gemiye ait rezervasyonları almaya başladı. Zira yolcular çoğunlukla önceden bilet almayı tercih ediyordu. Tersane, 1 Kasım 2017'de geminin 22 Haziran'da teslim edileceğini yazılı olarak da teyit etti; böylece ilk seferin 12 Temmuz 2018'de yapılması planlandı.

23 Ancak 18 Nisan 2018 tarihinde tersane, iç donanım işleriyle görevlendirilen taşeron firmalardaki gecikmeler nedeniyle geminin 13 Temmuz 2018'den önce teslim edilemeyeceğini Irish Ferries'e bildirmiştir. Bu nedenle 12 Temmuz 2018'de başlaması planlanan seferler yapılamayacak ve diğer bazı seferler de etkilenecektir.

24 Irish Ferries, 20 Nisan 2018'de, geminin ne kendi filosundaki başka bir gemiyle ne de bir broker aracılığıyla başka bir gemi kiralayarak ikame edilemeyeceğini tespit etmesinden sonra, gemiyle yapılması planlanan tüm seferleri yeni teslim tarihine ek bir güvenlik süresi de koyarak iptal etmiştir. Buna göre 12–29 Temmuz 2018 tarihleri arasındaki seferler iptal edilmiştir.

25 Bu iptal kapsamında Irish Ferries bazı önlemler almıştır: Birincisi, tüm etkilenen yolculara seferlerinden 12 hafta önce iptali bildirmiştir. İkincisi, bu yolculara ya tam ve anında bilet iadesi ya da seçimlerine göre farklı seferlere ücretsiz değişiklik (yeni rezervasyon) seçeneği sunmuştur (bundan sonra "ikame seferler" olarak anılacaktır). Dublin–Cherbourg hattında birebir aynı hizmeti

sunan başka bir sefer olmadığından, Irish Ferries bu yolculara, İrlanda ile Fransa arasında doğrudan ama farklı limanlar üzerinden giden alternatif seferler veya dolaylı rota olarak Birleşik Krallık üzerinden yapılan bağlantılar önermiştir. Ancak İrlanda Ulaştırma Kurumu, mahkemeye sunduğu ifadede Irish Ferries'in tüm yolculara kara bağlantısı (landbridge) seçeneğini sunmadığını ileri sürmektedir.

26 Dublin yerine Rosslare'ye ya da Cherbourg yerine Roscoff'a yönlendirilen yolculara ekstra masrafları için herhangi bir geri ödeme yapılmamıştır. Zira Irish Ferries, bu tür maliyetlerin tüm yolcular için geçerli olmadığını ve bazı yolcuların zaten Roscoff'a Cherbourg'dan daha yakın ikamet ettiğini savunmuştur.

27 9 Mayıs 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, Irish Ferries'e 12–29 Temmuz 2018 tarihleri arasındaki sefer iptallerinin koşullarını incelediğini ve “1177/2010 sayılı Tüzüğün bu somut olayda nasıl uygulanacağına karar vermek için” değerlendirme yaptığını bildirmiştir. Ayrıca, bu iptalin neden taşıyanın kontrolü dışında kalan olağanüstü koşullardan kaynaklandığını düşündüklerini açıklamalarını istemiştir.

28 1 Haziran 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, Irish Ferries'ten 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesine uygunluk konusundaki detaylı bilgileri iletmesini talep etmiştir.

29 11 Haziran 2018'de tersane, Irish Ferries'e gemi teslimatının 2018 yılının Eylül ayına kadar belirsiz bir tarihe kadar yeniden erteleneceğini bildirmiştir. Bu gecikmenin nedeni, gövde ve üst yapının elektrik sistemlerinin kablolama ve montajı ile kamuya açık alanların iç donanımlarının teslimatında taşeron kaynaklı yaşanan aksamalardır. Gemi nihayetinde yaklaşık 200 günlük gecikmeyle, 12 Aralık 2018'de teslim edilmiştir.

30 Irish Ferries, gemiyi kullanamayacağı ve başka bir gemiyi kiralayamayacağı için, 30 Temmuz 2018 sonrasındaki tüm seferleri iptal etme kararı almıştır.

31 Bu iptaller bağlamında Irish Ferries çeşitli önlemler aldı. Birincisi, başka bir gemi kiralamanın mümkün olmadığını netleşmesinden sonra, etkilenen tüm yolcuları iptal hakkında seyahatlerinden yedi ila on iki hafta önce bilgilendirdi. İkincisi, bu yolculara sefer iptalini ve bilet ücretinin derhal ve tamamen iadesini teklif etti. Üçüncüsü, ek masrafları iade etmeksizin Fransa'ya alternatif seferler sundu. Ayrıca, Irish Ferries'in hizmet verdiği “landbridge” (kara köprüsü)



rotaları üzerinden İrlanda'daki bir feribot limanından yolcunun tercih ettiği Fransız limanlarına (örneğin Cherbourg, Roscoff, Calais ve Caen) İngiltere üzerinden alternatif ulaşım imkânı ve yolculuk için kullanılan yakıt masraflarının iadesi seçeneğini sundu.

32 Sonuç olarak, bu iptallerden etkilenen 20.000 yolcudan; %82'si Irish Ferries veya başka taşıyanlarla yapılan alternatif seferleri tercih etti; %3'ü landbridge rotasını kullandı ve kalan %15'i bilet ücretinin tamamen iadesini seçti.

33 Irish Ferries, alternatif seferleri tercih eden yolculardan olası ek ücretleri tahsil etmedi, bu masrafları kendisi karşıladı. Ayrıca, yolcuların gemi içi harcamalarındaki olası farkları da iade etti.

34 Kara köprüsü ("landbridge") rotasını tercih eden yolculara, Birleşik Krallık üzerinden yapılan kara yolculuğunda oluşan yakıt masrafları Irish Ferries tarafından karşılandı.

35 Ancak, taşıma sözleşmesinde belirtilen varış noktasına geç varış nedeniyle 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat başvurusu yapan yolculara Irish Ferries herhangi bir ödeme yapmadı. Gerekçesi şuydu: Şirket, 18. madde kapsamında güzergâh değişikliği ve ücret iadesi sunduğunu savundu; dolayısıyla 18. ve 19. maddelerin aynı anda uygulanamayacağını ileri sürdü.

36 1 Ağustos 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, iptal edilen seferler bakımından 1177/2010 sayılı Tüzüğün nasıl uygulanacağına ilişkin olarak Irish Ferries'e bir "ön bildirim" gönderdi. Irish Ferries, bu bildirimde 15 Ağustos 2018'de yazılı olarak görüş sundu.

37 19 Ekim 2018 tarihinde İrlanda Ulaştırma Kurumu, ilk olarak 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2018 yazında iptal edilen Dublin ve Cherbourg arasındaki geçişlere uygulandığını, ikinci olarak Irish Ferries'in Tüzüğün 18. maddesinin gerekliliklerine aykırı hareket ettiğini ve üçüncü olarak da bu taşıyanın Tüzüğün 19. maddesine uymadığını tespit ettiği bir karar yayınladı. Bu karar, 2012 Tüzüğünün 4(1) sayılı düzenlemesi uyarınca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. Maddelerine dayanılarak çıkarılan iki emrin kabul edilmesiyle somutlaştırılmıştır.

38 Irish Ferries, 2012 Tüzüğünün 4(2) sayılı düzenlemesi uyarınca Kasım 2018'de bu karara karşı beyanda bulunmuştur.

39 25 Ocak 2019 tarihli ve çekişmeli bir sürecin sonunda verilen karar ile İrlanda Ulaştırma Kurumu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerine dayalı olarak verilen emirleri onayladı. Bir yandan, Irish Ferries'in Tüzüğün 18. maddesi uyarınca güzergâh değişikliği sağlama yükümlülüğünü ihlal ettiğini değerlendirdi ve Dublin yerine Rosslare'ye ve/veya Cherbourg yerine Roscoff'a seyahati tercih eden yolculara oluşan ek masrafların ödenmesini talep etti.

40 Diğer yandan, Irish Ferries'in 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesini de ihlal ettiğini belirtti ve taşıyanın, taşıma sözleşmesinde belirtilen varış noktasına geç varan yolculara tazminat ödemesini istedi.

41 Irish Ferries, hem 25 Ocak 2019 tarihli karara hem de 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerine dayanılarak alınan kararlara Yüksek Mahkeme (Yüksek Mahkeme, İrlanda) nezdinde itiraz etmektedir. İlk olarak, yolcu hizmetinin iptalinin planlanan geçiş zamanından birkaç hafta önce gerçekleşmesi halinde bu Tüzüğün uygulanamayacağını iddia etmektedir. İkinci olarak, İrlanda Ulaştırma Kurumunun Tüzüğün 18 ila 20. maddelerini yorumlamasına ve uygulamasına itiraz etmektedir. Söz konusu geminin geç teslim edilmesi, Tüzüğün 19. Maddesi uyarınca tazminat ödeme yükümlülüğünden muaf tutan istisnai bir durum teşkil etmektedir. Üçüncü olarak, Irish Ferries, İrlanda Ulaştırma Kurumunun yetkilerini aştığını ve dolayısıyla Fransız otoritesinin münhasır yargı yetkisine sahip olduğu Fransa'dan İrlanda'ya taşıma hizmetlerine yargı yetkisini genişleterek Tüzüğün 25. maddesini ihlal ettiğini iddia etmektedir. Dördüncü olarak, Irish Ferries, İrlanda Ulaştırma Kurumunun, kararının etkisini Tüzüğün 24. maddesi uyarınca usulüne uygun ve zamanında şikâyette bulunan yolcularla sınırlandırmayarak Tüzüğün 24. maddesini ihlal ettiğini ileri sürmektedir. Beşinci olarak, Irish Ferries, Tüzüğün ölçülülük, hukuki güvenlik ve eşit işlem ilkelerini ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın ("Şart") 16, 17 ve 20. maddelerini ihlal ettiği için geçersiz olduğunu ileri sürmektedir.

42 Bu koşullar altında, İrlanda Yüksek Mahkemesi (High Court), yargılamayı askıya alarak ön karar için Avrupa Adalet Divanı'na aşağıdaki soruları yöneltmiştir:

1. Yolcuların önceden rezervasyon yaptırdığı ve taşıma sözleşmeleri akdettiği ve söz konusu yolcu taşımacılığı hizmetlerinin, yeni bir geminin feribot işletmecisine geç teslim edilmesi nedeniyle planlanan kalkıştan en az yedi hafta önce iptal edildiği durumlarda, 1177/2010 sayılı Tüzük (özellikle 18. ve/veya 19. maddeleri) uygulanabilir mi? Bu bağlamda aşağıdaki durumlardan bazıları (veya



tamamı), Tüzüğün uygulanabilirliği açısından dikkate alınması gereken unsurlar mıdır?

- a) Geminin teslimi nihayetinde 200 günlük bir gecikmeyle gerçekleştiyse,
- b) Feribot işletmecisi tüm bir sezon boyunca sefer iptali yapmak zorunda kaldıysa,
- c) Uygun bir yedek gemi temin edilemediyse,
- d) 20.000'den fazla yolcu, feribot işletmecisi tarafından başka seferlere yönlendirildiye veya bilet ücretlerini iade aldıysa,
- e) Seferler, feribot işletmecisi tarafından yeni oluşturulan bir hatta düzenlenecek olup, karşılaştırılabilir başka bir taşıma hizmeti mevcut değilse.

2. 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uyarınca bir yolcu güzergâh değişikliği hizmetinden yararlandığında, yeni bir taşıma sözleşmesi mi kurulmuş olur? Bu durumda, 19. maddeye göre tazminat hakkı, ilk sözleşme yerine bu yeni sözleşmeye göre mi belirlenmelidir?

3. a) 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uygulanabilir olduğu varsayımıyla: Eğer bir sefer iptal edilirse ve o güzergâhta başka bir doğrudan sefer yoksa, yolcuya başka limanlar üzerinden ve kendi seçimine göre karayolu dâhil olmak üzere alternatif bir güzergâh sunulursa — örneğin,

İrlanda'dan Birleşik Krallık'a feribotla geçiş, ardından kara yoluyla bir İngiliz limanına ulaşım ve oradan Fransa'ya başka bir feribot yolculuğu ve işletmeci de bu kara yolculuğunun yakıt masraflarını karşılıyorsa — bu durumda, “varış noktasına güzergâh değişikliği”, 18. madde anlamında sağlanmış sayılır mı?

Eğer sayılmazsa, taşımanın “benzer koşullarda” alternatif sayılıp sayılmayacağı nasıl belirlenir? Hangi kriterler dikkate alınmalıdır?

b) Eğer iptal edilen güzergâhta doğrudan başka bir sefer yoksa ve yolcuya ilk kalkış limanından belirlenen varış limanına doğrudan sefer sunulamıyorsa, taşıyanın, yolcunun yeni kalkış ve varış limanlarına ulaşmak için yaptığı ek masrafları karşılama yükümlülüğu var mıdır?

4 a) 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi, yolculuk planlanan kalkıştan en az yedi hafta önce iptal edilmişse uygulanabilir mi? Eğer uygulanabilirse, 18. madde uygulanmış ve yolcu ek ücret ödemedi başka bir şekilde taşınmış

ve/veya ücret iadesi almış ve/veya daha sonraki bir seferi seçmiş olsa dahi 19. madde yine de uygulanır mı?

b) Eğer 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uygulanabilirse, bu maddede geçen ‘nihai varış yeri’ kavramı nasıl anlaşılmalıdır?

5. 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uygulanabiliyorsa:

a) Bu koşullar altında, gecikme süresi nasıl hesaplanmalıdır?

b) Ödenecek tazminatın tutarı belirlenirken, 19. madde anlamında bilet ücreti nasıl hesaplanmalıdır? Özellikle ek hizmetler (örneğin kamaralar, köpek kulübeleri ve premium salonlar) gibi harcamalar da dikkate alınmalı mıdır?

6. 1177/2010 sayılı Tüzük uygulanabilir kabul edildiğinde, 1. soruda belirtilen olay ve değerlendirmeler, 20 (4). madde anlamında “tüm makul önlemler alınmış olsa dahi kaçınılmayacak olağanüstü hâller” olarak değerlendirilebilir mi?

7. 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi, 19. madde uyarınca tazminat talep etmek isteyen her yolcunun, bu ulaşım hizmetinin gerçekleştiği veya planlandığı tarihten itibaren iki ay içinde şikâyetle bulunma zorunluluğu getirmekte midir?

8. 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasından sorumlu ulusal makamın yetkisi, 25. maddede belirtilen limanlarla sınırlı mıdır? Yoksa bu yetki, başka bir üye devletin limanından, yetkili makamın bulunduğu üye devlete yapılan dönüş seferini de kapsayabilir mi?

9. a) Mahkemeye başvuran ulusal mahkemenin, 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasından sorumlu ulusal makamın kararının ve/veya emirlerinin geçerliliğini değerlendirmek amacıyla, Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16., 17., 20. ve/veya 47. maddeleri ile orantılılık, hukuki güvenlik ve eşitlik ilkeleri ışığında hangi Avrupa Birliği hukuk ilkelerini ve düzenlemelerini uygulaması gerekir?

b) Ulusal mahkeme tarafından yürütülmesi gereken ölçüsüzlük denetiminde, dikkate alınması gereken ölçüt “açık hataların” varlığı mıdır?

10. 1177/2010 sayılı Tüzük, özellikle şu hususlar dikkate alındığında Avrupa Birliği hukukuna uygun biçimde geçerli midir:

a) Temel Haklar Şartı'nın 16 (girişim özgürlüğü), 17 (mülkiyet hakkı) ve 20 (hukuk önünde eşitlik) maddeleri;



b) Havayolu şirketlerinin, uçuşun planlanan kalkış saatinden en az iki hafta önce iptal bilgisi verildiği takdirde, 261/2004 sayılı Tüzüğün 5(1)(c)(i) maddesi uyarınca tazminat ödeme yükümlülüğünün bulunmaması gerçeğiyle karşılaştırıldığında;

c) Ölçülülük, hukuki güvenlik ve eşit işlem ilkeleri bağlamında.

Soruların Değerlendirilmesi

1. Soru

43 Birinci soruyla, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün, bir taşıyanın bir yolcu taşımacılığı hizmetini ilk planlanan kalkış tarihinden birkaç hafta önce, söz konusu hizmette kullanılacak geminin gecikmeli teslim edilmesi ve ikame edilememesi nedeniyle iptal etmesi hâlinde de uygulanabilir olup olmadığını öğrenmek istemektedir.

44 Bir ön nokta olarak, hem sorunun kendisinden hem de sevk kararının gerekçelerinden, sevk eden mahkemenin, kendi görüşüne göre sorunun cevabıyla ilgili olabilecek bir dizi duruma atıfta bulunduğu açıktır, örneğin Taşıyanın yeni bir gemi temin edememiş olması, yeni açılan bir güzergâh olması nedeniyle söz konusu güzergâhta uygun bir alternatif hizmetin bulunmaması veya söz konusu geminin geç teslim edilmesi nedeniyle seferlerin iptal edilmesinin çok sayıda yolcuyla etkilemiş olması ve bu yolcuların ya geri ödemelerinin yapılmış olması ya da başka seferlerde başka gemilerle veya başka ulaşım yöntemleriyle taşınmış olmaları. Bununla birlikte, başvuru kararından, Irish Ferries tarafından öne sürülen argümanlar ışığında, başvuran mahkemenin aslında 1177/2010 sayılı Tüzüğün, taşıyanın yolcuları hizmetin iptali konusunda birkaç hafta önceden bilgilendirdiği durumlarda geçerli olup olmadığını bilmek istediği anlaşılmaktadır. Zira Irish Ferries'e göre, Tüzük yalnızca iki yolcu kategorisi için geçerlidir: yakın zamanda geçişi iptal edilen veya geciken ve limanda fiziksel olarak bulunan yolcular ile yolculuk sırasında gemide bulunan yolcular.

45 Bu açıklamadan sonra, 1177/2010 sayılı Tüzüğün kapsamının 2. maddesinde belirlendiğine dikkat çekilmelidir. 2. maddenin 1. fıkrasında, tüzüğün üç kategori yolcu için geçerli olduğu kuralı ortaya konmaktadır: Birincisi, kalkış limanı bir üye devletin topraklarında bulunan yolcu taşımacılığı hizmetleriyle seyahat eden yolcular; ikincisi, kalkış limanı bir üye devletin topraklarında bulunmayan, ancak varış limanı bir üye devletin topraklarında bulunan ve taşıma hizmeti bir



Birlik taşıyanı tarafından sağlanan yolcular ve üçüncüsü, kalkış limanı bir üye devletin topraklarında bulunan kruvaziyer seyahatine katılan yolcular. 2. maddenin 2 ila 4. fıkralarında ise, bu tüzüğün uygulanmadığı durumlar sayılmaktadır.

46 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2. maddesinin genel bir değerlendirmesinden, Birlik yasa koyucusunun bu tüzüğün kapsamını iki ölçüte göre belirlemek istediği sonucuna varılmaktadır. Bu ölçütlerin birlikte dikkate alınması gereklidir: Bunlardan ilki söz konusu taşıma hizmetinin kalkış veya varış limanı; ikincisi ise yolcunun bu hizmetle “seyahat ediyor” ya da bir “kruvaziyer (gemi) yolculuğuna katılıyor” olmasıdır.

47 İlk soruya cevap verebilmek için "deniz taşımacılığı hizmeti ile seyahat" kavramının yorumlanması gerekmektedir. Ancak bu kavram ne 2. maddede ne de 1177/2010 sayılı Tüzüğün başka bir hükmünde tanımlanmıştır. Bununla birlikte, bu kavram gündelik dilde hem dar anlamda, yani sadece taşımacılık sırasında gemide bulunan yolcuları kapsayacak şekilde; hem de geniş anlamda, yani deniz taşıma hizmetiyle seyahat etmeyi amaçlayan ve bunun için rezervasyon ya da bilet satın alma gibi gerekli adımları atan yolcuları da içerecek şekilde anlaşılabilir.

48 Bu nedenle, seyahat kavramı Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın yerleşik içtihatlarına göre yalnızca kelime anlamı dikkate alınarak değil, aynı zamanda bağlamı ve ait olduğu düzenleme ile güdülen amaçlar göz önünde bulundurulur da yorumlanmalıdır (bu yönde bkz. 12 Ekim 2017 tarihli Kamin ve Grill Shop kararı, C-289/16, EU:C:2017:758, Rn. 22ve orada atıfta bulunulan içtihat).

49 Bu bağlamda, 1177/2010 sayılı Tüzüğün genel sistematığı, deniz taşımacılığı hizmetiyle "seyahat etme" kavramının geniş yorumlanmasını desteklemektedir. Zira bu tüzük – Başsavcının görüş yazısının 61. paragrafında da belirtildiği gibi – yolcu taşıma hizmetinin başlamasından önceki aşamaya da uygulanabilir hükümler içermektedir. Örneğin, Tüzüğün 4(2) maddesi, taşıma hizmeti sunanların halkın geneline uyruk temelinde ayrımcılığa yol açacak sözleşme koşulları ve tarifeler sunmasını yasaklamaktadır. Aynı şekilde, 7/2. maddesi, engelli ile hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için rezervasyonların ve biletlerin diğer yolcularla aynı koşullarda ve ek ücret talep edilmeksizin sunulmasını öngörmektedir.



50 Ayrıca, Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri, 2/1. maddesinde geçen ve bir yolcunun "[taşıma hizmetiyle] seyahat etmesi" ifadesinin yalnızca gemiye binmiş yolcuları kapsadığı şekilde dar yorumlanması hâlinde büyük ölçüde anlamsız hale gelirdi.

51 Bu kavramın, deniz taşımacılığı hizmeti için rezervasyon yapan veya ilgili bileti satın alan yolcuları da kapsayacak şekilde yorumlanması, 1177/2010 sayılı Tüzüğün amaçlarıyla da örtüşmektedir. Tüzüğün 1., 2. ve 13. gerekçelerinde belirtildiği üzere, amaç, yolcular için yüksek düzeyde bir korumanın sağlanmasıdır. Zira taşıma sözleşmeleri kapsamında yolcu, genellikle daha zayıf taraf konumundadır. Bu nedenle Birlik yasa koyucusu, önemli rahatsızlıklara yol açabilecek durumlarda yolcuların haklarını güçlendirmeyi ve bu rahatsızlıkları birlikte ve hızlıca gidermeyi amaçlamıştır.

52 Ancak, bir deniz taşımacılığı hizmeti için rezervasyon yaptırmış veya ilgili bir bilet satın almış kişiler için, bu düzenlemenin amaçları, fiilen gemiye binmiş yolcular için olduğu kadar önemlidir.

53 Bu bağlamda, Birlik yasa koyucusunun 1177/2010 sayılı Tüzüğün kapsamını, 2. maddede özel olarak belirtilmediğinden, Soru 1'de atıfta bulunulan örneğin bir yolcunun önceden iptal hakkında bilgilendirilmiş olması, fiziksel olarak limanda veya gemide bulunması ya da geminin hazır bulunması gibi, ek koşullara tabi kılmayı amaçladığı varsayılamaz.

54 Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün hazırlık çalışmalarında da, Irish Ferries'in ileri sürdüğü şekilde, yasa koyucunun kapsamı bu tür ek şartlarla sınırlamak istediğine dair hiçbir gösterge bulunmamaktadır.

55 Özellikle 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri ile ilgili olarak, ilgili ifadelerden, bunların uygulanmasının mevcut kararın 53. paragrafında atıfta bulunulan ek koşullarla sınırlandırılacağı sonucu çıkmamaktadır.

56 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin, "Seferin Kesintiye Uğraması Halinde Taşıyanların ve Terminal İşletmecilerinin Yükümlülükleri" başlıklı III. Bölümde yer alması, bu hükümlerin yalnızca seyahatin bir kısmı gerçekleşikten sonra ve yolcuların fiziksel olarak limanda ya da gemide bulunması hâlinde uygulanabileceği şeklinde dar yorumlanmasını haklı çıkarmaz. Zira bu tür bir sınırlama, Tüzüğün 13. ve 14. gerekçelerinde yer almamakta ve – Başsavcının 63. paragrafta belirttiği gibi – "seyahat" kavramı Tüzükte tanımlanmadığı için kapsamın sınırlandırılmasına temel teşkil edemez.

57 Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 2/1 (c) maddesinin, 18. ve 19. maddelerinin kruvaziyer (yolcu gemisi) yolcuları için geçerli olmadığını öngörmesine rağmen, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 1177/2010 sayılı Tüzük madde 2/1 (a) ve (b)'de yolcu taşıma hizmetleri için buna karşılık gelen bir istisna öngörülmemiştir. 1177/2010 sayılı Tüzük madde 18 ve 19'un bir yolcunun kruvaziyerde (gemi seyahatinde) olması halinde uygulanmayacağını öngörmektedir. Dolayısıyla, Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin bu tür bir hizmet için geçerli olmadığı durumlar sadece 20. maddede ("İstisnalar") belirtilmiştir. Ancak, Başsavcı'nın Görüşünün 64. paragrafında belirttiği üzere, sefer (seyahat) kesintileri bu maddelerin uygulanmadığı durumlar arasında yer almamaktadır.

58 Bu bağlamda, 1. soruya şöyle yanıt verilmelidir: 1177/2010 sayılı Tüzük, bir taşıyanın, söz konusu yolcu taşıma hizmetinde kullanacağı geminin gecikmeli teslim edilmesi ve başka gemi ikame edilememesi nedeniyle, planlanan kalkış tarihinden haftalar önce yolcu taşımacılığı hizmetini iptal etmesi hâlinde de uygulanacağı (geçerli olduğu) şeklinde yorumlanması gerekir.

3. Soru

59 Ön karar talebinde bulunan mahkeme, üçüncü sorusuyla şu hususu öğrenmek istemektedir: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi, bir yolcu taşıma hizmeti iptal edildiğinde ve aynı güzergâhta alternatif bir taşıma hizmeti bulunmadığında, taşıyanın bu madde kapsamında yolcunun benzer koşullarla nihai varış noktasına başka bir taşıma şekliyle ulaştırılmasını sağlama yükümlülüğü olup olmadığı şeklinde yorumlanmalı mıdır? Bu kapsamda, söz konusu alternatif hizmetin, iptal edilen taşıma hizmetinden farklı bir güzergâh üzerinden sağlanması ya da deniz taşımacılığı ile karayolu veya demiryolu gibi diğer ulaşım türlerinin birleştirilmesi şeklinde olup olamayacağı ve böyle bir durumda taşıyanın yolcuya bu şekilde yapılan taşıma nedeniyle oluşabilecek ek maliyetleri karşılayıp karşılamayacağı sorulmaktadır.

60 İlk olarak şu tespit edilmelidir: "Nihai varış yeri" kavramı ne 18. maddede ne de 1177/2010 sayılı Tüzüğün başka bir maddesinde tanımlanmıştır. Bununla birlikte, bu tüzüğün 18/1 (a) maddesinden nihai varış yerinin taşıma sözleşmesinde tanımlandığı ve Başsavcı'nın Görüşünün 79 ve 81. paragraflarında belirttiği üzere, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi sırasında taşıyan ile yolcu arasında mutabık kalınan ve yolcunun taşıma hizmeti ile taşınacağı yere, yani bu sözleşmede belirtilen varış (iniş / karaya çıkış) limanına karşılık gelmektedir.



61 Bu bağlamda, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 3 (f) maddesi anlamında bir yolcu taşıma hizmetinin, yolcuların yayınlanmış tarifeye uygun olarak deniz veya iç su yolu ile taşınmasına yönelik ticari bir taşıma hizmeti olduğu belirtilmelidir. Taşıma sözleşmesi, Tüzüğü'nün 3 (m) maddesinde, bir veya daha fazla yolcu taşıma hizmetinin veya kruvaziyer (gemi) yolculuğunun sağlanması için bir taşıyan ile bir yolcu arasında yapılan bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Tüzüğü'nün 3 (r) maddesine göre, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi, yolcu için bir taşıyan tarafından sunulan bir yolcu taşıma hizmetinin belirli bir seferinin rezervasyonu ile gerçekleşir; daha sonra taşıyan, Tüzüğü'nün 3 (n) maddesine göre taşıma sözleşmesinin kanıtı olan bir bilet düzenler.

62 Bir önceki paragraftan, karşılıklı bir sözleşme olan taşıma sözleşmesinin akdedilmesinin, yolcuya, ödediği bedel karşılığında, taşıyan tarafından, temel unsurları, özellikle kalkış ve varış yeri, gün ve saati ile sefer süresi belirli olan bir taşıma hakkı verdiği sonucu çıkmaktadır.

63 İkinci olarak, "güzergah değişikliği" kavramı ne 18. maddede ne de 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün başka bir maddesinde tanımlanmadığı için, bu kavramın olağan anlamına uygun olarak, yolcunun nihai varış noktasına başlangıçta öngörülenden farklı koşullarda taşınması anlamına geldiği; ancak güzergâhın ve taşıma şeklinin başlangıçta öngörülenlerle aynı olmasını gerektirmediği kabul edilmelidir.

64 Sonuç olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 18. maddesi anlamında nihai varış yerine güzergah değişikliği kavramı, yolcunun sözleşmede belirlenmiş varış noktasına taşınmasını ifade eder. Ancak bu taşımanın başlangıçta öngörülen güzergâh ve taşıma aracıyla gerçekleştirilmesi zorunlu değildir. Bu nedenle, taşıyan, hizmeti iptal edilen yolcuya nihai varış noktasına ulaşımı sağlarken belirli bir takdir yetkisine sahiptir. Taşıyan, bu güzergâh değişikliğini, farklı bir kalkış ve/veya varış limanı içeren başka bir yolcu taşıma hizmetiyle, aktarmalı bir seferle ya da deniz taşımacılığını karayolu veya demiryolu gibi diğer taşıma türleriyle birleştirerek sunabilir.

65 Üçüncü olarak, taşıyanın bu yetkisi 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 18. maddesinde belirtilen koşullarla sınırlıdır. Güzergâh değişikliği, ek bir ücret alınmadan, benzer koşullar altında ve en kısa sürede gerçekleştirilmelidir.

66 Öncelikle, güzergâh değişikliğinin 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 18. maddesi anlamında 'ek ücret talep edilmeksizin' olması gerekliliğine ilişkin olarak, birlik yasa koyucusunun amacına göre, güzergah değişikliğinin, yolcunun iptal edilen

hizmetle bağlantılı olarak, özellikle de başlangıçta kararlaştırılan biniş limanına seyahat etmek için katlanacağı maliyetlere kıyasla ek maliyetler getirmemesi gerektiği belirtilmelidir. Dolayısıyla, alternatif biniş limanına seyahat etmek veya alternatif varış (iniş) limanından başlangıçta planlanan varış (iniş) limanına seyahat etmek için yolcu tarafından ödenen yakıt veya geçiş ücretleri gibi ek masraflar veya kara köprüsü durumunda yolcunun karayolu veya demiryolu taşımacılığında katlandığı masraflar taşıyan tarafından karşılanmalıdır. Ancak, bu güzergâh değişikliğinin yolcuyla daha avantajlı bir konuma da getirmemesi gerekir. Yani, taşıma yolcunun zararına olmamalı ama aynı zamanda onu haksız şekilde daha iyi bir konuma da sokmamalıdır. Bu nedenle, yolcunun güzergâh değişikliği nedeniyle katlandığı maliyetleri ispat etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

67 Buna göre, “ek ücret talep edilmeksizin güzergâh değişikliği” şartı, yolcunun nihai varış yerine güzergâh değişikliği sırasında karşılaşılabileceği maliyetlerin taşıyan tarafından karşılanması gerektiği şeklinde yorumlanmalıdır.

68 Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18/1 (a) maddesi uyarınca taşıyan, güzergâh değişikliğini benzer koşullarda sunmak zorundadır. Bu bağlamda, Tüzüğün 13. gerekçesinde taşıyanın kabul edilebilir koşullarda güzergâh değişikliği sunması gerektiği ifade edilmektedir.

69 Bu hükümler bütünüyle değerlendirildiğinde, Birlik yasa koyucusu taşıyana güzergâh değişikliğini birebir aynı değil, ancak benzer ve kabul edilebilir koşullarda sunma yükümlülüğü getirmiştir. Bu da, Başsavcı'nın Görüşününün 88. paragrafında belirttiği üzere, güzergâh değişikliği teklifinin şartlarının taşıma sözleşmesinde başlangıçta öngörülen şartlarla karşılaştırılması gerektiği anlamına gelmektedir. Bu bağlamda, taşıma şartlarının karşılaştırılabilirliğinin incelenmesi, taşıma sözleşmesinin, kalkış ve varış yeri, hizmetin günü, saati ve süresi, varsa bağlantı sayısı, bilet sınıfı ve yolcu tarafından rezerve edilen kabin tipi gibi temel unsurlarına dayanmalıdır. Bu karşılaştırmayı yapmak ise, ön karar talebinde bulunan mahkemenin görevidir. Ayrıca bu değerlendirme, yolcunun bakış açısından yapılmalıdır. Çünkü 18. madde ve Tüzüğün giriş bölümündeki 12. ile 13. gerekçeler uyarınca, yolcu, sunulan bilgiler temelinde güzergâh değişikliğini mi kabul edeceğine, yoksa bilet bedelinin iadesini mi seçeceğine karar vermektedir.

70 Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18/1 (a) maddesinde geçen "en erken zamanda güzergâh değişikliği" ifadesi, taşıyanın yolcuyla, nihai varış yerine en erken ulaşımı sağlayacak bir güzergâh değişikliği imkânı sunmasını zorunlu



kılar. Bu hükümle, taşıyanın yalnızca aynı güzergâhtaki daha sonraki bir deniz taşımacılığı hizmetini önermesinin ve yolcunun daha erken varabileceği diğer taşıma seçeneklerini göz ardı etmesinin önüne geçilmek istenmiştir.

71 Kararın 64. paragrafında belirtildiği üzere, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi anlamında nihai varış yerine güzergâh değişikliği kavramının yorumu, söz konusu tüzüğün amaçları tarafından doğrulanmaktadır.

72 Nitekim, 51. paragrafta belirtildiği üzere, 1177/2010 sayılı Tüzüğün giriş bölümdeki 1., 2. ve 13. gerekçelerde ifade edildiği gibi, yolcular için yüksek düzeyde bir koruma sağlamayı hedeflemektedir. Bu kapsamda, yolcu haklarının, ciddi rahatsızlık yaratan durumlarda güçlendirilmesi ve bu rahatsızlıkların hızlı ve yeknesak şekilde giderilmesi amaçlanmaktadır.

73 Ancak, "nihai varış yerine güzergâh değişikliği" kavramı iptal edilen taşıma hizmetiyle aynı güzergâhta güzergâh değişikliği teklifiyle sınırlı olacak şekilde dar yorumlanırsa, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesinde öngörülen yolcunun güzergâh değişikliği hakkı, ilgili güzergâhta alternatif bir hizmet olmaması halinde pratik etkiden mahrum kalacağından, bu amaç tehlikeye girecektir.

74 Bu nedenlerle, 3. soruya şu şekilde yanıt verilmelidir: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi, bir yolcu taşıma hizmeti iptal edildiğinde ve aynı güzergâhta alternatif bir taşıma hizmeti bulunmadığında, taşıyanın, yolcunun bu madde uyarınca sahip olduğu hak kapsamında, nihai varış yerine benzer koşullarda ve en erken zamanda güzergâh değişikliği hizmeti sağlamasını gerektirir. Bu güzergâh değişikliği hizmeti, iptal edilen güzergâhtan farklı bir rota üzerinden olabilir ya da deniz taşımacılığının kara veya demir yolu gibi diğer taşıma yöntemleriyle birleştirilmesi yoluyla sunulabilir. Ayrıca, taşıyan bu güzergâh değişikliği kapsamında yolcuya oluşabilecek ek maliyetleri karşılamakla yükümlüdür.

2, 4 ve 5a Soruları

75 Mahkemenin birlikte değerlendirilmesi gereken 2, 4 ve 5a numaralı sorularıyla öğrenmek istediği husus, taşıyanın, tarifeye göre belirlenen kalkış tarihinden birkaç hafta önce bir yolcu taşıma hizmetini iptal etmesi durumunda, yolcunun 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uyarınca bilet ücretinin iadesini veya mümkün olan en erken zamanda ya da daha sonraki bir tarihte sözleşmede

belirlenen varış noktasına güzergâh değişikliğini seçmesi hâlinde, aynı zamanda Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat hakkına da sahip olup olmadığıdır.

76 İlk olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin, taşıyanın sunduğu bir taşıma hizmetinin iptal edilmesi durumuna uygulanabilirliği açısından, bu hükmün lafzından, böyle bir duruma uygulanamayacağına dair herhangi bir çıkarım yapılamayacağı tespit edilmelidir. Ayrıca, Tüzüğün Giriş Bölümündeki 14. gerekçeden, Birlik yasa koyucusunun taşıyanlara yalnızca bir taşıma hizmetinin gecikmesi halinde değil, aynı zamanda bu tür bir hizmetin iptal edilmesi durumunda da yolculara tazminat ödeme yükümlülüğü getirmek istediği anlaşılmaktadır.

77 Sonuç olarak, taşıma hizmeti iptal edilen bir yolcu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat talebinde bulunabilir.

78 Bu yorum, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin içinde bulunduğu bağlam tarafından da doğrulanmaktadır. Gerçekten de, Tüzüğün 19. maddesinin uygulanmayacağı durumları sıralayan Tüzüğün 20. maddesi, ilk olarak, 2. fıkrada, yolcunun bileti satın almadan önce iptalden haberdar edilmesi veya iptalin kendi kusurundan kaynaklanması halinde 19. maddenin uygulanmayacağını; ikinci olarak, 4. fıkrada, taşıyanın, hizmetin iptalinin geminin güvenli bir şekilde çalışmasını etkileyen hava koşullarından veya olağanüstü durumlardan kaynaklandığını kanıtlaması halinde 19. maddede öngörülen tazminatı ödemek zorunda olmadığını öngörmektedir.

79 Bu yorum, bu kararın 51. paragrafında belirtilen 1177/2010 sayılı Tüzüğün yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama hedefiyle de uyumludur.

80 İkinci olarak, bir yolcunun bir taşıma hizmetinin iptali sonucunda 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi kapsamında tazminat talep edebileceği koşullar belirlenmelidir.

81 Bu bağlamda, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesinin 1. ve 2. fıkralarından, bir yolcu taşıma hizmeti iptal edildiğinde veya taşıyanın böyle bir iptalin gerçekleşmesini makul olarak öngörmesi gerektiğinde, yolcuların taşıyandan alternatif bir ulaşım sağlanmasını veya bilet ücretinin iadesini talep etme hakkına sahip oldukları anlaşılmaktadır.

82 1177/2010 sayılı Tüzüğün Giriş Bölümünün 13. Gerekçesine göre, taşıma hizmetlerinin iptal edilmesinden kaynaklanan rahatsızlığı azaltmak amacıyla,



yolcuların seyahatlerini iptal edebilmeleri ve kabul edilebilir koşullar altında para iadesi veya güzergâh değişikliği alabilmeleri gerekmektedir.

83 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi ve 13. gerekçesine genel olarak bakıldığında, Birlik yasa koyucusunun görüşüne göre, bir yolcu taşıma hizmetinin taşıyan tarafından iptal edilmesi, taşıma sözleşmesinin tek taraflı olarak feshedilmesine değil, yolcunun sözleşme ilişkisini güzergâh değişikliği şeklinde devam ettirme veya ücretin geri ödenmesini talep ederek sonlandırma arasında seçim yapabilmesine yol açmaktadır.

84 Dolayısıyla, taşıma hizmetinin iptal edildiği konusunda bilgilendirilmiş bir yolcunun güzergâh değişikliği tercih etmesi, Irish Ferries'in yazılı beyanlarında öne sürdüğü gibi yeni bir taşıma sözleşmesinin kurulması anlamına gelmez; çünkü bu tercih yalnızca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesiyle yolcuya tanınmış bir hakkın kullanılmasından ibarettir.

85 Ayrıca 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesi esasen yolcunun nihai varış noktasına geç varması halinde taşıma hakkını kaybetmeksizin taşıyandan tazminat alma hakkına sahip olduğunu belirtmektedir.

86 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesinde, böyle bir yolcunun taşıyandan tazminat talep etme hakkına sahip olduğu belirtilirken taşıma hakkını kaybetmeyeceği de ifade edilmiştir. Bu ifade ile Avrupa Birliği yasa koyucusu, anılan hükümde öngörülen tazminatın ödenmesini, yolcunun taşıma hakkına sahip olmasına bağlamak istemiştir. Dolayısıyla, eğer yolcunun taşıma hakkı artık yoksa 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat talep edemez.

87 Bu bağlamda, yolcunun bilet ücretinin iadesini talep ettiği durum ile en erken veya daha sonraki bir tarihte sözleşmede belirlenen varış noktasına alternatif ulaşımı talep ettiği durum arasında ayırım yapılması gerekir.

88 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesi uyarınca ücretinin geri iadesini talep eden yolcuyla ilgili olarak, Başsavcının Görüşünün 108. Paragrafında da belirttiği üzere, böyle bir durumda, yolcunun bu talepte bulunarak ücret ödeme yükümlülüğünden kurtulma isteğini ifade ettiği ve sonuç olarak nihai varış noktasına ulaşım hakkını kaybettiği göz önünde bulundurulmalıdır. Dolayısıyla, söz konusu yolcu Tüzüğün 19. Maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahip değildir.



89 Bununla birlikte, bir yolcu bilet ücretinin geri iadesini değil de mümkün olan en erken tarihte veya daha sonraki bir tarihte nihai varış noktasına güzergâh değişikliğini tercih ederse, taşınma isteğini teyit ettiği ve dolayısıyla ödemesini yaptığı nihai varış noktasına taşınma hakkında feragat etmediği varsayılabilir. Dolayısıyla bu yolcu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca, burada belirtilen eşik değerlerin aşılması halinde tazminat alma hakkına sahiptir. Dolayısıyla, yolcu taşıma sözleşmesinde belirtilen nihai varış yerine, yani mevcut kararın 60. paragrafından da anlaşılacağı üzere, sözleşmede belirtilen varış limanına, Tüzüğün 19. maddesinde belirtilen gecikmeden daha büyük bir gecikmeyle ulaşırsa, maruz kaldığı büyük rahatsızlık için Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahiptir.

90 Yukarıda belirtilenler ışığında, 2, 4 ve 5(a) sayılı soruların cevabı olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin, taşıyanın bir yolcu hizmetini başlangıçta planlanan kalkış tarihinden birkaç hafta önce iptal etmesi durumunda, bu tüzüğün 18. maddesi uyarınca ilk fırsatta güzergâh değişikliğini veya yolculuğunu daha sonraki bir tarihe ertelemeyi seçen ve başlangıçta planlanan nihai varış noktasına 19. maddede belirtilen eşikleri aşan bir gecikmeyle ulaşan yolcu anlamına geldiği şeklinde yorumlanması gerektiğidir. Tüzüğün 18. maddesi uyarınca ilk fırsatta güzergâh değişikliğini veya yolculuğunu daha ileri bir tarihe ertelemeyi tercih eden ve başlangıçta planlanan nihai varış noktasına Tüzüğün 19. maddesinde belirtilen eşikleri aşan bir gecikmeyle ulaşan yolcu, Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahiptir. Ancak, yolcu bilet ücretinin iade edilmesini tercih ederse, Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahip değildir.

5b Sorusu

91 5b sorusuyla başvuran mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin, bu maddede yer alan ücret kavramının, bir kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu ya da premium salonlara erişim gibi yolcu tarafından seçilen ek özel hizmetlerin maliyetini içerdiği şeklinde yorumlanıp yorumlanamayacağını sormaktadır.

92 Öncelikle belirtmek gerekir ki, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi, bu madde kapsamında tazminat hakkı doğduğu takdirde asgari tazminatın hesaplanma yöntemini, bilet ücretinin belirli bir yüzdesi şeklinde düzenlemektedir; ancak ne bu hükümde ne de başka bir maddede "bilet ücreti" kavramının kapsamı açıkça tanımlanmamıştır.



93 Öte yandan, mevcut kararın 61. paragrafında belirtildiği üzere, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 3 (n) maddesine göre bilet, bir veya daha fazla yolcu taşıma hizmetinin sağlanması için bir taşıyan ile bir yolcu arasında akdedilen bir taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belgedir.

94 İkinci olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/3. maddesi tazminatın yolcu taşıma hizmeti için yolcu tarafından fiilen ödenen bedele göre hesaplanmasını öngörmektedir.

95 'Fiilen ödenen' ifadesinden, olağan kullanımdaki anlamına göre, Birlik yasa koyucusunun - Başsavcının Görüşünün 124. Paragrafında da belirttiği gibi - taşıyanın sözleşme şartlarına uygun olarak sağlamayı taahhüt ettiği yolcu taşıma hizmeti karşılığında yolcu tarafından ödenen toplam tutara atıfta bulunmayı amaçladığı açıktır. Dolayısıyla, ücret kavramı, taşıyanın ödenen bedel karşılığında yolcuya sağlamayı taahhüt ettiği tüm hizmetleri, yani yalnızca taşıma hizmetini değil, aynı zamanda kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu ya da premium salonlara erişim gibi taşıma hizmetine yardımcı olan tüm hizmetleri de kapsamaktadır. Ancak, yolcu taşıma hizmetinden bağımsız ve açıkça belirlenebilen hizmetlere karşılık gelen tutarlar, örneğın tur operatörü tarafından rezervasyon sırasında tahsil edilen maliyetler, kapsama dahil değildir.

96 Bu yorum, kararın 51. paragrafında belirtilen amaçla, yani yolcular için yüksek düzeyde bir koruma sağlanması hedefiyle de örtüşmektedir. Zira bu yorum, iptal edilen bir taşıma hizmetine ilişkin olarak yolcunun hak ettiği tazminat miktarının kolayca belirlenmesine imkân tanır.

97 Bu yorum ayrıca 1177/2010 sayılı Tüzüğün hazırlık çalışmalarıyla da desteklenmektedir. Zira bu çalışmalarda, Avrupa Parlamentosu "bilet ücreti" kavramının sadece taşımacılık ve gemideki konaklama masraflarıyla sınırlı olması, yemek, eğlence ve alışveriş gibi gemideki diğer harcamaların ise kapsam dışında tutulması gerektiğini önermişti. Ancak, Birlik yasa koyucusu, bu kavramı parçalara ayırmayı bilinçli olarak reddetmiş ve yolcunun sözleşmeye uygun olarak ifa edilmeyen bir taşımacılık hizmetine karşılık ödediği toplam bedele göre tazminat hesaplanması gerektiğini görüşünü benimsemiştir.

98 Son olarak, Irish Ferries'in, ek hizmetlerin tazminat hesabına dâhil edilmesinin taşıyanlar açısından orantısız mali sonuçlar doğuracağı ve bu nedenle orantılılık ilkesine aykırı olacağı yönündeki itirazı da bu yorumu geçersiz kılmaz. Avrupa Adalet Divanı'nın yerleşik içtihadına göre, tüketici ve yolcu haklarının korunması amacı, bazı ekonomik aktörler açısından ciddi mali



sonuçlar doğursa dahi bunu haklı kılabılır (bkz. 23 Ekim 2012 tarihli Nelson ve diğerleri kararı, C-581/10 ve C-629/10, EU:C:2012:657, Rn. 81).

99 Yukarıda belirtilenler ışığında, 5b Sorusunun cevabı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinin, bu maddede yer alan ücret kavramının, bir kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu ya da premium salonlara erişim gibi yolcu tarafından seçilen ek özel hizmetlerin maliyetini de içerdiği şeklinde yorumlanması gerekir.

6. Soru

100 Ön karar talep eden mahkeme, 6. Soruda, taşıyanın yeni bir gemi temin edememiş olması, yeni açılan bir güzergâh olması nedeniyle söz konusu güzergâhta buna karşılık gelen alternatif bir taşıma hizmetin bulunmaması veya söz konusu geminin geç teslim edilmesi nedeniyle seferlerin iptal edilmesinin çok sayıda yolcuyla etkilemiş olması ve bu yolcuların başka seferlerde başka gemilerle veya başka taşıma yöntemleriyle taşınmış olması gibi çeşitli durumlardan bahsetmiştir. Ancak başvuru kararından anlaşıldığı üzere, bu durumların tamamı tek bir ortak nedene, yani söz konusu geminin geç teslimine dayanmaktadır. Dolayısıyla 6. Soruda, bir geminin geç teslim edilmesinin 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında “olağanüstü haller” kavramına girip girmediği sorulmaktadır.

101 Buna göre ön karar talep eden mahkeme, yeni açılmış bir deniz hattında görev yapması planlanan bir yolcu gemisinin geç teslimi sonucunda bütün seferlerin iptal edilmesinin, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında “olağanüstü hal” kavramına girmediği şeklinde yorumlanması gerekip gerekmediğini sormaktadır.

102 Bu bağlamda belirtmek gerekir ki, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi — bu kararın 90. paragrafında da ifade edildiği gibi — yolcu, 18. madde uyarınca seferin iptali sonrasında mümkün olan en erken zamanda veya daha sonraki bir tarihte alternatif ulaşımı tercih ederse, uygulanmaktadır.

103 Bununla birlikte, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4 maddesi, taşıyanın iptal veya gecikmenin geminin güvenli bir şekilde çalışmasını etkileyen hava koşullarından veya yolcu hizmetinin sağlanmasını engelleyen ve tüm makul tedbirler alınsa dahi önlenemeyecek olan olağanüstü hallerden kaynaklandığını kanıtlaması halinde Tüzüğün 19. maddesinin uygulanmayacağını öngörmektedir.



104 Gerçi “olağanüstü hâl” kavramı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi ile bu Tüzüğün çeşitli kavramların tanımladığı 3. maddesinde tanımlanmamışsa da, bu kavramın içeriği Tüzüğün gerekçeleri dikkate alınarak somutlaştırılabilir.

105 1177/2010 sayılı Tüzüğün Giriş Bölümünün 17. gerekçesinden anlaşıldığı üzere, Birlik yasa koyucusu olağanüstü hâller arasında bazı olayları saymaktadır; ancak bir geminin geç teslimi bu olaylar arasında yer almamaktadır. Bu gerekçedeki ifadeler, yasa koyucunun belirtilen olayları başlı başına olağanüstü hâl olarak görmediğini, yalnızca bu tür olayların olağanüstü hâl teşkil edebileceğini ifade etmek istediğini ortaya koymaktadır.

106 1177/2010 sayılı Tüzüğün giriş bölümündeki 19. gerekçede, Birlik yasa koyucusu Adalet Divanı'nın içtihadına atıfta bulunarak, olağanüstü hal kavramının, ilgili taşıyanın faaliyetinin normal uygulamasının bir parçasını oluşturmayan ve fiili kontrolü dışındaki olayları kapsayabileceğine karar verdiğini belirtmiştir. Bu atıf, özellikle hava yolu ile yolcu taşımacılığına ilişkin kararlarla geliştirilen yorumlara dayanmakta olup, yasa koyucu bu kavrama ilişkin birlikte ve tutarlı bir yaklaşım benimsemek istemiştir.

107 Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın hava yoluyla seyahat eden yolcuların haklarına ilişkin yerleşik içtihadına göre, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında olağanüstü hâl kavramı, doğası veya sebebi itibarıyla taşıyanın normal faaliyetine dâhil olmayan ve fiilen kontrol edemediği olayları kapsar. Bu iki koşul (normal faaliyetin dışında olma ve taşıyanın kontrolünde olmama) birlikte bulunmalıdır ve her somut olay için ayrı ayrı değerlendirilmelidir (bkz. 23 Mart 2021 tarihli Airhelp kararı, C-28/20, EU:C:2021:226, Rn. 23 ve orada belirtilen içtihatlar).

108 Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamındaki “olağanüstü hâl” kavramı, kararın 51. paragrafında belirtilen Tüzüğün yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama amacı ve Tüzüğün 20/4. maddesinin, yolcuların iptal veya gecikme durumlarında tazminat hakkına istisna getiren bir hüküm olması nedeniyle dar yorumlanmalıdır.

109 Bu bağlamda, ön karara konu olayda söz konusu olan türden bir gemi teslim gecikmesinin, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesiyle Tüzüğün Giriş Bölümündeki 19. gerekçenin birlikte ele alınmasıyla, “olağanüstü hâl” olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği incelenmelidir.



110 Mevcut davada, bir geminin inşası prensip olarak bir deniz taşıyanının değil, bir tersanenin faaliyetinin bir parçası olsa da, bir yolcu gemisinin siparişi ve teslimi, nadiren gerçekleşse bile, şüphesiz bir deniz taşıyanının faaliyetinin normal uygulamasının bir parçasını oluşturmaktadır. Çünkü bir taşıyan, filosunu işletme ve sürdürebilme faaliyetleri çerçevesinde, işin doğası gereği, yeni gemiler sipariş etmek ve teslim almak zorundadır.

111 Bu yorum, duruşmada Irish Ferries tarafından da teyit edildiği üzere, bir geminin siparişi ve teslimine ilişkin sözleşmenin, burada olduğu gibi, geç teslimat riskini kapsayan bir tazminat hükmü içerebileceği gerçeğiyle de doğrulanmaktadır. Böyle bir hükmün eklenmesi, böyle bir gecikmenin taşıyanın yolcu taşıma işini yürütürken maruz kaldığı olağan bir risk olduğunu teyit etmektedir.

112 Dolayısıyla, bir geminin gecikmeli teslimi, deniz taşımacılığı faaliyetinin normal sınırları içinde kalan bir olay olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle, kararın 107. paragrafında belirtilen iki koşuldan biri eksik olduğundan, böyle bir gecikme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi anlamında “olağanüstü bir durum” olarak nitelendirilemez. Ayrıca, bu tür bir olayın taşıyan tarafından gerçekten kontrol edilemez olup olmadığının incelenmesine de gerek yoktur.

113 Yukarıda belirtilenler ışığında, 6. Sorunun cevabı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi kapsamında, yeni bir deniz hattı kapsamında işletilecek bir yolcu gemisinin gecikmeli teslimi nedeniyle tüm seferlerin iptal edilmesi, “olağanüstü hal” kavramı dâhilinde sayılamaz.

7. Soru

114 Ön karar talebinde mahkeme, 7. Soruda, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesinin, Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat talebinde bulunan bir yolcunun, hizmetin fiilen veya planlandığı şekilde ifa edilmesinden itibaren iki ay içerisinde taşıyana şikâyet şeklinde başvuruda bulunmasını gerektirecek şekilde yorumlanıp yorumlanmayacağını sormaktadır.

115 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24/1. maddesi uyarınca, taşıyanlar, bu Tüzük kapsamındaki hak ve yükümlülüklerle ilgili şikâyetlerin işleme alınmasına yönelik erişilebilir bir sistem kurmak veya sürdürmek zorundadır. Tüzük 24/2. madde de ise, belirli süreleri öngören basitleştirilmiş bir şikâyet prosedürünü düzenlemektedir. Bir yolcu taşıyana şikâyette bulunmak isterse, bu şikâyeti taşıma hizmetinin fiili veya planlanan ifasından itibaren iki ay içinde sunmalıdır.



Taşıyan ise, şikâyetin kendisine ulaştığı tarihten itibaren en geç bir ay içinde, yolcuya bu şikâyetin kabul edildiğini, reddedildiğini ya da hâlen incelenmekte olduğunu bildirmeli ve şikâyetin ulaşmasından itibaren en geç iki ay içinde nihai cevabını yolcuya iletmelidir.

116 "Bu Tüzük Kapsamındaki Hak ve Yükümlülükler " ifadesinden, bir şikâyetin hem Tüzüğün II. Bölümünde ("Engelli Ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Kişilerin Hakları") yer alan hak ve yükümlülükleri hem de varışın gecikmesi halinde yolculara tazminat ödenmesine ilişkin 19. maddeyi içeren Tüzüğün III. Bölümünde ("Seferin Kesintiye Uğraması Halinde Taşıyanların ve Terminal İşletmecilerinin Yükümlülükleri") yer alan hak ve yükümlülükleri ilgilendirebileceği sonucu çıkmaktadır.

117 Ancak, bir yolcunun 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi uyarınca talep ettiği tazminat başvurusu, 24. maddeye göre yapılan bir şikâyetle eşdeğer tutulamaz. Bu nedenle, bu başvuru için 24. maddede öngörülen süreler geçerli değildir.

118 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi kapsamındaki bir şikâyet, taşıyanın Tüzük kapsamındaki yükümlülüklerinin ihlal edildiği iddiasına ilişkin bir bildirimdir ve taşıyan bu bildirimde nasıl yanıt vereceğine karar verirken belirli bir takdir hakkına sahiptir; Başsavcı Görüşünün 164. paragrafında belirtildiği üzere, Tüzüğün 19/1. maddesi yolcuya, yalnızca bu maddenin koşullarının yerine getirildiği gerekçesiyle taşıyandan ödemesini talep edebileceği bir parasal talep hakkı tanımaktadır; taşıyan bu konuda aynı takdir hakkına sahip değildir,

119 Ayrıca 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/5. maddesi, taşıyanın böyle bir talebin sunulmasından itibaren bir ay içerisinde tazminatı ödemesini gerektirmektedir. Bu hükmün, şikâyetle ilgili nihai kararını yolcuya bildirmesi için Tüzüğün 24/2. maddesi kapsamında taşıyana tanınan iki aylık süreden daha kısa bir süre öngörmesi, Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminatın ödenmesine ilişkin bir talebin Tüzüğün 24. maddesi kapsamındaki bir şikâyetle eşdeğer tutulmayacağını teyit etmektedir.

120 İşbu kararın 51. paragrafında belirtilen 1177/2010 sayılı Tüzüğün yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama amacı da bu yorumu desteklemektedir. Bu koruma seviyesi, tazminat başvurusu için iki ay gibi kısa bir sürenin şart koşulmasıyla bağdaştırılamaz.



121 Sonuç olarak, Birlik yasa koyucusu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminat hakkını, aynı tüzüğün 24. maddesinde belirtilen iki aylık süreye tabi kılmak istememiştir.

122 Tüm bu açıklamalar ışığında, 7. Sorunun cevabı: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi, 19. madde uyarınca tazminat talebinde bulunan bir yolcunun, bu talebini taşıyana bir şikâyet şeklinde ve taşıma hizmetinin fiilen ya da planlandığı şekilde gerçekleştirilmesinden itibaren iki ay içinde sunmasını zorunlu kılacak şekilde yorumlanamaz.

8. Soru

123 8. Soruyla, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesinin, bir üye devletin bu Tüzüğün uygulanmasını denetlemek üzere atadığı ulusal makamın yetkisinin, yalnızca o üye devletin topraklarında bulunan bir limandan sağlanan yolcu taşımacılığı hizmetini değil, aynı zamanda başka bir üye devletin topraklarında bulunan bir limandan başlayıp ilk üye devletin topraklarında bulunan bir limanda sona eren ve gidiş-dönüş şeklinde planlanmış ancak tamamen iptal edilmiş bir yolcu taşımacılığı hizmetini de kapsadığı şeklinde yorumlanıp yorumlanamayacağını sormaktadır.

124 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25/1. maddesine göre her Üye Devlet, kendi topraklarında bulunan limanlardan ve üçüncü bir ülkeden bu tür limanlara yönelik yolcu taşıma hizmetleri ve kruvaziyer (gemi) seferleri bakımından bu Tüzüğün uygulanmasından sorumlu bir veya daha fazla yeni veya mevcut kurum belirleyecektir.

125 Sonuç olarak bu hüküm – Başsavcı Görüşününün 169. paragrafında belirttiği gibi – üye devletler arasında sağlanan bir yolcu taşımacılığı hizmeti bakımından yetkili ulusal makamın kural olarak kalkış limanının bulunduğu üye devletin makamı olduğunu kabul etmeye imkân tanımaktadır. Ancak, Birlik yasa koyucusu, varış limanının bulunduğu üye devlet ile üçüncü ülkelerden gelen yolcu taşımacılığı hizmetleri arasındaki bağlantıyı, 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasının denetimi konusunda bu üye devletin ulusal makamına yetki verilmesi için yeterli görmüştür.

126 Dolayısıyla, Birlik yasa koyucusu – Başsavcı Görüşününün 199. paragrafında belirttiği gibi – ulusal makama genel denetim yetkisini, kalkış veya varış limanının bulunduğu üye devletin toprakları ile ilgili yolcu taşımacılığı hizmeti arasındaki yakınlığa dayanan bir kriter temelinde vermek istemiştir.



127 Buna göre, iptal edilen bir yolcu taşımacılığı hizmeti söz konusu olduğunda, kural olarak kalkış limanının bulunduğu üye devletin ulusal makamı yetkilidir.

128 Buna karşılık, gidiş ve dönüş olmak üzere iki ayrı yolcu taşımacılığı hizmetinden oluşan ve tamamı iptal edilen bir gidiş-dönüş yolculuğunda, dönüş seferi ile bu seferin kalkış limanının bulunduğu üye devlet arasındaki bağlantı, varış limanının bulunduğu üye devlet ile olan bağlantıdan daha güçlü değildir. Zira bu varış limanı – Başsavcı Görüşününün 200. paragrafında belirttiği gibi – genellikle gidiş seferinin de kalkış limanıdır ve iptal edilen yolcu taşımacılığı hizmetlerinin düzenli şekilde uygulanmasını denetleme açısından en uygun konumdadır.

129 Bu yorum, işbu kararın 51. paragrafında belirtilen 1177/2010 sayılı Tüzüğün, gidiş ve dönüş yolcu hizmetlerinin iptalinin aynı olguya dayandığı durumlarda, yolcunun farklı ulusal makamlar nezdinde çok sayıda başvurudan kaçınmasını sağladığından, yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama amacı ile örtüşmektedir.

130 Sonuç olarak, sekizinci soruya şu şekilde cevap verilmelidir: 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesi, bir üye devletin bu tüzüğün uygulanmasını sağlamak üzere atadığı ulusal makamın yetkisinin, yalnızca o üye devletin topraklarında bulunan bir limandan sağlanan yolcu taşımacılığı hizmetini değil, aynı zamanda başka bir üye devletin topraklarında bulunan bir limandan başlayıp ilk üye devletin topraklarında bulunan bir limanda sona eren ve gidiş-dönüş şeklinde planlanmış ancak tamamen iptal edilmiş bir yolcu taşımacılığı hizmetini de kapsadığını ifade edecek şekilde yorumlanmalıdır.

9. Soru

131 9. Soruda, ön karar talebinde mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün uygulanmasından sorumlu ulusal bir makamın kararının geçerliliğini değerlendirirken, ulusal mahkemenin Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16, 17, 20 ve 47. maddelerini ve ölçülülük, hukuki güvenlik ve eşit işlem ilkelerini uygulayıp uygulamayacağını ve incelemesinin açık hatalarla sınırlı olup olmayacağını sormaktadır.

132 Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın yerleşik içtihadına göre, Divan ile ulusal mahkemeler arasındaki iş birliği çerçevesinde, ulusal mahkemeye faydalı olacak şekilde Avrupa Birliği hukukunun yorumlanmasını sağlamak amacıyla, bu mahkemenin, Adalet Divanı İç Tüzüğü'nün 94. maddesinde açıkça belirtilen ön



karar talebine ilişkin içerik gerekliliklerine dikkatle uyması gerekmektedir (19 Nisan 2018 tarihli Consorzio Italian Management ve Catania Multiservizi kararı, C-152/17, EU:C:2018:264, Rn. 21 ve orada atıf yapılan içtihat).

133 Bu bağlamda, İç Tüzüğü'nün 94. maddesinin (c) bendine göre, ön karar talebinde bulunan mahkemenin, Avrupa Birliği hukukunun belirli hükümlerinin yorumu veya geçerliliği konusunda neden şüphe duyduğunu açıklaması ve bu hükümler ile uyumsuzlukta uygulanacak ulusal hukuk arasındaki bağlantıyı ortaya koyması zorunludur (bkz. aynı karar, 19 Nisan 2018 tarihli Consorzio Italian Management ve Catania Multiservizi kararı, C-152/17, EU:C:2018:264, Rn. 22 ve orada atıf yapılan içtihat)

134 Ayrıca, ön karar taleplerinde yer alan bilgilerin yalnızca Divan'ın konuyla ilgili cevaplar verebilmesini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda üye devlet hükümetlerine ve diğer taraflara, Avrupa Birliği Adalet Divanı Statüsü'nün 23. maddesi uyarınca görüş sunma imkânı tanımayı da amaçladığı vurgulanmalıdır. Divan, bu imkânın korunmasına dikkat etmelidir; zira söz konusu maddeye göre, taraflara yalnızca ön karar talebi iletilmektedir (13 Temmuz 2017 tarihli Szoja kararı, C-89/16, EU:C:2017:538, Rn. 49).

135 Mevcut davada, 9. sorunun her iki kısmının da gerekli koşulları açıkça karşılamadığı tespit edilmelidir. Bu sorunun ilk kısmı, ulusal mahkemenin uygulaması gereken Avrupa Birliği hukukuna ilişkin hükümler ve ilkelerle; ikinci kısmı ise ulusal mahkemenin uygulayacağı yargısal denetimin kapsamıyla ilgilidir.

136 Ön karar talebinde bulunan mahkeme, ilk kısım bakımından, diğer ön karar soruları dikkate alındığında bu soruyu sormasına neden olan somut gerekçeleri ortaya koymamıştır. Bu nedenle, Avrupa Birliği Adalet Divanı bu kısma ilişkin olarak konuyla ilgili bir yanıt verememektedir.

137 Aynı şekilde, ikinci kısım bakımından da Adalet Divanı, ön karar talebinde bulunan mahkemenin 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün uygulanmasından sorumlu ulusal makamın kararının geçerliliğini değerlendirirken uygulamayı düşündüğü "ölçülülük" kriterinin ne olduğunu açıklamadığı için, bu kısma da anlamlı bir yanıt veremez.

138 Yukarıda belirtilenler ışığında, Adalet Divanı 9. Soruya faydalı bir cevap verebilecek durumda değildir. Dolayısıyla bu soru kabul edilemez olarak değerlendirilmelidir.



10. Soru

139 10. Soruyla, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin, eşit işlem, ölçünlülük ve hukuki güvenlik ilkeleriyle ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16., 17. ve 20. maddeleriyle bağdaşmadıkları gerekçesiyle geçersiz olup olmadığını sormaktadır.

140 İlk olarak, ön karar talebinde bulunan mahkeme 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin eşit işlem ilkesi ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 20. maddesi uyarınca geçersiz olup olmadığını sormaktadır.

141 Irish Ferries genel olarak şu görüşü ileri sürmektedir: 1177/2010 sayılı Tüzük, deniz taşımacılığı yapan taşıyanlara, hava ve demiryolu taşımacılığı yapan taşıyanlara uygulanmayan bir dizi yükümlülük getirmekte ve bu durum, tüm bu taşıyanlar benzer bir konumda olmalarına rağmen, eşit işlem ilkesine ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 20. maddesine aykırılık teşkil etmektedir. Örneğin, hava yolu taşıyanları 261/2004 sayılı Tüzüğün 5/1 (c) maddesi uyarınca, uçuşun planlanan kalkış saatinden en az iki hafta önce yolcuları bilgilendirdikleri takdirde tazminat ödeme yükümlülüğünden kurtulabilirken, deniz taşımacılığı yapan taşıyanlar için 1177/2010 sayılı Tüzükte böyle bir imkân öngörülmemektedir.

142 Yerleşik içtihadı göre, eşit işlem ilkesi, aynı durumlara farklı davranılmamasını ve farklı durumlara da, bu işlem objektif olarak gerekçelendirilmedikçe, aynı şekilde davranılmamasını gerektirmektedir (bkz. bu yönde, 10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 95 ve 19 Kasım 2009 tarihli Sturgeon ve diğerleri kararı, C-402/07 ve C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 48).

143 Öncelikle belirtmek gerekir ki, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın yerleşik içtihadına göre, farklı taşıma sektörlerinde faaliyet gösteren işletmelerin durumları birbirleriyle karşılaştırılmaz. Zira her bir taşıma türü, işleyiş biçimi, erişilebilirliği ve ağ yapısının dağılımı dikkate alındığında, kullanım koşulları açısından birbirinin yerine geçebilir (kullanılabilir) nitelikte değildir. Bu koşullar altında, Birlik yasa koyucusu, hangi taşıma sektörü söz konusuysa ona göre farklı düzeylerde tüketici koruması öngören düzenlemeler yapma yetkisine sahiptir (bkz. bu yönde, 10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 96 ve 26 Eylül 2013 tarihli ÖBB-Personenverkehr kararı, C-509/11, EU:C:2013:613, Rn. 47. ve orada atıfta bulunulan içtihat).



144 İkinci olarak, deniz taşımacılığındaki bir iptal veya uzun gecikmeden etkilenen yolcuların, diğer taşıma türleriyle seyahat eden yolculardan farklı bir durumda olduğu da unutulmamalıdır. Limanların konumu ve yılın zamanına bağlı olarak sıklığı değişebilen sınırlı sayıda sefer sunulması nedeniyle, bu tür olaylar meydana geldiğinde yolculara verilen rahatsızlık karşılaştırılabilir değildir.

145 Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün giriş bölümündeki ilk gerekçede, deniz yolcuları için diğer taşımacılık türleriyle karşılaştırılabilir yüksek düzeyde bir koruma sağlamayı amaçlansa da, Birlik yasa koyucusu, Irish Ferries'in iddia ettiğinin aksine, farklı taşımacılık türlerinin karşılaştırılabilir olduğunu ima etme veya bu türlerin her biri için aynı düzeyde koruma sağlama niyetinde değildir.

146 Bu nedenle, deniz taşımacılığı dışındaki diğer taşıma türleri için geçerli olan Avrupa Birliği düzenlemelerinde öngörülen sorumluluktan kurtulma sebepleri, örneğin 261/2004 sayılı Tüzüğün 5/1 (c) maddesinde hava yolu yolcuları için öngörülen sebep, durumların karşılaştırılabilirliğinin değerlendirilmesinde dikkate alınmaz.

147 Sonuç olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri ne eşit işlem ilkesini ne de AB Temel Haklar Şartı'nın 20. maddesini ihlal etmektedir.

148 İkinci olarak, ön karar talebinden, başvuran mahkemenin 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin ölçülülük ilkesiyle uyumlu olup olmadığını öğrenmek istediği anlaşılmaktadır.

149 Bu bağlamda Irish Ferries, deniz taşımacılığı yapan yolcu taşıyanlarına, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri uyarınca, bir seferin iptali halinde yüklenen yükümlülüklerin, Tüzüğün amacıyla tamamen ölçüsüz (orantısız) olan ciddi mali yükler doğurduğunu ileri sürmektedir. Özellikle, taşıyanın bir seferin iptalini yolcuya haftalar öncesinden bildirmiş olsa bile, yine de 19. madde uyarınca tazminat ödemek zorunda bırakılmasının ölçüsüz olduğu savunulmaktadır. Ayrıca, seferi iptal edilen bir yolcunun hem 18. madde uyarınca güzergah değişikliği hem de 19. madde uyarınca tazminat talep edebilmesinin de ölçüsüz olduğu belirtilmektedir.

150 Öncelikle, Avrupa Birliği hukukunun genel ilkelerinden biri olan ölçülülük ilkesi uyarınca, bir Avrupa Birliği düzenlemesiyle öngörülen araçlar, ulaşılmak istenen hedefe uygun olmalı ve bu hedef için gerekli olanın ötesine geçmemesi



gerektiği belirtilmelidir (10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn.79).

151 Yukarıdaki paragrafta belirtilen gerekliliklerin yargısal denetimine ilişkin olarak, Avrupa Birliği Adalet Divanı, siyasi, ekonomik ve sosyal kararların alınması ve karmaşık değerlendirmelerin yapılması gereken alanlarda Birlik yasa koyucusuna geniş bir takdir yetkisi tanımıştır. Bu nedenle, bu alanlarda kabul edilen bir tedbir, ancak yetkili makamın ulaşmak istediği hedefe ulaşmak bakımından açıkça elverişsizse hukuka aykırı sayılır. Diğerlerinin yanı sıra, ortak ulaştırma politikası alanında da durum böyledir (bkz. bu yönde, 10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 80).

152 Bu kararın 51. paragrafında belirtildiği üzere, Birlik yasa koyucusu, 1177/2010 sayılı Tüzüğün Giriş Bölümü 1., 2., 13. ve 14. gerekçelerinde ifade edildiği gibi, taşıma hizmetinin iptali veya uzun gecikmeler nedeniyle büyük rahatsızlık yaşıyan yolcular için yüksek düzeyde bir koruma sağlamayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda, Tüzüğün 18. ve 19. maddelerde, bu tür durumlarda yolcuların karşılaştığı belirli rahatsızlıkların derhal ve yeknesak şekilde giderilmesi öngörülmüştür.

153 Adalet Divanı, Birlik yasa koyucusu tarafından kabul edilen tedbirlerin, yolcuların korunmasını güçlendirmeyi amaçlayan ve yasallığı tartışmasız olan 1177/2010 sayılı Tüzüğün amacı ışığında açıkça uygunsuz olup olmadığını değerlendirmelidir.

154 Bu bağlamda, öncelikle 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinde öngörülen tedbirlerin, bir taşıma hizmetin iptali durumunda yolculara verilen belirli rahatsızlıkların derhal giderilmesi için uygun olduğu ve böylece tüzüğün amacı olan yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlanmasını mümkün kıldığı belirtilmelidir.

155 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. maddesinde öngörülen tedbirler, yolcuya, taşıma sözleşmesinde belirtilen nihai varış yerine en kısa zamanda ve benzer koşullar altında, ek bir ücret ödmeden güzergah değişikliğiyle ulaşma veya muhtemelen taşıma sözleşmesinde belirtilen kalkış yerine en kısa zamanda ücretsiz bir dönüş yolculuğu ile birlikte bilet ücretinin geri ödenmesini talep ederek taşımadan vazgeçme arasında seçim yapma imkânı vermeyi amaçlamaktadır.



156 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminatla ilgili olarak, ilke ve miktar bakımından, taşıma sözleşmesinde belirlenen varış yerine varıştaki gecikmenin süresi ile taşıma hizmetinin süresi arasındaki orana göre belirlendiği tespit edilmelidir. Dolayısıyla, taşıma hizmetinin iptali sonucunda yolcunun nihai varış yerine güzergâh değişikliğini seçmesi ve deniz taşımacılığı sektörünün kendine has özellikleri nedeniyle alternatif bir hizmeti beklemek zorunda kalması veya başlangıçta planlanan limanlardan farklı limanlarda gemiye binmek veya gemiden inmek zorunda kalması nedeniyle nihai varış noktasına uzun bir gecikmeyle ulaşması durumunda, yolcunun tazminat hakkını belirlemek için kullanılan kriterler açıkça ölçülülük gerekliliğiyle bağlantılıdır.

157 Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesinde öngörülen tazminatın, yolcunun fiilen ödediği bilet fiyatı esas alınarak hesaplanması, Birlik yasa koyucusunun, gecikme veya iptallerin yol açtığı olumsuz sonuçları telafi etmeye yönelik ölçülü bir yaklaşım benimsediğini göstermektedir.

158 Irish Ferries her ne kadar 19. maddede öngörülen tazminat önlemlerinin taşıyanlar açısından ciddi mali yükler doğurabileceğini ve uygun olmadığını ileri sürse de, Adalet Divanı hava taşımacılığı alanında daha önce verdiği kararlarda, bu tür mali sonuçların, yolcular için yüksek düzeyde koruma sağlama hedefi karşısında ölçsüz sayılamayacağını belirtmiştir. Tüketicilerin, dolayısıyla deniz yoluyla seyahat eden yolcularının, korunması hedefinin önemi, belirli ekonomik aktörler (işletmeler) açısından önemli ölçüde olumsuz ekonomik sonuçlar doğursa bile bu sonuçları haklı kılabılır (benzer karar için bkz. 31 Ocak 2013 tarihli McDonagh kararı, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 47 ve 48).

159 Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzük kapsamındaki yükümlülükler riayet edilmesinin, deniz taşıması yapan taşıyanlarının ulusal hukuk kapsamında üçüncü taraflar da dâhil olmak üzere diğer kişilerden tazminat talep etme (rücu) hakkına hanel getirmeyeceği de belirtilmelidir. Dolayısıyla bu tür bir başvuru, söz konusu yükümlülüklerin bir sonucu olarak taşıyanların katlandığı mali yükü azaltabilir veya hatta ortadan kaldırabilir. Ayrıca, bu yükümlülüklerin – söz konusu rücu hakkı saklı kalmak kaydıyla – öncelikle, yolcularla taşıma sözleşmesi akdetmiş olan deniz taşıyanları tarafından üstlenilmesinin makul olduğu değerlendirilmektedir. Zira bu sözleşmeler, yolculara iptal edilmeyecek veya gecikmeye uğramayacak bir taşıma hizmeti sağlanacağına dair hak tanımaktadır.

160 Son olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesinde öngörülen tazminatla ilgili olarak, aynı Tüzüğün 20/4. maddesi uyarınca, deniz taşımacılığı



yapan taşıyanlar, iptalin veya gecikmenin, tüm makul önlemler alınmış olsa dahi önlenemeyecek olağanüstü hallerden kaynaklandığını ispatlamaları hâlinde bu tazminatı ödeme yükümlülüğünden muaf tutulabilirler. Bu muafiyet gerekçesi ve tazminat yükümlülüğünün yalnızca sıkı koşullar altında geçerli olması dikkate alındığında, bu yükümlülüğün ulaşılmak istenen hedefe ulaşmak bakımından açıkça elverişsiz olduğu söylenemez.

161 Yukarıda belirtilenler uyarınca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddeleri ölçülülük ilkesinin ihlali nedeniyle geçersiz değildir.

162 Üçüncü olarak, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin hukuki güvenlik ilkesiyle uyumlu olup olmadığını öğrenmek istemektedir.

163 Bu soru, Irish Ferries'in, ilk olarak, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin, taşıyanlara açık bir yasal dayanak olmaksızın ağır yükümlülükler yükleyerek hukuki güvenlik ilkesini ihlal ettiği ve ikinci olarak, bu Tüzüğün 19/1 maddesinin, özellikle taşıyanların, bu son kavram (bilet ücreti) tanımlamaksızın, ücretin belirli bir yüzdesine karşılık gelen tazminatı ödemelerini öngörerek bu ilkeyi ihlal ettiği iddiası ışığında, başvuran mahkeme önünde gündeme getirilmiştir.

164 Öncelikle belirtmek gerekir ki, hukuki güvenlik ilkesi, Avrupa Birliği hukukunun temel ilkelerinden biridir. Bu ilke özellikle, bir düzenlemenin açık ve net olmasını, böylece ilgili kişilerin hak ve yükümlülüklerini tereddüde yer bırakmayacak şekilde anlayabilmesini ve buna göre hareket edebilmesini gerektirir (10 Ocak 2006 tarihli IATA ve ELFAA kararı, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 68 ve orada atıfta bulunulan içtihat).

165 İşbu davada, her şeyden önce, Başsavcı Görüşünün 223. paragrafında belirtildiği gibi, Irish Ferries'in 1177/2010 sayılı Tüzüğün, Tüzükte açık bir yasal dayanak olmaksızın taşıyanlara ağır yükümlülükler getirdiği için hukuki güvenlik ilkesini ihlal ettiği yönündeki genel iddiası, bu kararın 132 ila 134. paragraflarında atıfta bulunulan içtihat uyarınca reddedilmelidir. Zira bu iddia belirsiz ve genel ifadeler içerdiğinden, Adalet Divanı'nın konuya ilişkin anlamlı bir yanıt vermesine imkân tanımamaktadır.

166 Ayrıca, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19/1. maddesinde geçen "bilet ücreti" kavramının belirsiz olduğu yönündeki iddiaya ilişkin olarak; gerçekten de, bu kavram Tüzüğün 19/1. maddesi ve 3. maddesinin de açıkça tanımlanmamıştır.

167 Ancak, bu genel kavramın, önceden öngörülemeyen çok sayıda duruma uygulanmak üzere tasarlandığı ve Avrupa Birliği hukukunda önceden ayrıntılı şekilde tanımlanabilecek belirli bilet türlerine yönelik olmadığı belirtilmelidir. Ayrıca Birlik yasa koyucusu, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 19/3. maddesinde açıkça, taşıyanın ödemekle yükümlü olduğu tazminatın “yolcunun ... taşıma hizmeti için fiilen ödediği bedel esas alınarak” hesaplanacağını belirtmiştir. Dolayısıyla bu kavramın yeterince açık olmadığı söylenemez. Kavramın, bu kararın 95 ila 98. paragraflarında açıklandığı şekilde yorumlanmış olması da, hukuki güvenlik ilkesinin ihlal edildiğini göstermez. Zira Başsavcı Görüşünün 224. paragrafında belirtildiği üzere, bu, genel uygulamaya ilişkin bir hükmün dilbilgisel yorumu dışındaki herhangi bir yorum yöntemini dışlamak anlamına gelecektir.

168 Dolayısıyla, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 19/1. maddesinin “bilet ücreti” kavramına atıfta bulunması, ancak bu kavramı tanımlamaması, hukuki güvenlik ilkesine aykırılık teşkil etmez.

169 Dördüncü olarak, ön karar talebinde bulunan mahkeme, 1177/2010 sayılı Tüzüğü'nün 18. ve 19. maddelerinin, deniz taşımacılığı yapan taşıyanların girişim özgürlüğünü ve mülkiyet hakkını güvence altına alan Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16. ve 17. maddeleriyle uyumlu olup olmadığını öğrenmek istemektedir.

170 Bu bağlamda öncelikle belirtmek gerekir ki, girişim özgürlüğü ve mülkiyet hakkı mutlak olarak güvence altına alınmamıştır; bu haklar, toplumsal işlevleri bağlamında değerlendirilmelidir (31 Ocak 2013 tarihli McDonagh kararı, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 60).

171 Ayrıca, Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 52/1. maddesi, kanunla öngörülmüş olmaları, söz konusu hak ve özgürlüklerin özüne saygı göstermeleri, ölçülülük ilkesi göz önünde bulundurularak gerekli olmaları ve Birlik tarafından tanınan kamu yararı hedeflerini veya başkalarının hak ve özgürlüklerini koruma ihtiyacını gerçekten karşılamaları kaydıyla, güvence altına aldığı hakların kullanılmasına sınırlama getirilmesine izin vermektedir.

172 Bu değerlendirme yapılırken, Avrupa Birliği hukuk düzeni tarafından korunan birden fazla hakkın çatışması halinde, bu hakların korunması gerekliliklerinin birbiriyle uyumlu hale getirilmesi ve aralarında makul bir denge kurulması gerekir (31 Ocak 2013 tarihli McDonagh kararı, C-12/11, EU:C:2013:43, Rn. 62).



173 Mevcut davada, ön karar talebinde bulunan mahkeme her ne kadar Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16. ve 17. maddelerine atıfta bulunsa da, Şart'ın 38. maddesi de dikkate alınmalıdır. Bu madde, AEUV (Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma) 169. maddesi gibi, Birliğin tüm politika alanlarında tüketicilerin, dolayısıyla deniz yoluyla seyahat eden yolcularının, yüksek düzeyde korunmasını sağlamayı amaçlamaktadır. Bu kararın 51. paragrafında belirtildiği üzere, yolcuların korunması 1177/2010 sayılı Tüzüğün temel hedeflerinden biridir.

174 İşbu kararın ölçülülük ilkesiyle ilgili 150 ila 161. paragraflarından, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin, ilgili çeşitli temel hakları uzlaştırma ve bunlar arasında uygun bir denge kurma gerekliliğini karşıladığı açıktır.

175 Sonuç olarak, bu hükümler Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nın 16. ve 17. maddelerini ihlal etmemektedir.

176 Tüm bu değerlendirmeler uyarınca, 10. Sorunun incelenmesinin 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddelerinin geçerliliğini etkileyebilecek herhangi bir şey ortaya koymadığı sonucuna varılmalıdır.

Yargılama Giderleri

177 Taraflar açısından bu dava, ön karar talebinde bulunan mahkemede derdest olan esas davada bir ara ihtilaf niteliğinde olduğundan, yargılama giderlerine ilişkin karar, söz konusu mahkemeye aittir. Avrupa Birliği Adalet Divanı nezdinde beyanda bulunan diğer katılımcıların yaptığı masraflar ise geri ödenmez.

Avrupa Birliği Adalet Divanı (Dördüncü Daire) şu şekilde hüküm vermiştir:

1 Deniz ve İç Suyolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin ve 2006/2004 sayılı Tüzüğü tadil eden 24 Kasım 2010 tarihli ve 1177/2010 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (AB), bir taşıyanın bir yolcu taşıma hizmetini, bu hizmet için planlanan geminin geç teslim edilmesi ve yerine başka bir gemi de ikame edilememesi nedeniyle başlangıçta planlanan kalkış tarihinden birkaç hafta önce iptal ettiği durumlarda geçerli olduğu şekilde yorumlanmalıdır.

2 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. Maddesi, bir yolcu taşıma hizmetinin iptal edildiği ve aynı güzergâhta alternatif bir taşıma hizmetinin (seferin) bulunmadığı durumlarda, taşıyanın aşağıdakileri yapmakla yükümlü olduğu şekilde

yorumlanmalıdır. Yolcuyu söz konusu hüküm kapsamındaki nihai varış yerine, benzer koşullar altında mümkün olan en erken zamanda başka bir güzergâh üzerinden veya karayolu ya da demiryolu gibi diğer ulaşım araçlarıyla kombine edilmiş bir deniz taşımacılığı hizmeti sunmak ve bu güzergâh değişikliği nedeniyle doğan ek masrafları da karşılamak zorundadır.

3 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18 ve 19. maddeleri, taşıyanın bir yolcu taşıma hizmetini başlangıçta planlanan hareket tarihinden birkaç hafta önce iptal etmesi halinde, Tüzüğün 18. maddesi uyarınca, ilk fırsatta güzergâh değişikliğini veya yolculuğunu daha sonraki bir tarihe ertelemeyi seçen ve başlangıçta planlanan nihai varış noktasına Tüzüğün 19. maddesinde belirtilen eşikleri aşan bir gecikmeyle ulaşan yolcunun Tüzüğün 19. maddesi uyarınca tazminat alma hakkına sahip olduğu şeklinde yorumlanmalıdır. Ancak, yolcu bilet ücretinin iade edilmesini tercih ederse, Tüzüğün 19. maddesi kapsamında tazminat alma hakkına sahip değildir.

4 1177/2010 sayılı Tüzüğün 19. maddesi, bu maddede yer alan bilet ücret kavramının, kabin veya köpek kulübesi rezervasyonu veya premium salonlara erişim gibi yolcu tarafından seçilen ek özel hizmetlerin maliyetini de içerdiği şeklinde yorumlanmalıdır.

5 1177/2010 sayılı Tüzüğün 20/4. maddesi, bir yolcu gemisinin geç teslim edilmesinin, yeni bir deniz hattı bağlamında bu gemi tarafından yapılması gereken tüm seferlerin iptal edilmesine yol açması ve bu hükmün anlamı dâhilinde olağanüstü hal kavramına girmediği şeklinde yorumlanmalıdır.

6 1177/2010 sayılı Tüzüğün 24. maddesi, bu Tüzüğün 19. maddesi kapsamında tazminat talebinde bulunan yolcunun, hizmetin fiilen veya planlandığı şekilde ifa edilmesinden itibaren iki ay içerisinde taşıyana şikâyet şeklinde başvuruda bulunmasını gerektirmediği şeklinde yorumlanmalıdır.

7 1177/2010 sayılı Tüzüğün 25. maddesi, bir Üye Devlet tarafından bu Tüzüğün uygulanması için görevlendirilen ulusal bir makamın (organın) yetkisinin sadece söz konusu Üye Devletin topraklarında yer alan bir limandan sağlanan bir yolcu taşıma hizmetini değil, aynı zamanda başka bir Üye Devletin topraklarında yer alan bir limandan önceki Üye Devletin topraklarında yer alan bir limana sağlanan, gidiş dönüş şeklinde planlanmış ancak tamamıyla iptal edilmiş seferleri de kapsadığı şeklinde yorumlanmalıdır.



8 10. Sorunun incelenmesi, 1177/2010 sayılı Tüzüğün 18. ve 19. maddelerinin geçerliliğini etkileyebilecek herhangi bir unsur ortaya koymamıştır.