

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: DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı
Year: 2025 - Volume: 8 Issue: DEHUKAM 10th Anniversary Special Issue



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:	Kasım / <i>November</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

Editörler (Editors)

Prof. Dr. İsmail DEMİR
Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR
Halil İbrahim AKCAN
Adnan Menderes AYDIN (İçerik Editörü/Content Editor)
Zeynep MİRVAN (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	Pîrî 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	Pîrî Reis Üniversitesi
Prof. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY	Ankara Üniversitesi

Prof. Dr. Vasif ŞAHOĞLU

Prof. Dr. Yücel ACER

Prof. Dr. Zehra ŞEKER 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 alıntılar üç satırdan az olması durumunda alıntılanan kısım “den den” içinde yazılır. Alıntılar 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:

Kitaplar 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).

Resmi 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 atfın 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 Gerekçesi', *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:
1. 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.

<<http://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:

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

⁵ Jones, *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 Gerekçesi', *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 hallinde, bu alanlarda mevzuat ve politika oluşturulmasında ihtiyaç duyulan desteğin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır.

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

ÖN SÖZ

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

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

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

boyutuna katkı sunan, araştırma, eğitim ve yayıncılık faaliyetleri ile Türkiye'nin deniz alanlarındaki varlığını destekleyen bir yapı olarak görev yapmaktadır.

DEHUKAM'ın yürüttüğü çalışmalar arasında, kamu kurumlarına sağlanan danışmanlık hizmetleri özellikle önem arz etmektedir. DEHUKAM'da geliştirilen akademik bilgiler ve çıktılar uluslararası sözleşmelerin müzakere süreçleri, deniz yetki alanlarına ilişkin teknik ve hukuki analizler, denizcilik politikalarına yönelik değerlendirmeler ve uluslararası toplantılara yönelik uzman katkıları ile politika süreçlerine katkı sunmaktadır.

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

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

XX

çerçeveye kavuşturulmuş, ülkemizin denizlere yönelik stratejik planlama kapasitesi uluslararası standartlarda güçlü bir seviyeye taşınmıştır.

On yıllık süre zarfında ulusal ve uluslararası ölçekte saygın bir konuma erişen DEHUKAM, kırtan fazla iş birliği protokolüne imza atarak küresel deniz hukuku ağının güçlendirilmesine önemli katkılar sunmaktadır. DEHUKAM’ın ulusal ve uluslararası paydaşlar ile organize ettiği akademik faaliyetler deniz hukuku alanında çalışmalar yapan tüm uzmanların tek bir çatı altında toplanmasına katkı sağlamaktadır. DEHUKAM tarafından 2023 yılında deniz hukuku alanında dünyanın önde gelen sekiz uluslararası kurum ve kuruluş ile iş birliğinde düzenlenen “46. Okyanus Hukuku ve Politikası Konferansı”, bu alanda uluslararası düzeyde gerçekleştirilen nitelikli akademik faaliyetlere örnek teşkil eden bir etkinliktir. Dünyada büyük ses getiren denizler ve okyanusların hukuku ve politikasının tartışıldığı Konferans programı Birleşmiş Milletler tarafından da takdir toplayarak Birleşmiş Milletler Okyanus On Yılı programına da akredite edilmiştir.

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

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

DEHUKAM’ın deniz hukuku alanındaki yayıncılık faaliyetleri, merkezin on yıllık gelişiminin temel taşlarından biri olmuştur. DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi (DEHUKAMDER), deniz hukuku alanında Türkiye’de yayımlanan ilk hakemli dergi olma özelliği taşımakta ve uluslararası deniz hukuku, deniz ticaret hukuku ve deniz sigorta hukuku gibi alanlarda nitelikli akademik çalışmaları bilim dünyasına kazandırmaktadır. TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin’de taranan

dergide Türkçe makalelerin İngilizce tercümelerini de yayınlanmak suretiyle Türk deniz hukuku literatürünün uluslararası tanınırlığına önemli katkılar sunulmaktadır. Ayrıca DEHUKAM Yayınları çatısı altında yayımlanan kitaplar ve özgün eserler, Türkiye’de deniz hukuku literatürünün gelişmesine önemli katkılar sunmaktadır.

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

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

DEHUKAM’ın kuruluşunun 10. yılı vesilesiyle yayımlanan “DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı”, yayını ile katkı sunan hocalarımızın deniz hukuku alanındaki değerlendirme ve bilimsel gelişmeleri paylaşma imkânı sunmaktadır. DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısının bilim dünyasına, uygulayıcılara ve karar alıcılara değerli katkılar sunmasını temenni ederim. Derginin yayına hazırlanmasında emeği geçen Prof. Dr. İsmail Demir’e, Dr. Öğr. Üyesi Ceren Cerit Dindar’a, Halil İbrahim Akcan’a, Adnan Menderes Aydın’a ve Zeynep Mirvan Korunç’a teşekkür ederim.

Dr. Mustafa BAŞKARA
DEHUKAM Müdürü

PREAMBLE

Pursuant to the priority defined in the Turkish National Marine Research Strategy (TUDAS) Document”; which was approved by the Decree of the Council of Ministers numbered 2014/6798 and aims to *enhance national research capacity in marine sciences and implement educational programs for researchers in the fields of maritime law and the law of the sea*, and upon the recommendation of the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Türkiye, the National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM) was established at Ankara University.

DEHUKAM acknowledged legal personality under the Law No. 6550 on the Support of Research Infrastructures, pursuant to the Decision of the Research Infrastructures Commission dated 7 October 2020 with the title of Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law. In addition to being the first and only national center in Türkiye operating in the fields of the sea and maritime law and policies, DEHUKAM is also the first research infrastructure in the social sciences qualified under Law No. 6550. The Board of Directors and the Board of Advisors of DEHUKAM, composed of representatives from universities, public institutions and organizations, non-governmental organizations, and the private sector, encompass all components of the maritime sector.

The primary mission of DEHUKAM is to carry out scientific research in the fields of sea and maritime law and policies, to educate and train qualified experts, to provide advisory services to relevant institutions and organizations, to bring together scholars working in these areas under a unified structure, to organize national and international symposiums, and to contribute to the development of Turkish sea and maritime law and policies by cooperating with international research centers of similar nature, thereby fostering national and international awareness in these fields. Driven by these objectives, DEHUKAM has implemented comprehensive projects that bring together multiple disciplines and has established strong collaborations with public institutions, the private sector, academia, and international organizations.

Türkiye’s geographical position, being surrounded by seas on three sides, places the sea and maritime law and policies at the core of its national security, economic interests, environmental priorities, and foreign policy agenda. Ongoing discussions concerning maritime jurisdiction in the Aegean Sea and the

Eastern Mediterranean, the strategic role of the Turkish Straits, the economic significance of maritime transportation, the competitive landscape of global maritime trade, and international obligations regarding the protection of the marine environment necessitate a comprehensive legal approach to Türkiye's maritime domains. In this context, DEHUKAM serves as an institution tailored to address these needs by closely monitoring developments within the framework of international law, contributing to the legal dimension of national policies, and supporting Türkiye's presence in maritime spaces through its research, training, and publishing activities.

Among the activities carried out by DEHUKAM, the advisory services provided to public institutions hold particular significance. The academic knowledge and outputs generated within DEHUKAM contribute to policymaking processes through expert support in negotiations of international agreements, technical and legal analyses regarding maritime jurisdiction areas, assessments on maritime policies, and input offered to international meetings.

DEHUKAM contributes permanently to the strengthening of national capacity by leading the training of young researchers in the fields of maritime law and policy, where qualified human resources are limited. In this context, DEHUKAM implements national and international programs for students, academics, and practitioners seeking to specialize in the sea and maritime law. The “International Law of the Sea Summer Academy”; organized in collaboration with Kadir Has University, and the “DEHUKAM Maritime Law Academy” held in İzmir in cooperation with Dokuz Eylül University, serve as exemplary and comprehensive training programs in the field of sea and maritime law in Türkiye. Moreover, through capacity-building programs, DEHUKAM not only enhances Türkiye's capabilities in the sea and maritime law but also contributes to the development of global capacity in this field. In this regard, DEHUKAM's contributions to the Rhodes Academy of Ocean Law and Policy have been recognized in the United Nations General Assembly's omnibus resolutions 77/78/79. Additionally, DEHUKAM's support for LLM and PhD programs in the sea and maritime law directly fosters the development of qualified human resources in this domain.

One of the most striking and enduring initiatives aimed at strengthening Türkiye's national capacity in the sea and maritime law is the Türkiye Marine Spatial Planning (MSP) Map. Beyond serving as a milestone in DEHUKAM's ten-year development process, this initiative contributes as a strategic vision

XXIV

document to Türkiye's maritime strategy at both national and international levels. Coordinated by DEHUKAM and prepared with contributions from all relevant institutions and organizations, this comprehensive project has been recorded as a strategic achievement shaping the course of Turkish maritime history. The Türkiye MSP Map represents a significant indicator of Türkiye's commitment to establishing a sustainable, participatory, and science-based management model for its maritime domains. Through this map, Türkiye's "Blue Homeland" vision has been translated into a concrete, measurable, and transferable framework for future generations, and Türkiye's strategic planning capacity for its marine areas has been elevated to strong international standards.

Over the course of a decade, DEHUKAM has attained a respected position both nationally and internationally, signing more than forty cooperation agreements and making significant contributions to the strengthening of the global network of sea and maritime law. The academic activities organized by DEHUKAM in collaboration with national and international stakeholders facilitate the unification of experts working in the field of sea and maritime law under a single platform. Notably, the "46th Conference on Oceans Law and Policy"; held in 2023 in collaboration with eight of the world's leading international institutions and organizations in the field of sea and maritime law, exemplifies high-quality academic activity conducted at the international level. The Conference, which addressed issues of global significance in ocean and maritime law and policy, was recognized by the United Nations and accredited within the framework of the United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development.

Through its collaborations with the private sector, DEHUKAM also contributes to the preparation of legal analyses required in sectors such as maritime transportation, energy, port operations, and marine insurance, while supporting the institutional capacity of the industry through its training programs and advisory services. Through these activities, DEHUKAM has become an important stakeholder not only for the academic community and public institutions but also for practitioners within the maritime industry.

One of the DEHUKAM's most significant institutional achievements has been the establishment of the Prof. Dr. Ademuni-Odeke Maritime Law Specialization Library. As the first and only specialized library in Türkiye in the field of sea and maritime law, this unit serves as a high-quality reference center for researchers, housing over two thousand books from both domestic and international sources. By providing access to a wide audience of academics,

students, and practitioners, the library contributes substantially to the enrichment of the sea and maritime law literature.

DEHUKAM's publishing activities in the field of sea and maritime law have constituted a cornerstone of the DEHUKAM's ten-year development. The DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law (DEHUKAMDER) is the first peer-reviewed journal in Türkiye dedicated to sea and maritime law and contributes high-quality studies to the academic community in areas such as international law of the sea, maritime law and maritime insurance law. Indexed in the TÜBİTAK ULAKBİM TR Index, the Journal also publishes English translations of articles originally written in Turkish, thereby significantly enhancing the international visibility of Turkish sea and maritime law literature. In addition, books and original works published under the DEHUKAM Publications series make substantial contributions to the development of maritime law literature in Türkiye.

The research, education, publishing, and advisory activities carried out by DEHUKAM continue to provide a scientific foundation for Türkiye's maritime policy. The Center, which closely monitors developments in sea and maritime law, analyzes international trends, and produces high-quality studies that support Türkiye's forward-looking policies, is expected to continue making significant contributions in the upcoming period.

DEHUKAM will continue its activities at both national and international levels with the aim of contributing to the development of sea and maritime law and enhancing Türkiye's human resource capacity in the fields of sea and maritime law and policies. Employing an innovative and interdisciplinary approach, the Center conducts research and development, educational programs, scientific events, advisory services, and publishing activities targeting national and international stakeholders. Through these efforts, DEHUKAM seeks to achieve its goal of becoming a pioneering research center that shapes the future of sea and maritime law and policy.

On the occasion of DEHUKAM's 10th anniversary, the publication of the "DEHUKAM 10th Anniversary Special Issue" provides our contributing scholars with the opportunity to share their assessments and scientific developments in the field of maritime law. I hope that this Special Issue will offer valuable insights to the academic community, practitioners, and policymakers alike. I would like to express my gratitude to Prof. Dr. İsmail

Demir, Assistant Prof. Dr. Ceren Cerit Dindar, Halil İbrahim Akcan, Adnan Menderes Aydın, and Zeynep Mirvan Korunç for their efforts in preparing the journal for publication.

Dr. Mustafa BAŞKARA
DEHUKAM CEO

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ

DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

Cilt / Volume: 8, Sayı / Issue: DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı/ DEHUKAM
10th Anniversary Special Issue

Yıl / Year: 2025

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

ÖNSÖZ

FOREWORD

Dr. Mustafa Başkara XIX

Araştırma Makaleleri / Research Articles

THE HOUTHİ ATTACKS ON SHIPPING: COMMERCIAL AND ENVIRONMENTAL MARITIME SAFETY CONSIDERATIONS

HUSİ SALDIRILARI VE DENİZ TAŞIMACILIĞI: TİCARİ VE ÇEVRESEL DENİZ EMNİYETİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

Prof. Xxx ADEMUNI-ODEKE 1

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

TURKISH COMMERCIAL CODE AND THE AUTONOMOUS VESSELS: AN EVALUATION OF THE FIFTH BOOK PROVISIONS APPLICABLE TO SHIPPING LAW

Dr. Öğr. Üyesi Selim CİĞER 29

MÜŞTEREK AVARYADA KUSURUN HUKUKİ ETKİSİ: YORK-ANVERS KURALLARI VE KULÜP SİGORTALARI BAĞLAMINDA MUKAYESELİ BİR İNCELEME

THE LEGAL EFFECT OF FAULT IN GENERAL AVERAGE: A COMPARATIVE ANALYSIS IN THE CONTEXT OF THE YORK-ANTWERP RULES AND P&I COVERAGE

Dr. Furkan DOĞAN 141

ULUSLARARASI TİCARİ TAHKİMDE ETİK VE DENİZ TAHKİMİNE YANSIMALARI

ETHICS IN INTERNATIONAL COMMERCIAL ARBITRATION AND ITS REFLECTIONS ON MARITIME ARBITRATION

Hüsna Kübra KARADAĞ 219

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

*MARINE ENVIRONMENTAL POLICIES IN THE GLOBAL CLIMATE REGIME: AN
ASSESSMENT BASED ON THE DECISIONS OF THE UNITED NATIONS
CONFERENCE OF THE PARTIES*

Arş. Gör. Aygün KARLI

Prof. Dr. Mete YILDIZ 305

**DENİZ KAYNAKLI KİRLİLİĞİN FİNANSAL SORUMLULUĞU:
TÜRKİYE'DE KIRLETEN ÖDER İLKESİ ÇERÇEVESİNDE MALİ
ARAÇLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ**

*FINANCIAL RESPONSIBILITY FOR SEA-BORNE POLLUTION: EVALUATION OF
FINANCIAL INSTRUMENTS WITHIN THE FRAMEWORK OF THE POLLUTER PAYS
PRINCIPLE IN TÜRKİYE*

Dr. Hakan ÖZDEMİR 381

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

*THE IMPACT OF THE OCTOBER 7, 2023 GAZA WAR ON MARITIME JURISDICTION
AND ENERGY SECURITY IN THE EASTERN MEDITERRANEAN*

Prof. Dr. Fatma TAŞDEMİR

Doç. Dr. Adem ÖZER.....441

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

*WITHIN THE SCOPE OF THE 2016 YAR RULE VI, SALVAGE BEING ALLOWED AS
GENERAL AVERAGE: RETURN TO SALVAGE GENERAL AVERAGE?*

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY 497

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

*THE SUBSEQUENT DETERMINATION OF THE SALVAGE REWARD: AN
EVALUATION UNDER ARTICLE 1301 OF THE TURKISH COMMERCIAL CODE*

Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI.....569

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

*STATES' OBLIGATIONS ON CLIMATE CHANGE IN INTERNATIONAL COURT
ADVISORY OPINIONS: HOPE IN THE FACE OF ADVERSITY*

Arş. Gör. Dr. Yeşim YILDIZ.....621



THE HOUTHİ ATTACKS ON SHIPPING: COMMERCIAL AND ENVIRONMENTAL MARITIME SAFETY CONSIDERATIONS* **

HUSİ SALDIRILARI VE DENİZ TAŞIMACILIĞI: TİCARİ VE ÇEVRESEL DENİZ EMNİYETİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

Prof. Xxx ADEMUNI-ODEKE***

ABSTRACT

Although attacks on shipping has a long history due to its pivotal roel, the Houthi attacks on shipping in the Gulf of Aden, Bab-el-Mandeb Strait and the Red Sea have endangered crews, damaged regional security, impeded international humanitarian relief efforts, threatened freedom of navigation, and increased the cost and transit times for commercial shipping. Like the Malacca Strait and Somali Piracy attacks earlier, these attacks are strategically located at 2 of 5 major world shipping trade bottlenecks. Occurring adjacent to the piracy infested Somali coastline and when shipping and world trade was just recovering from Somali piracy and COVID-19, the outbreaks threaten severe effects on international commerce, underwater cables, oil and gas pipelines, navigational safety and the marine environment. This article assesses those effects, recommends a coordinated international response and concludes that, in the current volatile security environment in the region, left unchecked, the attacks could lead to unintended consequences.

* Research Article, Received: 18.04.2025 / Accepted: 04.07.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1678223.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** This is Part I of the article on the subject. Part 2 (The Houthi Attacks on Shipping and Maritime Security) has been submitted to another learned journal.

*** Professor International Commercial and Maritime Law and Policy and Special Advisor to the Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law(DEHUKAM).



Keywords: •Maritime Commerce •Freedom of the High Seas •Marine Environment
•PSCASP •Maritime Safety

ÖZ

Deniz taşımacılığı, sahip olduğu hayati rol nedeniyle tarih boyunca çeşitli saldırılara maruz kalmış olmakla birlikte, Husiler tarafından Aden Körfezi, Babülmendep Boğazı ve Kızıldeniz’de gerçekleştirilen saldırılar; gemi mürettebatının güvenliğini tehlikeye atmakta, bölgesel güvenliği zedelemekte, uluslararası insani yardım faaliyetlerini sekteye uğratmakta, seyrüsefer serbestisini tehdit etmekte ve ticari taşımacılıkta maliyetleri ile transit sürelerini artırmaktadır. Malakka Boğazı ve Somali korsanlığı saldırılarında olduğu gibi, bu saldırıların da dünya deniz ticaretindeki beş önemli darboğazdan ikisinde gerçekleşmesi, stratejik önemini artırmaktadır. Somali kıyılarındaki korsanlık faaliyetlerinin yoğun olduğu bir bölgede ve dünya ticaretinin Somali korsanlığı ile COVID-19’un olumsuz etkilerinden yeni yeni toparlanmaya başladığı bir dönemde gerçekleşen bu saldırılar; uluslararası ticaret, denizaltı kabloları, petrol ve doğalgaz boru hatları, seyrüsefer güvenliği ve deniz çevresi üzerinde ciddi olumsuz sonuçlar doğurma potansiyeline sahiptir. Bu makalede söz konusu etkiler değerlendirilecek, uluslararası koordineli bir tepkinin gerekliliği ortaya konacak ve bölgedeki mevcut istikrarsız güvenlik ortamında bu saldırıların kontrol altına alınmaması halinde istenmeyen sonuçlara yol açabileceği sonucuna varılacaktır.

Anahtar Kelimeler: •Deniz Ticareti •Açık Denizlerin Serbestisi •Deniz Çevresi
•PSCASP •Deniz Emniyeti

INTRODUCTION

The Houthis have targeted over 130 merchant vessels with missiles and drones since the war in Gaza started in October 2023. They have also seized a number of vessels and sunk others in the campaign that has killed and wounded several sailors and threatened commercial, legal, environmental and maritime safety. Because it represents economic, geopolitical and military prowess, shipping has, since time immemorial, been a symbol of economic prowess and, therefore, the target of retaliatory enemy attacks. Such attacks have occurred during both world wars, the American War of Independence 1775-1783, American Civil War 1861-1865 and regional conflicts, especially in the Persian Gulf.

In the latter case, they have occurred during the Iran-Iraq War, 1980-1988, the First and Second Gulf Wars, 1990-1991 and 2003-2011 respectively,¹ and sporadically ever since. Such attacks have been part of the economic warfare between belligerents because of shipping’s pivotal role in economic and visible geopolitical prowess. Occurring in an already polarized region, conducted by a

¹ See, Ademuni-Odeke, ‘Shipping and the Gulf War’ (1987) 10(3) *Marine Policy Reports* 4.



non-state entity and encompassing wider geopolitical issues, the attacks are unique and pose significant challenges in the region. To date, 34 ships have been reported damaged, two sunk, one seized, and four sailors killed.

Historically, attacks on merchant shipping is not a new phenomenon both globally and in the region. Prior to the current attacks, other attacks on both aspects of shipping in the region have included, *inter alia*, the bombing by Al-Qaeda of the US SS *Cole*, 2000 at the port of Aden, the MV *Limburg*, 2010, in the Gulf of Aden, and the *M Star* in Omani territorial waters, 2010. However, the current attacks are distinct in nature and extent occurring for different reasons and at a heightened time in an already volatile region. The current Israeli-Gaza conflict provided the motivations. Consequently, the Houthis, who control wide swaths of Yemen, have launched several drones, rockets and missile attacks, targeting Israeli and Anglo-American naval vessels. But the attacked vessels most fly foreign flags of several of other countries.

The Houthi rebels, rivalling the internationally recognised Yemeni government,² control most of north Yemen, including the capital Sanaa. These attacks are unlike previous ones by *Al Qaeda* and related groups that do not control territory. That notwithstanding, the attacks have extended to India some 3,000 NM away.³ The attacks have come when shipping, international trade and world economy were just recovering from the ravages of Somali piracy and the COVID-19 pandemic. Furthermore, they have once more reenergized the Somali pirates⁴ and might tempt other insurgent groups in the region to take advantage of their proximity thereto.

Analogous to the location of the Malacca Strait and Somali piracies' trade choke points, the Houthis are strategically placed in the bottleneck between the Gulf of Aden to the east, the Bab-el-Mandeb Strait in the middle and the Red Sea to the west. The Bab-el-Mandeb is important for its long regional and great power rivalries. Known in Arabic as the "Gate of Tears", the Strait forms a vital strategic link in the maritime trade route between the Mediterranean Sea and the Indian Ocean via the Suez Canal, Red Sea and Gulf of Aden and vice versa. Accordingly, the attacks threaten the Suez Canal, where 12% of world trade and

² 'Who are the Houthis and why are they attacking Red Sea ships?' *BBC News*, 5 February 2024.

³ See, generally, Anbarasan Ethirajan 'India Deploys Three Warships to Arabian Sea After Attack on Tanker' *BBC News*, Delhi, 26 December 2023.

⁴ See 'Pirates Targeting Ships Diverted from Red Sea, Warns UN Shipping Chief' *The Financial Times*, 25 February 2024.



14% of world energy trade passes. The outbreaks will, therefore, have serious consequences on maritime and international commerce as the sea route from the Persian Gulf to the Northern European range is particularly impacted by the Suez Canal.

The Suez Canal reduces a 21,000 km voyage around Africa (see below), taking 24 days off, to a 12,000 km trip of 14 days. It will also indirectly have a bearing on the Panama Canal's use of the other alternative to the East West Sea route. For instance, a typical cargo ship travelling between Europe and Asia via the Panama Canal takes 22-23 days to complete the more than 24,000 km trip; travel through the Northwest Passage would require 14-15 days to travel a distance of less than 15,000 km, thereby saving considerable time and fuel. Thus, using alternative routes will have considerable consequences for shipping and international trade as they erode time and distance advantages via the Gulf of Aden/Bab-el-Mandeb/Red Red Sea/Suez Canal route.

The status quo also offers vessels a direct route between the North Atlantic and Northern Indian Oceans via the Mediterranean Sea and the Red Sea, avoiding the South Atlantic and Southern Indian Oceans and reducing the journey distance, for instance, from the Arabian Sea to London by approximately 8,900 kilometres (5,500 mi), to 10 days at 20 knots. The alternative route via the Cape and the Bay of Biscay takes twice as long and costs three times as much. The distance difference between the two routes is around 3,500 km on Singapore-Rotterdam sailing. In response to the moves, the Suez Canal has announced cuts in transit fees, varying from around 17% for ships involved in European trades to 60%-75% for vessels returning to Asia from the east coast of North America.

On the other hand, apart from the increased time and costs (see above), the other alternative route -the Panama Canal- is also facing problems, thereby reducing sailings due to a water shortage for adequate levels. The Panama Canal, a waterway linking the Pacific Ocean to the Atlantic, relies on an artificial lake to function. The current lack of freshwater means transit is restricted from 40 to 32 ships per day, an unprecedented slowdown. The number of ships allowed to pass through the route each day is currently down to 22 from the usual 36 ships per day, which has also caused delays within the global supply chain. Thus, 2 of the 5⁵ major world shipping bottlenecks are affected, albeit for different reasons. Motives for the attacks are mixed, and both resemble and differ from those of

⁵ These are the: Malacca Straits, The: Bab-el-Mandeb Strait, Strait of Hormuz, Suez Canal, and Panama Canal.



piracy. Initially aimed at Israeli-owned or registered vessels and/or cargo, it is since spread to *all* vessels including the US and UK ones. It is a revenge for Israeli bombardment of Gaza and what the Houthis call genocide against the Palestinians, and it intends to stop the war.

Although the attacks have been considered mainly safety and security threats, this article argues first that the situation is much more complex than that. Secondly, given the volatile security and geopolitical ramifications in the region, the attacks could have wider repercussions and unintended consequences. To achieve the above objectives, this Part I of the article provides a narrative resume of the legal, commercial, safety, environmental and commercial consequences of the attacks. That notwithstanding and reiterating their occurrence in an already volatile region of the world, the article postulates the likelihood of a response to the attacks leading to a wider conflict and a further dramatic effect on shipping, international trade and World Peace and Security. This is especially so, bearing in mind the current global economic recession, the concurrent effects of the Russo-Ukrainian war; and the fact that the US and UK have not only amassed a large array of naval forces in the region but have several bombed Houthi targets.

In view of the potentially explosive situation of the attacks,⁶ this article argues and concludes that wider considerations of the attacks go beyond their categorization as mere, environmental, legal and commercial consequences. The article is limited to the above mainly private maritime law aspects with the wider maritime security, global peace and public international law aspects covered in a subsequent work in progress. Although the article focuses on the private aspects of the Houthi actions, the attacks can only be fully appreciated in the inclusive social-economic and geo-political context adopted in this article.

Accordingly, the article concludes that geopolitically, the Houthi attacks pose a wider potential danger not just to maritime commerce, the marine environment, freedom of navigation, the marine environment and maritime safety but to maritime security, world peace and security, and suggests that the solution thereto might involve a joint cooperation of the international community, preferably involving a comprehensive mandate from the UN Security Council (UNSC) by invoking Article VII of the *UN Charter* as was the case with Somali

⁶ With the possible involvement of the Iranians, Syrians, Iraqis, Lebanon's Hezbollah, Palestinians, Russians, the US and their allies, and the ISIS remnants in Syria and Iraq.



piracy. In that context, the article opines that the recent UN Security Council Resolution (UNSCR 2272(2024)) on the crisis is a useful marker.

The article is arranged as follows: Introduction (Part I); Commercial and Communications Consideration (Part II); Maritime Safety and Environmental Concerns (Part III); International Law Considerations (Part IV); Flag Identification Issues and Future Prospects (Part V); and Concluding Remarks.

I. COMMERCIAL AND COMMUNICATIONS' CONSIDERATIONS

1. International Maritime Commerce

As opined above, the action is already having commercial, legal and communicational consequences both within the region and beyond. First, it has had a toll on the Israeli economy. Israel's main port of Eilat has seen an 85% drop in activity amid the attacks in the Red Sea, with untold damages to the Israeli economy and trade.⁷ The crisis has hit the Egyptian operators of the Suez Canal, which has recorded a US\$6b loss of revenue so far.⁸ Secondly, has dramatically curtailed Egyptian earnings from the Suez Canal. The threats are forcing some companies to steer clear of the Suez Canal and use the longer Cape and Panama Canal routes, leading to higher consumer costs.

Thirdly, there is no shortage of other commercial actors willing to exploit the situation for their economic gains: freight rates have risen sharply, which results in higher consumer costs. The crisis has seen the charter market escalate quickly, with Singaporean players first of many expected to capitalise on higher rates.⁹ Fourth, additionally, operators willing to sail vessels to areas impacted by the attacks will have to pay a significant charter market premium.¹⁰ Furthermore, consequential delays in cargo deliveries will lead to legal claims against carriers

⁷ See, 'Houthis Say They Carried Out Drone Attack on Israeli Port of Eilat' *Aljazeera News*, 26 December 2023; Bryan Pietsch, 'How Houthi Attacks on Ships in the Red Sea Threaten Israel's Economy' *Washington Post*, 20 January 2024.

⁸ See, Gary Dixon, '"Severe Loss": Houthi Attacks Chop \$6bn Off Suez Canal Revenues' *TradeWinds*, 4 November 2024.

⁹ See, Ian Lewis, 'Red Sea Risks Open Door for Opportunistic Liner Players to Cash In' *TradeWinds*, 3 January 2024.

¹⁰ Costas Lambrou, 'The Implications of Piracy on Marine Insurance: Some Considerations for the Shipowner' (2012) 11(1) *WMU Journal of Maritime Affairs* 129; 'Maritime Piracy, A Resurgent Business and Other Threats To Shipping: How The Insurance Industry Handling The Arising Issues' *Hellenic News*, <www.hellenicshippingnews.com/maritime-piracy-a-resurgent-business-and-other-threats-to-shipping-how-the-insurance-industry-handling-the-arising-issues/>.



and insurers for demurrage and damages for detention of vessels which can take up to 5 years to come to litigation. Fifth, additionally resorting to alternative routes involves increased insurance for shipping companies, so premiums too have escalated to the extent that some shipowners have used the route. Scrupulous insurance companies are taking advantage to charge up to 20% for taking vessels into the war zone.

Sixth, this will have a knock-on effect on international trade. In April, the Defense Intelligence Agency released a report on the economic impacts of the Houthi's attack campaign, including an approximately 90% decline in container shipping through the Red Sea, financial strains on shipping companies forced to divert around Africa, and "compounding ongoing stress to global commerce."¹¹ However, the World Trade Organization (WTO) assessed that the impact of the Red Sea attacks might be more limited than initially expected. This is due to several factors, including: Continued use of the Suez Canal, relatively small delays from rerouting ships, Containment of maritime freight rates, moderate consumer demand and adequate inventories.¹² All major trading organizations agree that the Houthi attacks have led to: rise in shipping costs, disruption of supply chains, trade inflation, disruption of humanitarian relief, delayed shipping, increased insurance premiums, increased crew bonuses, increased Suez transit fees, etc.¹³

Finally, but not least, the attacks are affecting the cruise liner trade, too. A number of cruise lines have cancelled or adjusted cruises to avoid the Red Sea due to attacks.¹⁴ For instance, the Norwegian Cruise Line is cancelling several cruises onboard the *Norwegian Sky* in late 2024 due to the conflicts. The Southampton-based Carnival Corporation has already rerouted 12 of its ships away from the region. The ships include Cunard's *Queen Mary 2* and P&O Cruises' *Arcadia*, which were then due to head home to Southampton via the

¹¹ 'DIA Report Details Effects of Houthi Attacks on Commercial Shipping' *DIA Public Affairs* <<https://www.dia.mil/Military-Power-Publications/>> 13 June 2024.

¹² WTO, 'Houthi's Major Attack Intercepted in Red Sea: Shipping Lines Forge Ahead Amidst Incidents' <<https://www.wto.com/news-and-promotions/houthi-s-major-attack-intercepted-in-red-sea-shipping-lines-forge-ahead-amidst-incidents>>.

¹³ See for instance, Spencer Feingold, 'Red Sea Attacks: What Trade Experts Are Saying About the Shipping Disruptions' *World Economic Forum*, 20 February 2024.

¹⁴ Doyinsola Oladipo and Catarina Demony, 'Cruise Ships Cancelled over Houthi Attack Fears' *The Independent*, 19 January 2024.



Suez Canal and the Mediterranean cruises.¹⁵ Most cruise line sailings both ways between the lucrative Mediterranean and the Indian Ocean are being cancelled, taking the 10 days' longer Cape Route, leading to popular Mediterranean fly-sail segments being removed.

The attacks have also caused a realignment in international trade relations.

2. International Trade Relations

First, consequent upon effects on the port of Elat (above), the attacks have caused Israel's neighbours to re-evaluate their trade relations with her. As for Israel itself, her logistics company's (Trucknet) contingent plans of the land bridge between the UAE-Bahrain ports via Saudi Arabia to Egypt then Europe seems unimaginable. It seeks to facilitate the operation of an alternative land bridge to transfer goods from the ports of Dubai through Saudi Arabia and Jordan to Israel's Haifa port. Secondly, to avoid the attacks some ships switch off their communication systems,¹⁶ declare their nationalities or claim to have an "all Indian" or "all Filipino" crew and deny any connections with Israel, the US and the UK. Some operations release existing unwilling crews and replace with new/and or temporary crew at additional costs to the company and customers.¹⁷

Third, some major trading nations have reacted. Malaysia and certain African nations have suspended entry to their ports to Israeli ships and cargo, and the Indian Dock workers unions have refused to handle military-related cargo between India and Israel as a political support to the Palestinians. China has suspended visits to Israeli ports for commercial and safety concerns, allegedly "not for political reasons". The Israeli Trucknet contingent plan would facilitate the operation of an alternative land bridge for the transfer of goods from the ports of Dubai through Saudi Arabia and Jordan to Israel's Haifa port.¹⁸

Fourth, in addition to and consequent upon the above national reactions, there has been some boycotting. Impact on African ports. The diversion of shipping via the Cape of Good Hope has had a significant impact on African ports. Some

¹⁵ Paul Clifton, 'Cruise Ships Diverted from Red Sea Following Houthi Attacks' *BBC South News*, 14 February 2024; Hung Tran, 'What Attacks in the Red Sea Could Mean for the Global Economy' *Econographics*, 18 December 2023.

¹⁶ Charlie Bartlett, 'Vessels Go Dark to Avoid Houthi Attacks but May Still Be Vulnerable' *The Load Star*, 03 January 2024.

¹⁷ 'New Houthi Tactics Put Seafarers on Edge' *Splash News*, 14 January 2025.

¹⁸ Stuart Todd, 'Trucknet Sets up a Gulf-Israel/Egypt Land Bridge' *AJOT*, 12 January 2024.



predominantly African ports have denied entry to vessels suspected of transporting Israeli-bound cargo. Fearing for their safety, some seafarers have declined sailing the Suez Canal.¹⁹ Meanwhile, the attackers have vowed to continue until there is a cessation in hostilities in the Israeli bombardments. Fifth, Liner operators willing to sail vessels to areas impacted by the attacks will have to pay a significant charter market premium. Logistical and shipping contracts will either have to be renegotiated, or claims will be flooding courts in the very near future, resulting in claims from delays in cargo delivery from the longer routes via the Cape or even the Panama Canal via the Pacific route.

Sixth, are the effects on procurement and the supply chains. Procurement. Procurement of goods becomes significantly more expensive. Additionally, the slowdown is significant. As a result, global GDP growth slows by -0.4% and inflation increases by +0.5%[source-google]. Finally, but not least are inflationary consequences of all the above. The crisis has contributed to inflation, which can negatively affect regional and international shipping economies. From an economic perspective, the crisis has led to soaring freight rates and shipping insurance costs, contributing to inflation and negatively affecting regional and international shipping economies.

The extended attacks on commercial subsea cables and commercial communication traffic are equally concerning. International shipping and commercial transactions depend on commercial undersea cables which are threatened by the attacks.

3. Commercial Subsea Cables

The Houthis have carried out their threatened attack to cut underwater communication cables in the Red Sea and the Gulf Aden.²⁰ They have the technical capacity and resources to do so. These attacks will constitute an equally bigger danger than those on the ships, as the world relies on the vital cables for communication. Undersea cables are a valuable commodity in the 21st century global communication environment. Undersea consortia is globally owned by various international companies such as the American ATT and other tech giants which provide high-speed broadband connectivity and capacity for large

¹⁹ See Jonathan Saul, 'Seafarers Can Refuse to Sail Through Red Sea as Houthis Step up Attacks' *Reuters*, 16 February 2024.

²⁰ Zero Hedge, 'Houthis Knock Out Undersea Internet Connections in Red Sea' *Oil Price*, 28 February 2024.



geographic areas that are important entities of trade and communications around the globe. These have commercial as well as security implications.

If undersea cables were cut or disrupted outside territorial waters, even for a few hours, the capability of modern warfare that encompasses battle space communications and awareness, protection, and the stability of the financial networks would be at risk.²¹ They will affect both the commercial subsea cables and the naval submarine cables. The former are important because they are the lifeline of a modern connected global world. Almost everything done on the internet and the phone—calling, texting, running a software application, downloading or uploading information, streaming—needs the help of a subsea cable, hundreds of miles under the sea. Undersea cables can be standalone for commercial traffic or form part of the submarine communication cables for naval operations.

Correspondingly concerning are the attacks on the often interlinked submarine communication cables.

4. Submarine Communication Cables

In this region, submarine cables are also critical for the Trans-Atlantic, Mediterranean and Indian Ocean security as governments rely heavily on this infrastructure for their own communications. Although both are laid on the seabed between land-based stations to carry telecommunication signals across stretches of ocean and sea, submarine cables differ from ordinary commercial cables in their traffic. A submarine communications cable additionally carries diplomatic cables and military orders largely relayed through these cables, which, despite their age are more secure than satellite communication. At least 15 submarine cables pass through the Bab el-Mandab Strait at the southern end of the Red Sea, a body of water just 26 km wide at some points. Yemen is the Strait's northern shore.

Until these attacks, damage to underwater cables were normally caused by negligent fishing vessels with towed gear, bottom and beam trawls, and submarines themselves, not deliberate attacks. Additionally, dredges were one of the most common causes of subsea cable damage, accounting for over a third of all cable damage. However, the first reports of damage to submarine cables

²¹ David Gritten, 'Crucial Red Sea Data Cables Cut, Telecoms Firm Says' *BBC News*, 5 March 2024; Frank Gardner, 'Could the Houthis Sabotage Undersea Cables?' *BBC News*, 7 February 2024.



off the coast of Yemen emerged with Israeli news outlet *Globes* claiming that four cables (EIG, AAE-1, Seacom and TGN-EA) had experienced damage.²² Another outlet, *Seacom*, has reportedly confirmed damage to a cable it operates on a stretch between Kenya and Egypt. The Houthis have denied responsibility for sabotaging internet and telecommunications in the Red Sea,²³ although the internationally recognised Yemeni Government holds them responsible. Thus, irrespective of the high seas freedom under Article 89 of UNCLOS embodying the freedom to lay submarine cables, it is futile when considering NSAs, such as the Houthis, with disregard to international law and treaty obligations.

That notwithstanding, an equally damaging threat will be attacks on oil, gas and water pipelines, of which there are many in the Region.

5. Oil and Gas Pipelines

In addition to the above, the crisis has also affected industries that rely on reliable shipping routes, such as electronics, automotive, and oil. As a major source of 40% of global energy, the region also contains extensive quantities of gas and oil pipelines whose damage could lead not only to global energy shortage but also to massive explosions, untold pollution and environmental disasters. About 6% of the total length of the world's pipelines crosses through the Middle East and Africa.²⁴ Some of the main pipelines include those discussed below.

A. Trans-Mediterranean Gas Pipeline

The Trans-Mediterranean Pipeline (TransMed; also Enrico Mattei gas pipeline) is a natural gas pipeline from Algeria via Tunisia to Sicily and thence to mainland Italy. An extension of the TransMed pipeline delivers Algerian gas to Slovenia. This is a 2,475km (1,538 miles) long, carrying 92 million cubic metres (3.3 billion cubic feet) per day, started in 1983, from Algeria, passes through Tunisia and crosses the Mediterranean Sea on to Italy and Slovenia.²⁵ Its distance from

²² Brandon Vigliarolo, 'Underwater Cables in Red Sea Damaged Months after Houthis Threatened to Do Just That Yemeni Rebels Thought To Lack The Ability To Damage Submarine Cables, But Here We Are' *The Register*, 27 February 2024.

²³ 'Houthis Deny Sabotaging Red Sea Internet Cables Days After Sinking UK Cargo Ship' *Aljazeera News*, Tuesday 5 March 2024.

²⁴ Mohammed Hussein 'Mapping the World's Oil and Gas Pipelines' *Aljazeera News*, 16 December 2021 <<https://www.aljazeera.com/news/2021/12/16/mapping-world-oil-gas-pipelines-interactive#Middle%20East%20and%20Africa>>.

²⁵ C. J. Dean, 'The Trans-Mediterranean Gas Pipeline' (1982) 67(3) *Geography* 258.



the Houthi area of operation makes less vulnerable to attacks than any of the gas and oil pipelines under discussion.

B. East-West Crude Oil Pipeline

The East-West Pipeline, also known as the Petroline, is 746 miles (1,201 km)-long 48 inches (120 cm) pipeline that runs from the Abqaiq oil field in the Eastern Province (near Bahrain and Qatar on the Persian Gulf coast) across the width of the Arabian Peninsula to the Red Sea. Carrying 5 million barrels per day, starting 1982,²⁶ it was built during the Iran-Iraq war. The line was converted to carry natural gas but was converted back to carry crude oil. The pipeline is actually twinned pipes, and as of 2018 had a capacity of 5 million BPD. Its proximity within easy reach of Houthi missiles makes more vulnerable to attacks

C. The Petroline and Abqaiq-Yanbu Oil Pipeline

The Petroline, also known as the Abqaiq-Yanbu oil pipeline, is a major Saudi Arabian oil pipeline that transports crude oil from the Abqaiq oil field in the Eastern Province to the Yanbu Oil Terminal export terminal on the Red Sea coast.²⁷ This pipeline is a crucial part of Saudi Arabia's infrastructure for exporting oil and plays a significant role in the global energy market. The Petroline allows Saudi Arabia to bypass the Strait of Hormuz for oil exports, providing a strategic alternative route for its oil shipments. The Petroline is vital for Saudi Arabia's oil export strategy, providing a reliable route for moving crude oil to the Red Sea for export to various international markets. It also allows for greater flexibility in managing Saudi Arabia's oil exports.

6. Effect of Pipeline Attacks on Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables

Hitherto, fears of threats to pipelines were anticipated from terrorist attacks. Deliberate attacks by state and non-state parties, such as the Houthis, against these installations would be a novelty and, therefore, a more potent challenge to commercial communication and security, which underpins world prosperity and peace. Although they had not formally threatened attacks against pipelines, such a declaration would come as no surprise.

²⁶ 'Aramco's East-West Oil Pipeline Honoured by Industry' *Aramco News*, 13 September 2017.

²⁷ Hussein (n 24).



It is for those reasons that the *Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables*,²⁸ was concluded as a multilateral treaty to protect submarine communications cables that were laid in the 19th century. Under the Convention, it is a punishable offence to break or injure a submarine cable, wilfully or by culpable negligence, in such manner as might interrupt or obstruct telegraphic communication, either wholly or partially, such punishment being without prejudice to any civil action for damages. However, neither Yemen nor any of the states in the region are among the 36 Parties to the Convention, making it legally difficult to enforce against Yemeni generally and the Houthis in particular.

Besides, it would be nearly impossible to protect such exposed installations over such a wide area at sea. The pipelines would be defenceless in such a large expanse of water. It would be beyond the technical and resource capacity for even the Western powers to effectively enforce the Convention or protection of the pipelines. Meanwhile, the attackers have vowed to continue until there is a cessation of hostilities in the Israeli-Gaza conflict.

The above commercial consequences notwithstanding, the attacks are a threat to maritime safety and the marine environment.

II. MARITIME SAFETY AND ENVIRONMENTAL CONCERNS

1. Maritime Safety

These attacks have not only threatened freedom of navigation, and increased the cost and transit times for commercial shipping but have also endangered crews, damaged regional security, impeded international humanitarian relief efforts. The attacks are also a threat to maritime safety and life and property at sea in contravention of the *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS and related conventions,²⁹ especially in such a narrow passage and an already congested Bab-el Mandeb Strait. Even without the man-made perils of the sea, it would be harder to protect the vessels, crew and passengers aboard

²⁸ *Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables (1884 Cable Convention)*, Paris, 14 March 1884.

²⁹ Specifically, the guidelines come from the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), pursuant to IMO's four pillars: The Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), the Convention for Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW), and the Maritime Labor Convention (MLC).



vessels, as well as those living or working near these bodies of water, from the natural maritime hazards and the risk of injury or fatality. The attacks, therefore, just worsen the situation. So far, and despite safety fears, the attack on the *Marlin Luanda*, for instance, resulted in only fire damage.³⁰

However, the Houthis have widened their attacks to *all* US and UK-owned vessels, including tankers and naval forces. At this rate, it will take just one struck very large crude carrier (VLCC) to explode and block the narrow Bab-el-Mandeb Strait which will become a major safety and environmental hazard. The running aground of the *Evergreen* and blockage of the Suez Canal for a week in 2022 was such a stark reminder.³¹ It is for those reasons that the recent *UNSC Resolution 2722* (2024) expressed “its concern over the threat that unlawful acts against the safety of navigation posed to seafarers and other persons”³² and commended, “the efforts by Member States within the framework of the International Maritime Organization, to enhance the safety and secure transit of merchant and commercial vessels of all States through the Red Sea”.³³

Any disabled vessel would drift and take a long time to sink, causing navigational safety problems. That is what happened to the British-owned *MV Rudmar*³⁴ at the narrow Bab-el-Mandeb Strait after its 24-man crew were airlifted off the vessel. The first human fatalities of the whole episode so far was the death of 3 crew members from a missile strike on a cargo ship off southern Yemen, caused by the group’s attacks on the Barbadian-flagged *True Confidence*. The vessel was abandoned after 6 March 2024’s attack,³⁵ which inflicted significant damage, raising human fatalities to 4. Although they have released the Bahamas-flagged *Galaxy Leader* and its 25 Mexicans, Romanians, Bulgarians, and Ukrainian crew members, which was they seized in international waters in

³⁰ On 26 January 2024, during the Red Sea crisis, the fuel tanker *Marlin Luanda* was struck by an anti-ship missile fired by Houthi forces; see James Gregory, ‘Houthis Attack British-linked Tanker *Marlin Luanda* in Gulf of Aden’ *BBC News*, 27 January 2024.

³¹ Over 300 vessels at both ends of the canal were obstructed by Ever Given, including five other container ships of similar size. These included 41 bulk carriers and 24 crude oil tankers. The affected vessels represented roughly 16.9 million tonnes (37 billion pounds) of deadweight <<https://www.bbc.co.uk/news/business-56559073>>.

³² *Preamble* to the *UNSC Resolution 2722* (2024) -S/RES/2722 (2024).

³³ *ibid*, paragraph 4.

³⁴ Lipika Pelham, ‘Cargo Ship Attacked by Houthis Sinks Off Yemen Coast’ *BBC News*, 29 February 2024.

³⁵ Tom Spender, Joshua Cheetham and Frank Gardner, ‘Three Killed in Houthi Missile Attack on Cargo Ship in Gulf of Aden’ *BBC News*, 6 March 2024.



November 2023, the Houthis still hold others. Thus, the longer the conflict continues, the more threats and incidents will occur.

Maritime safety casualties are related to and often result in pollution and, therefore, marine environmental damages. Likely consequences of this threat from current incidence would, therefore, be no exception or no surprise.

2. Effect on the Marine Environment

In the unfortunate event of damage to especially gas and oil pipelines, gas and chemical tankers, the pollution damage to the marine environment in such a semi-enclosed Red Sea would be catastrophic. Like all straits, the Bab-el-Mandeb Strait connects large marine ecosystems of the Indian Ocean, Red Sea, Suez Canal and the Dead Sea with one another. The attack on the tanker the *Marlin Luanda* underpins the threat.³⁶ The tanker with links to the UK was on fire for several hours in the Gulf of Aden after being hit by a missile. It was targeted in response to what the attackers described as “American-British aggression” following the first Anglo-American bombing of Houthi targets.

Fortunately, there was no injuries to the crew and the fire was put out. However, the *MVRubymar*, another British-registered cargo ship was sunk with all its cargo and on-board bunker fuel, two weeks after being attacked in the Gulf of Aden.³⁷ Although the crew were rescued after abandoning ship, the fuel caused pollution damage while its 21,000 tonnes of sulphur nitrate fertiliser and 200 tons of bunker fuel was an unprecedented environmental disaster with significant impacts on the marine ecosystems in the southern Red Sea feature coral reefs, coastal mangroves and diverse marine life. The release of large amounts of fertiliser into the sea could stimulate excessive growth of algae, using up so much oxygen that regulate marine life. It would involve establishment of extensive clean-up strategy to save the ecosystem.

As intimated above, a sinking of a fully laden VLCC would cause more serious damage, resulting into oil spillage, especially in the narrow Bab-el-Mandeb and semi-enclosed Red Sea. Such a vessel, the *MV Tutor*, a Liberia-flagged bulk carrier, was attacked in the southern Red Sea with an unmanned surface vehicle (USV) and an anti-ship missile, killing one crewmember. The vessel, seriously

³⁶ Note 6, *supra*.

³⁷ Foreign Staff, ‘British Cargo Ship Sinks After Houthi Attack in Red Sea’ *The Telegraph*, 2 March 2024.



damaged, was later abandoned by her crew and sank six days after the attacks. Such damages have had a serious impact on and affected the ability of the Parties in the region to fulfil their obligations under the *Convention, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL, the Regional Convention for the Conservation of have serious the Red Sea and the Gulf of Eden Environment* and related conventions.³⁸ Ironically, the Parties include the internationally recognized Yemeni Government, opposed by the Houthis.

This Convention, signed by States of the Gulf area, aims at the prevention and reduction of pollution of the marine environment in the waters of the Red Sea and Gulf of Aden by oil and other harmful or noxious materials arising from human activities on land or at sea. The Convention applies to the entire sea area as defined in Article II thereof, but a Contracting Party may request inclusion of areas within that Party's national jurisdiction and lying adjacent to those sea areas as defined in Article II, the protection of the marine environment resulting from spillage in damaged vessels. First, once again, the Houthis may argue that under treaty succession rules, as insurgents, they are not bound by a treaty signed by a government they oppose, and which does not control the strategic areas. So far no Party has achieved that. In any case that argument would only apply to treaty succession, so as the occupying force, the Houthis are still bound by treaties signed by Yemen and, therefore, culpable for any damage vessels in Yemeni territorial sea, contiguous zone and EEZ.

The above notwithstanding, the attacks have also punctured the efficacy of using privately contracted armed security personnel (PCASP) guards on board merchant ships.

3. Efficacy of Armed Guards on Board Merchant Ships

As a side issue, the attacks have raised serious questions regarding the efficacy of employing PCASP. It will be recalled that following the experiences of the Somali and GoG piracies, merchant ships have employed PCASP maritime marshals to deter piracy attacks. This is achieved by vessels transiting in the Piracy High-Risk Area (PHRA) by repeatedly sending "Armed Guard Onboard"

³⁸ Also known as the *Consolidated Jeddah Convention*. It entered in force on 20 August 1985 and by The Governments of the Democratic Republic of the Sudan, the Hashemite Kingdom of Jordan, the Kingdom of Saudi Arabia, Palestine represented by the Palestine Liberation Organization, the People's Democratic Republic of Yemen, and the Somali Democratic Republic.



as the Destination in the AIS.³⁹ This deterrent measure might prevent pirates from knowing their real destination (whether the ship has armed guards onboard or not). The pirates might re-evaluate their plans to attack a vessel. Almost all the vessels traversing the Red Sea and Gulf of Aden, including those that have fallen victim to Houthi attacks, while transiting the Red Sea, despite increasingly using their AIS signal, to warn would be attackers are carrying armed guards and have no connection to Israel,⁴⁰ and (now) the US and the UK.

However, the efficacy of the use of PCASP has had a real challenge. First, even before now, it is arguable whether they have been effective in deterring pirate attacks, the *Enrica Lexie*,⁴¹ the only judicial authority so far, being the example, where Italian marines shot dead two Indian fishermen on the trawler, fearing an imminent pirate attack from mistaking their trawler, the *St. Antony*, of being a pirate ship. It, however, determined only the legal responsibility of a State Party and not of either the shipowners or their companies. The *Enrica Lexie* guards, responsible for the shootings were Italian naval officers, not PCASPs.

Secondly, and even if they had some limited success, PCASPs are not deployed on tankers for safety reasons, leaving that vital sector of shipping still vulnerable. Finally, unlike the case of pirates' attacks using light arms, the equally lightly armed marshals are proving no match against the well-armed and well-resourced Houthis' arrays of anti-tank missiles, helicopters, drones, unmanned attack vessels and other sophisticated long-range weaponry.⁴²

More importantly, the attacks are posing real challenges to the rights of established and indispensable Freedom of the High Seas.

³⁹ Richard Meade, 'Ships Issue Armed Guard Warnings as Industry Weighs up Red Sea Security Dilemma' *Lloyds List*, 28 December 2023.

⁴⁰ *ibid.*

⁴¹ *Enrica Lexie* (India v Italy) PCA; the only dispute so far to go to court although on this occasion the guards were Italian naval officers who sank an Indian trawler mistaking it for a pirate boat and killing 2 fishermen.

⁴² See Jonathan Saul, 'Shipping Industry Urges Caution on Use of Armed Guards on Red Sea Vessels' *Reuters*, 15 December 2023.



III. INTERNATIONAL LAW CONSIDERATIONS

1. Freedom of Navigation

Successful maritime trade depends on the freedom of navigation. Under international maritime law, no Party, state or NSAs should interfere with these freedoms. By impeding and endangering navigation along the Yemeni coasts and the Gulf of Aden, the attacks are violating these fundamental freedoms of the high seas. It affects the *freedom of navigation* of all shipping through these vital waterways in and around Yemen and the Gulf of Aden. This principle of the law of the sea that “ships flying the flag of any sovereign state shall not suffer interference from other states, apart from the exceptions provided for in international law”, enshrined in Articles 87-90 of UNCLOS, is fundamental. This freedom of navigation operation (“FONOP”) is meant to uphold the rights, freedoms, and lawful uses of the sea recognized in international law by challenging restrictions on innocent passage imposed by the state and non-state entities such as the Houthis. This is threatened by and violated by the Houthi the attacks on such a vital sea route. The Houthi attacks consequently deter transit passage through these waters.

A sister principle to the freedom of navigation is transit passage.

2. Transit Passage

The same rights under the freedom of navigation extends to the rights and principles of *transit passage*⁴³ and in straits such as the Bab el-Mandeb, used for international navigation, under Part III Articles 34-35 of UNCLOS and in international law. As a signatory to UNCLOS, the internationally recognised Yemeni Republic is obligated, subject to limitation by coastal states for security reasons in Article 17-21 and 87(2) limitations, to permit both transit and innocent passage (see below) of merchant shipping vessels through her territorial waters and EEZ. Those obligations now lie with the Houthis as the controllers of those maritime zones. That the Houthis are NSAs is immaterial for the upholding of this principle. The attacks are, therefore, an interference with the rights of sea users to exercise this right in accordance with the above UNCLOS provisions on the “freedom of navigation and overflight solely for the purpose of continuous and expeditious transit of the strait between one part of the high seas or an

⁴³ UNCLOS Articles 37-44.



exclusive economic zone another part of the high seas or an exclusive economic zone”.⁴⁴

In the process the Houthi attacks are also jeopardising the rights of innocent of passage.

3. Innocent Passage

The attacks infringe on the right of *innocent passage*⁴⁵ -another vital concept in the law of the sea that allows for a vessel to pass through straits and the archipelagic and territorial waters of another state, subject to the restrictions for national security by archipelagic states in Article 52(2) and the above provisions of UNCLOS.⁴⁶ Once more, as controllers of these vital waters, the Houthis are obligated to allow for and not to hinder the exercise of these rights. Regardless of the above impasse, by infringing on the freedom of navigation and the exercise of innocent and transit passages, the Houthi action is undermining the wider Freedom of the High Seas, of which the three (freedom of navigation, transit and innocent passage) are part.

4. Freedom of the High Seas

A. The Concepts of the Freedom

The three navigational regimes, high seas freedoms, transit passage, and innocent passage, are all part of an important legal concept of freedom of the sea, reflected in Article 90 of the Convention. For the above reasons, the Yemeni Republic, Party to UNCLOS, is obligated to restrain from interfering with the Freedom of the High Seas. Once more, that the Houthis are a NSA is irrelevant for the upholding of this fundamental freedom. These attacks seek to negate this cardinal principle that all countries have the right to use the oceans for navigation, fishing and other activities without interference from others. This was noted by *UNSC Resolution 2722 (2024)*,⁴⁷ which underscored, “-the importance of the exercise of navigational rights and freedoms of vessels of all States in the Red Sea, including for merchant and commercial vessels transiting

⁴⁴ UNCLOS Article 87(1)(a) and Article 87(1)(b).

⁴⁵ Article 45.

⁴⁶ UNCLOS Articles 17-21 and Article 87(2).

⁴⁷ Adopted on January 10, 2024, to maintain international peace and security and requires the Houthis in Yemen to: “Immediately stop all attacks on commercial and merchant vessels” and “Release the Galaxy Leader ship and its crew, which have been captured”.



the Baab-al-Mandab, in accordance with international law, and further underscoring that the transit passage of merchant and commercial vessels through the Red Sea must continue unimpeded”.⁴⁸

This principle has two connotations stated below.

B. Application to the Houthis

First, the freedom of the high seas means that the high seas are free from national sovereignty. Secondly, the ocean is free for all. It is for those reasons that the *UNSC Resolution 2722(2024)*⁴⁹ first demanded, “that the Houthis immediately cease all such attacks, which impede global commerce and undermine navigational rights and freedoms as well as regional peace and security, and further demands that the Houthis immediately release the *Galaxy Leader* and its crew”⁵⁰ and, secondly, affirmed “the exercise of navigational rights and freedoms by merchant and commercial vessels, in accordance with international law, must be respected, and takes note of the right of Member States, in accordance with international law, to defend their vessels from attacks, including those that undermine navigational rights and freedoms”.⁵¹

However, again, the Houthis could argue that as insurgents, they are not bound by the Yemeni ratification of UNCLOS or any other treaty obligations. That assumption is fallacious for three reasons: their status as NSA being irrelevant; upholding of their objection that would leave a vacuum; and the leadership of the internationally recognised Yemeni government is in exile in Aden leaving the opposing Houthis controlling the capital Sanaa and most vital of the territory in question. This impasse raises a unique and complex situation of “politically effective” but unrecognised NSAs posing challenges to the ratifications and denunciation of treaties under international law. These functions are the prerogatives of states, not non-state entities like the Houthis.

That leads to the further problems raised by the attacks: problems of flag identification and consequently the future prospects of maritime commerce in the region and beyond raised by the attacks.

⁴⁸ Preamble to the *UNSC Resolution 2722 (2024)* -S/RES/2722 (2024).

⁴⁹ For a text of the Resolution, see, <<http://unscr.com/en/resolutions/2722>>

⁵⁰ *ibid* paragraph 2.

⁵¹ *ibid* paragraph 3.



IV. FLAG IDENTIFICATION ISSUES AND FUTURE PROSPECTS

1. Flag State Identification Problems

The Houthis claim to be aiming at Israeli interest-vessels and then the US-UK flag vessels following the latter's intervention. This raises some problems. First, besides access to numerous publicly available ship identification websites and apps, to achieve those objectives, they must have access to accurate and confidential sources of information probably partly supplied by their Iranian backers. Secondly, even if they did possess accurate information, apart from the flag on the vessel and its IMO Identification Number, it is extremely difficult to identify both the real and beneficial interests in a vessel under the current murky conditions of ship registration, ownership and management structures.⁵² This is more so with the current state of shipping operations being predominantly open registries or flags of convenience shipping.

Take for example three of the main victimised vessels so far: *The Marlin Luanda*, *The Rudymar* and *The Sky II*. *The Marlin Luanda*, a tanker was struck by an anti-ship missile fired by Houthi forces. The vessel is: owned by Suntech Maritime, domiciled in Mumbai (India) and Singapore; flies the flag of the Marshall Islands; is operated on behalf of Trafigura (charterers) a multinational trading company domiciled in Singapore; operated by Oceonix Services Ltd a company domiciled in the UK; carrying Russian-produced naphtha; and sailing from Egypt to Singapore. In an obscure world of ship registration, it is difficult to identify the connection with the UK. The only connection with the UK is the Management Company (operators). However, the Houthis called it “British oil ship” — apparently on the basis of a UK-based company that services a financial lease on the vessel, which is chartered by Trafigura. The ultimate(beneficial) owners of the vessel are, however, institutional investors domiciled in Luxembourg.

Another vessel, the sunken *The Rudymar* was: flagged in Belize; operated by a Lebanese firm GMZ Ship Management Company S.A; crewed by Syrian sailors; registered to Golden Adventure Shipping with an address at the UK port of Southampton. A bulk carrier built in 1997, she previously sailed under the names *Ken Shin* from 1997, *Chatham Island* from 2009, and *Ikaria Island* from 2020, before being renamed *Rubymar*. Her cargo was from the United Arab Emirates'

⁵² See, Robert Wright, 'Houthis Blow Open Murky World of Ship Nationality' *The Financial Times*, 5 March 2024.



(UAE) sellers to Bulgarian buyers. The UK connection was only for convenience as the owners (Golden Adventure Shipping) are de-facto domiciled in Majuro, the Marshall Islands, who instead offer a Southampton (UK) empty one-roomed apartment, only as a correspondence address. Finally, the *Sky II*'s accommodation quarters were hit by a Houthi fired anti-ship missile and caught fire which was put out by the crew.

The vessel belongs to the Mediterranean Shipping Company (MSC), which is owned and operated by the Aponte Family out of its headquarters in Switzerland. However, this time, the Houthis might have got some of their facts right; one of the firm's top shareholders was born in what is now the State of Israel, although that still doesn't justify the unlawful attack against this or any other vessels. Some analysts suggest that Yemen's Houthi rebels' identified this connection and are targeting MSC vessels simply for *vengeance* because of the affiliation: although the Houthis assert that their campaign against shipping in the Red Sea is aimed only at disrupting Israeli commerce and applying political pressure to halt Israel's operation in Gaza. Available data to date demonstrates that only 10% of the vessels attacked so far had any Israeli, UK and US beneficial ownership connections.⁵³

Thus, in an already complex international industry with bifurcated registrations, ship management and financial connection between true and beneficial ownership, linking a vessel to Israel, the US and the UK can be a daunting task. This has resulted in targeting vessels without connections to either Israel, the UK or the US.

2. Future Prospects for Maritime Commerce

That notwithstanding, the Houthi attacks have far more serious consequences to world peace than the Somali piracy, which involved the UNSC intervention. Despite releasing the *Galaxy Leader* and her 25 crew and halting attacks on the UK and US ships, they have vowed to continue on Israeli interest vessels. For those reasons future prospects for shipping in the region remains bleak. There is, therefore, a need for a UN led concerted action. Disruption of shipping and world trade is a global concern. Like the international response to Somali piracy, the attacks, too, require an international response. Actions by the US, UK and Israel

⁵³ Joshua Minchin, 'A Year of Houthi Terror in Numbers' *Lloyds List*, 19 November 2024.



alone risk making confining it to the so-called *West v Houthi* issue.⁵⁴ Accordingly, it is argued that to avoid the continued damage to maritime transport and maritime trade, it might eventually require another UNSC approval for collective action as was the case with numerous resolutions relating to the Somali piracy. The Houthis and their backers are more likely to take note of a unified UN led international response.

Merchant shipping and global commerce do not exist in a vacuum. The Houthi attacks are only symptoms of a wider issue. They extend to onshore attacks. There is, therefore, the need, as noted by *UNSC Resolution 2277*, in [emphasizing], “the need to address the root causes, including the conflicts contributing to regional tensions and the disruption of maritime security in order to ensure a prompt, efficient, and effective response-”,⁵⁵ and in urging, “caution and restraint to avoid further escalation of the situation in the Red Sea and the broader region, and encourages enhanced diplomatic efforts by all parties to that end, including continued support for dialogue and Yemen’s peace process under the UN auspices”.⁵⁶ That would involve the UNSC invoking Article VII of the *UN Charter*, which enables the UNSC to take coercive action with respect to threats to the peace, breaches of the peace and acts of aggression.

Disruption of merchant shipping and world trade threatens all nations and calls for a global response similar to that against Somali piracy. Unilateral action by a few Member States could worsen matters. Once more, shipping and international trade will be the main losers.

CONCLUDING REMARKS

Although attacks on shipping is not new, this is different in time and magnitude. The current attacks has had a significant impact on merchant shipping and the global economy. First, in increased shipping costs. Freight rates and shipping insurance costs have risen due to the crisis. For example, shipping costs on the Shanghai-Rotterdam route doubled between December 1 and February 1.⁵⁷

⁵⁴ See: ‘Analysts Say the Move Risks Triggering a Regional Escalation’ *Skynews*, 12 January 2024; Jack Simpson, ‘What Impact Have UK and US Strikes Had on Red Sea Shipping Disruption?’ *The Guardian*, 16 January 2024.

⁵⁵ *UNSC Resolution 2272(2023)*, paragraph 7.

⁵⁶ *UNSC Resolution 2272(2023)*, paragraph 9.

⁵⁷ Céline Bacrot and Marc-Antoine Faure ‘Red Sea Crisis and Implications For Trade Facilitation in Africa’ *UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter* N°101 - First Quarter 2024” Article No. 118, 17 April 2024.



Second in the cost of longer travel distances. Cargo and tankers are now traveling up to 53% farther due to the crisis, which has increased CO₂ emissions.⁵⁸ Thirdly, in lowering trade levels. Longer delivery times are associated with lower trade. The attacks have re-routed most of the global trade away from the crucial maritime artery for consumer goods and energy supplies, a shift expected to trigger delays and rising prices from increased freights and insurance premiums.

There are further commercial consequences, including effects on purchasing logistics and supply chains. The attacks have, therefore, led many of the world's biggest shipping companies and cruise liners to avoid the area. It threatens to disrupt communications by cutting subsea, submarine and communication cables. Occurring in an-already volatile and polarised region and maritime commercial chokepoint, the Houthi attacks are a threat to the economic survival of most nations and peoples dependent on world trade. Accordingly, they are a threat to world peace. The region also happens to be the premier source of energy required to sustain global economic growth. Nearly half of critical shipping and trading chokepoints are also found in this relatively small region where southwestern Asia meets Europe and Africa: the Bosphorus Strait, the Suez Canal, the Bab-el-Mandeb Strait, and the Strait of Hormuz.

Against this backdrop, there is now an urgent need for a concerted, united and international effort to sort out the problem through the UNSC. Like the Somali piracy, the attacks are a threat to world peace and security necessitating the UNSC to invoke and take action under Part VII of the UN Charter. A comprehensive and purposely tailored UNSCR would mandate Member States to escort vessels, mount sea and aerial patrols of the area, exercise the right of visit, arrest and either prosecute the perpetrators or extradite them to other countries e.g., through transfer agreements and memoranda of understanding⁵⁹ or under Articles 105, 110, 112 and 113 of UNCLOS and Articles 11-13 of the Convention for the *Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* 1988 as amended, *inter alia*. That united approach had the wide support of the international community and resulted in the gathering of the

⁵⁸ Antonis Karamalegkos 'Red Sea Crisis Raises Shipping Carbon Emissions' *CZ App*, 29 August 2024.

⁵⁹ As was the case with Somali Pirates; see Ademuni-Odeke "Somali Piracy: the missing link in jurisdiction over foreign pirates under international law" *Journal of International Maritime Law* Vol.17 No.pp.1-26, 2011.



largest naval force ever, whether in war or peace time, and proved crucial in the fight against Somali piracy.

Such actions would have legal mandate and are preferable to the current unilateral military solutions actions by a handful of Western powers, which threatens to make it a Western backers' of *Israel v Axis of Resistance*(so called), It has certainly extended the Houthi attacks against Israeli interests to UK and US interests and those countries' merchant shipping to all shipping.

BIBLIOGRAPHY

- Ademuni-Odeke X, 'Shipping and the Gulf War' (1987) 10(3) Marine Policy Reports 4
- Bacrot C and Faure MA, 'Red Sea Crisis and Implications for Trade Facilitation in Africa' *UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter* N°101 - First Quarter 2024" Article No. 118, 17 April 2024
- Bartlett C, 'Vessels Go Dark to Avoid Houthi Attacks but May Still Be Vulnerable' *The Load Star*
- Clifton P, 'Cruise Ships Diverted from Red Sea Following Houthi Attacks' *BBC South News*, 14 February 2024
- Dean CJ, 'The Trans-Mediterranean Gas Pipeline' (1982) 67(3) *Geography* 258
- Dixon G, "'Severe Loss': Houthi Attacks Chop \$6bn Off Suez Canal Revenues' *TradeWinds*, 4 November 2024
- Ethirajan A, 'India Deploys Three Warships to Arabian Sea After Attack on Tanker' *BBC News*, Delhi, accessed 26 December 2023
- Feingold S, 'Red Sea Attacks: What Trade Experts Are Saying About the Shipping Disruptions' *World Economic Forum*, 20 February 2024
- Foreign Staff, 'British Cargo Ship Sinks After Houthi Attack in Red Sea' *The Telegraph*, 2 March 2024
- Gardner F, 'Could the Houthis Sabotage Undersea Cables?' *BBC News*, 7 February 2024
- Gregory J, 'Houthis Attack British-linked Tanker Marlin Luanda in Gulf of Aden' *BBC News*, 27 January 2024



Gritten D, 'Crucial Red Sea Data Cables Cut, Telecoms Firm Says' *BBC News*, 5 March 2024

Hedge Z, 'Houthis Knock Out Undersea Internet Connections in Red Sea' *Oil Price*, 28 February 2024

Karamalegkos A 'Red Sea Crisis Raises Shipping Carbon Emissions' *CZ App*, 29 August 2024

Lambrou C, 'The Implications of Piracy on Marine Insurance: Some Considerations for the Shipowner' (2012) 11(1) *WMU Journal of Maritime Affairs* 129

Lewis I, 'Red Sea Risks Open Door for Opportunistic Liner Players to Cash In' *TradeWinds*, 3 January 2024

Meade R, 'Ships Issue Armed Guard Warnings as Industry Weighs up Red Sea Security Dilemma' *Lloyds List*, 28 December 2023

Minchin J, 'A Year of Houthi Terror in Numbers' *Lloyds List*, 19 November 2024

Oladipo D and Demony C, 'Cruise Ships Cancelled over Houthi Attack Fears' *The Independent*, 19 January 2024

Pelham L, 'Cargo Ship Attacked by Houthis Sinks Off Yemen Coast' *BBC News*, 29 February 2024

Pietsch B, 'How Houthi Attacks on Ships in the Red Sea Threaten Israel's Economy' *Washington Post*, 20 January 2024

Saul J, 'Seafarers Can Refuse to Sail Through Red Sea as Houthis Step up Attacks' *Reuters*, 16 February 2024

Saul J, 'Shipping Industry Urges Caution on Use of Armed Guards on Red Sea Vessels' *Reuters*, 15 December 2023

Simpson J, 'What Impact Have UK and US Strikes Had on Red Sea Shipping Disruption?' *The Guardian*, 16 January 2024

Spender T, Cheetham J and Gardner F, 'Three Killed in Houthi Missile Attack on Cargo Ship in Gulf of Aden' *BBC News*, 6 March 2024

Todd S, 'Trucknet Sets up a Gulf-Israel/Egypt Land Bridge' *AJOT*, 12 January 2024



Tran H, 'What Attacks in the Red Sea Could Mean for the Global Economy' *Econographics*, 18 December 2023

Wright R, 'Houthis Blow Open Murky World of Ship Nationality' *The Financial Times*, 5 March 2024

'Analysts Say the Move Risks Triggering a Regional Escalation' *Skynews*, 12 January 2024

'Aramco's East-West Oil Pipeline Honoured by Industry' *Aramco News*, 13 September 2017

'Houthis Say They Carried Out Drone Attack on Israeli Port of Eilat' *Aljazeera News*, 26 December 2023

'Maritime Piracy, A Resurgent Business and Other Threats To Shipping: How The Insurance Industry Handling The Arising Issues' *Hellenic News*, www.hellenicshippingnews.com/maritime-piracy-a-resurgent-business-and-other-threats-to-shipping-how-the-insurance-industry-handling-the-arising-issues/

'New Houthi Tactics Put Seafarers on Edge' *Splash News*, 14 January 2025

'Pirates Targeting Ships Diverted from Red Sea, Warns UN Shipping Chief' *The Financial Times*, accessed 25 February 2024

'Who Are The Houthis and Why Are They Attacking Red Sea Ships?' *BBC News*, accessed 5 February 2024



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

*TURKISH COMMERCIAL CODE AND THE AUTONOMOUS VESSELS: AN
EVALUATION OF THE FIFTH BOOK PROVISIONS APPLICABLE TO
SHIPPING LAW*

Dr. Öğr. Üyesi Selim CİĞER**

ÖZ

Yeni tip, ya da sıklıkla kullanıldığı şekliyle, otonom gemilerin yakın bir gelecekte deniz ticaretinde yaygın şekilde kullanıma geçecekleri öngörülmektedir. Bazı projeksiyonlara göre 2030 yılına gelindiğinde denizcilikte yeni teknolojiler ve otonom gemilere ait pazarın global ölçekte 278 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. Bu pazardan pay almak amacıyla yapılan hazırlıklar çerçevesinde, bazı ülkeler ulusal mevzuatlarını otonom gemilere uyumlu hale getirmek için geçtiğimiz yıllarda bir dizi kanun değişikliği gerçekleştirmiştir. Bu gelişmeler ışığında meselenin Türk Hukuku bağlamında da ele alınmasında isabet olduğu değerlendirilmektedir. Bu nedenle, bu çalışmada Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) beşinci kitap hükümlerinin yeni tip gemilere uyumu incelenerek, mevcut hükümlerin otonom gemilere uygulanması bakımından ortaya çıkması muhtemel problemlerin tespiti ile çözümü kapsamında TTK hükümlerinde yapılabilecek

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 15.06.2025 / Kabul Tarihi: 08.08.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1720200.

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: Bu çalışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından 220K072 Numaralı proje ile desteklenmiştir. Projeye verdiği destekten ötürü TÜBİTAK'a teşekkürlerimizi sunarız. Ayrıca, vesileyle, proje bünyesinde beraber çalışma imkanı bulduğum proje yürütücüsü Dr. Öğr. Üyesi Ceren Cerit Dindar, araştırmacı, Doç Dr. Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz ve projede bursiyer olarak görev yapmış Dr. Mustafa Yılmaz olmak üzere tüm proje ekibine içten teşekkürlerimi sunmak isterim.

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



değişikliklere ilişkin bazı öneriler sunulması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede, beşinci kitap hükümlerinin kayda değer bir bölümünün uygulanması bakımından önemli sorunlar beklenmediği söylenebilir. Bununla beraber, kanunda bulunan yüze yakın madde otonom gemilere uygulanma kabiliyetinden ya kısmen ya da bütünüyle, yoksundur ya da mahiyeti itibarıyla otonom gemiler ile uyumsuzdur. Dolayısıyla bu hükümlerin otonom gemiler bağlamında da uygulanabilmesini temin etmek için bazı değişikliklerin gerçekleştirilmesi şart görünmektedir. Öte yandan, bu amacın bazı temel hükümlerde yapılacak ekleme ve değişikliklerle gerçekleştirilebileceği kanısındayız. Böylelikle yeni tip gemilere özel olarak kaleme alınacak düzenlemeler tamamlanana kadar, TTK beşinci kitap hükümlerinin otonom gemilere uygulanmasının bir ara çözüm olarak benimsenmesi mümkün olacaktır.

Anahtar kelimeler: •Otonom Gemiler •Kontrol Merkezi •Kaptan ve Gemi Adamları •Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı •Türk Koster Filosu

ABSTRACT

It is widely envisaged that the new technology vessels will come into widespread use in shipping in the near future. Some projections estimate that the global market for new technologies and autonomous ships in the maritime sector will reach USD 278 billion by 2030. Several countries have already amended their national legislation to make it compatible with autonomous ships, in the course of preparations for securing a share of this market. These recent developments warrant an evaluation of whether Turkish law is compatible with the autonomous vessels. Accordingly, this study aims to analyse how the provisions of the fifth book of the Turkish Commercial Code align with these new technology vessels, with a view to identifying potential problems and considering probable solutions. Consequently, a major part of the provisions examined here are regarded as also applicable to autonomous vessels with no significant difficulties. Nevertheless, approximately one hundred articles of the Turkish Commercial Code are either, wholly or partially, inapplicable to autonomous vessels, or are inherently incompatible with them. Therefore, certain amendments appear necessary to ensure that these provisions can also be applied in the context of autonomous ships. It is submitted here that this objective can be achieved through a modest amendment by affecting modifications to a number of central provisions or adding a number of provisions. Thus, the application of Turkish Commercial Code to autonomous vessels can be regarded as a viable interim solution, until regulations specifically drafted for new technology vessels are enacted.

Keywords: •Autonomous Vessels •Remote Control Centre •Master and the Crew •Short Sea Shipping •Coasters

GİRİŞ

Deniz ticaretinde yeni tip, ya da sıklıkla ifade edildiği şekliyle, otonom gemilerin kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. Yakın bir gelecekte otonom gemilerin Türk karasularında sefer icra edecekleri ve Türk limanlarında taşıma faaliyetlerini ifa edecekleri tahmin edilmektedir. Geçtiğimiz yıllarda, doktrinde



ulusal ve uluslararası nitelikli deniz hukuku düzenlemelerinin otonom gemilere uygulanmasını değerlendiren çok sayıda hukuki inceleme kaleme alındığı gibi,¹ Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comité Maritime International* - CMI)² ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization* - IMO)³ gibi kuruluşların bünyesinde de konuyla ilgili kapsamlı çalışmalar gerçekleştirildiği vakidir. Dahası bir süredir, bazı devletlerin ulusal mevzuatta değişiklikler gerçekleştirerek, otonom gemilere uygulanacak hükümlere ilişkin düzenlemeler yapmak yoluna gittikleri görülmektedir.⁴

Türkiye’de, hâlihazırda, konu üzerinde herhangi bir yasama çalışması veya bu yönde bir hazırlık bulunmadığından,⁵ kuvvetle muhtemel olarak yeni tip gemilerin tarafı olduğu uyuşmazlıklarda da mevcut hükümlerin uygulanması söz konusu olacaktır. Ancak bu düzenlemelerin yeni tip gemilerin ihtiyaçlarına ne derece karşılık verebileceği hususu tartışmaya açıktır. Dolayısıyla meselenin Türk Ticaret Kanunu (TTK) hükümleri bakımından da incelenmesi gerekir. Bu amaçla, çalışmada, önce yeni tip gemilere ilişkin genel bir çerçeve çizilerek, bu tür gemilerin Türkiye bakımından muhtemel etkileri değerlendirilecek, sonrasında da TTK’nın Beşinci Kitap hükümlerinin yeni tip gemilere uygulanma kabiliyeti incelenecektir. İlgili hükümlerin uygulaması bakımından problem teşkil edebilecek hususlar belirlendikten sonra, bu sorunların giderilmesi için neler yapılabileceği üzerinde durulacaktır. Nihayet, bu amaçla başka ülkelerde yapılan benzer çalışmalara işaret edildikten sonra, çalışma TTK’nın ilgili hükümlerinde gerçekleştirilebilecek bazı değişiklik önerileri ile sona erecektir.

¹ Bkz. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *Artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021; Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021).

² Comité Maritime International (CMI), “Maritime Law for MASS”, <<https://comitemaritime.org/work/mass/>> s.e.t. 22 Temmuz 2025.

³ International Maritime Organization (IMO), ‘Autonomous shipping’ regulatory scoping exercise completed’ <<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/autonomous-shipping.aspx>> s.e.t. . 22 Temmuz 2025.

⁴ Bkz. dn. 156 vd.

⁵ Kübra Ecemiş Yılmaz, ‘Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları’ (2023) 31(2) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 429, 449-450.



I. YENİ TİP GEMİLER VE TÜRKİYE

Yeni gemi tiplerinin kavramsal çerçevesine ilişkin bir değerlendirmeye⁶ burada yer vermek olanağı bulunmamaktaysa da incelemenin odak noktasındaki gemilere ilişkin bazı esasların, kısaca, vurgulanması zaruri görülmektedir. Doktrinde zaman zaman farklı terimlerle anılmak ve değişik şekillerde tanımlanmakla birlikte,⁷ IMO'nun tanımına göre otonom gemileri “değişen seviyelerde de olsa, insan etkileşiminden bağımsız olarak işletilebilecek gemiler” olarak ifade etmek mümkündür.⁸ Otonom gemilerin, değişken otonomi seviyesi prensibine dayalı olarak sürekli insan denetimine ihtiyaç duyulmayan yüksek otonomi seviyelerinden, kontrolün doğrudan insana ait olduğu düşük otonomi seviyelerine kadar değişen bir yelpazede, farklı otonomi seviyeleri arasında geçiş yapabileceği öngörülmektedir.⁹ Böylelikle, geminin rutin işleyişi sırasında büyük ölçüde yüksek otonomi seviyelerinde bulunacağına, ancak otonom seyir sisteminin güvenli şekilde işleyişi temin edemeyeceğine karar verdiği hallerde insan kontrolünün gerekeceğine işaret edilebilir. Dolayısıyla, istisnai de olsa, belirli hallerde geminin doğrudan insan müdahalesine ihtiyaç duyabileceğini söylemek gerekir. Geminin üzerindeki insan kontrolü ise konvansiyonel gemilerde olduğu gibi gemide bulunan mürettebat tarafından sağlanabileceği gibi, uzaktan kontrol kabiliyetini haiz yeni tip gemilerde karada bulunan kontrol merkezi tarafından da sağlanabilir. Öte yandan, yaşlanan nüfus

⁶ Bu tür bir incelemeye başka bir çalışmada yer verilmiştir: Selim Çiğer, ‘Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO’nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler’ (2024) 82(4) İstanbul Hukuk Mecmuası 1135. (‘Otonomi’)

⁷ Terminoloji hususunda daha geniş bir inceleme için bkz. Ecemiş Yılmaz, 429; Selim Çiğer, ‘Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan - TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme’, Sezer İlgin ve Bülent Sözer (eds), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar* (Vedat Yayıncılık, 2021) 463, 467 (‘Kaptan’); Doktrinde “otonom gemi” bir çatı kavram olarak geniş kabul görmekteyse de otonominin terim anlamının getirdiği ön kabuller sebebiyle, “yeni tip gemi” kavramının bir çatı kavram olarak daha elverişli olduğu düşüncesindeyiz, bkz. Çiğer, ‘Otonomi’, 1139 vd. Dolayısıyla bu çalışma bağlamında genellikle “yeni tip gemi” kavramı tercih edilecekse de, bu kavram ile aynı manada, genel bir kategori ismini ifade eder şekilde, doktrinde yaygın kabul gören “otonom gemi” terimi de yer yer kullanılmaktadır. “Mürettebatsız gemi” ise, daha dar bir anlamda, sadece mürettebatsız şekilde işletilen yeni tip gemileri ayırt ve ifade etmek için kullanılacaktır.

⁸ IMO, ‘Outcome Of The Regulatory Scoping Exercise For The Use Of Maritime Autonomous Surface’, (MSC.1/Circ.1638) <[https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20\(Secretariat\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20(Secretariat).pdf)> s.e.t. 1 Haziran 2025.

⁹ Çiğer, ‘Otonomi’, 1170-1171.



ve mesleğin zorlukları sebebiyle halihazırda yetişmiş gemi adamı temininde yaşanan zorluklar, geminin insansız olarak tasarlanması sonucu geminin taşıma kapasitesi ve emisyon salınımı gibi hususlarda gerçekleştirilebilecek iyileştirmeler, bir merkezden birden çok geminin kontrol edilebilmesi sayesinde personel masraflarında gerçekleşecek tasarruf gibi faktörlerin etkisiyle gemi üzerindeki insan kontrolünün, konuyla ilgili çoğu projeksiyon bakımından, uzaktan kontrol vasıtasıyla gerçekleşeceği öngörülmektedir.¹⁰

Dolayısıyla, sayılan avantajların hayata geçirilebilmesi için otonom gemilerin izlenmesi ve denetlenmesi görevlerini ifa edecek olan kontrol merkezleri kurulması ve bu merkezlerde görev yapacak personelin istihdam edilmesi gerekmektedir. Kontrol merkezlerinin, gerekmesi halinde geminin doğrudan kontrolünü devralması ve gemiyi güvenli şekilde yönetebilmesi beklenmektedir. Böyle bir operasyon, kontrol merkezinin geminin denizdeki koşullara ilişkin kameralar, alıcı ve sensörler vasıtasıyla topladığı görüntü ve verilere ulaşarak, çevresel faktörleri dikkate alarak karar vermesi ve icra etmesini gerektirir.¹¹ Bunun gerçekleştirilebilmesi için ise gemi ile merkez arasında yüksek çözünürlüklü ve kesintisiz bir veri iletişimi zorunludur.¹² Kıyı denizciliği ve liman alanlarında bu iletişimi sağlamak için karasal telekomünikasyon altyapısı kullanılabilirken, açık deniz seferleri bakımından söz konusu olacağı gibi, mesafe kıyıdan itibaren yüz kilometrelik bir uzaklığı aştığında bu tür bir veri alışverişi için uydu bağlantısı öne çıkan tek uygun alternatiftir.¹³ Muhtemel kapasite sorunları, bağlantının iletilmesinde gecikme (*latency*) ve maliyet gibi etkenler sebebiyle, uydu altyapısı yerine kontrol merkezi ile gemi arasındaki

¹⁰ Håvard Nordahl ve diğerleri, 'AUTOSHIP: [D8.2] Roadmap for Autonomous ship adoption and development' <<https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5f9b24179&appId=PPGMS>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 34 vd.

¹¹ Bjørn Johan Vartdal, Rolf Skjong ve Asun Lera St.Clair, 'DNV GL - Maritime Position Paper: Remote-controlled and autonomous ships', <<https://www.dnv.com/maritime/publications/remote-controlled-autonomous-ships-paper-download.html>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 9.

¹² Cığır, 'Otonomi', 1145.

¹³ Marko Höyhty ve diğerleri, 'Connectivity for Autonomous Ships: Architecture, Use Cases, and Research Challenges', (2017) International Conference on Information and Communication Technology Convergence (ICTC), Jeju, 345 s.e.t. 1 Haziran 2025, 347; AAWA, 'Position Paper: Remote and Autonomous Ships - Next Steps', <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/customers/marine/ship-intel/aawa-whitepaper-210616.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 12-13; Vartdal ve diğerleri, 10; Wright R, *Unmanned and Autonomous Ships: An Overview of MASS* (Routledge, 2020) 156.



iletişimi karasal bağlantı olanakları ile sağlamak çok daha avantajlıdır.¹⁴ Ayrıca, uzaktan kontrolün gerçekleşebilmesi gemiye iletilecek veya gemiden merkeze gönderilecek sinyallerin ulaşması için geçecek zaman, kaçınılmaz olarak, bağlantıda gecikmelere (*latency*) sebep olmaktadır.¹⁵ Bu durum, gemi ve merkez arasında, yüksek bant genişliğine sahip ve düşük gecikmeli bir bağlantının elzem görüldüğü özellikle trafiğin yoğun olduğu liman alanları veya su yollarında geminin uzaktan kontrol vasıtasıyla yapacağı manevralar bakımından risk teşkil etmektedir.¹⁶ Bu nedenle, geminin sefer boyunca tek bir merkezden kontrol edilmesi yerine, havaalanı kulelerine benzer şekilde, rotası üzerindeki belirli merkezlere bağlanarak bulunduğu bölgeye yakın kontrol merkezlerinin kontrolü altında sefer gerçekleştirmesi kuvvetle muhtemeldir.¹⁷ Gerçekten de otonom gemilerin geniş biçimde kabul görebilmesi için aşılması gereken aşamalardan birisi de farklı otonom gemilerle, limanlar, kontrol merkezleri arasında ortak işlerliği sağlamak amacıyla standartların belirlenmesi olarak işaret edilmektedir.¹⁸ Bu sayede, onay ve sürvey süreçleri basitleşeceği gibi, üretim, bakım ve işletme maliyetleri düşürülecek, liman ve uzaktan kontrol merkezlerinin geniş bir yelpazede farklı üretim gemilere hizmet verebilmesi mümkün hale gelecektir.¹⁹ Görüldüğü üzere, yeni tip gemilerin işletilmesi bakımından, kontrol merkezleri liman altyapısı kadar elzem durumdadır. Dolayısıyla, yeni tip gemilerin bu tür bir kontrol merkezi ağının kurulabileceği bölgelerde yaygınlaşmasının daha olası olduğu söylenebilir. Gerçekten de, konuyla ilgili projeksiyonların çoğunda, yeni tip gemilerin ilk olarak iç su yolları ve kıyı denizciliği rotalarında uygulamaya geçeceği tahmin edilmektedir.²⁰

Konuya bu açıdan bakıldığında, Türkiye'nin otonom gemi teknolojilerine uyum bakımından bazı avantajları olduğuna işaret etmek mümkündür.²¹ Bu avantajlardan ilki, Türkiye'nin coğrafi özellikleri ve yetişmiş insan kaynağıdır.

¹⁴ Vartdal ve diğerleri 10; Wright, 156.

¹⁵ AAWA, 64-65.

¹⁶ AAWA, 9.

¹⁷ Krş. Bülent Sözer, *Unmanned Ships and the Law*, (Informa Law from Routledge 2023), 85 ve 95 (Unmanned); Ceren Cerit Dindar, 'Autonomous Ships and Time Charterparties' James Kraska ve Young Kil Park (eds) *Marine Technology, Ocean Governance and Law of the Sea* (Cambridge University Press 2025) (*Yayın aşamasında*), dn. 70'e ait cümle; ayrıca bazı projeksiyonlar için bkz. Serap Helvacı ve Hakan Muran, 'Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği', (2022) 1 Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 31, 74-75.

¹⁸ Nordahl ve diğerleri, 68.

¹⁹ ibid.

²⁰ ibid 19-20; AAWA, 58.

²¹ Ecemiş Yılmaz, 456.



Bir yarımada ülkesi olan Türkiye'nin, Akdeniz ve Karadeniz'deki kıyı uzunluğu toplam 8000 kilometrenin üzerinde olduğu gibi, kıyı bölgeleri nüfus ve ekonomik gelişmişlik bakımından zengindir.²² Toplam 180 liman tesisi bulunan ülkemizde, 2023 rakamlarına göre limanlara uğrayan gemi sayısı 60 binin üzerindedir.²³ 2022 yılı verilerine göre liman işletmeciliği bakımından Türkiye Avrupa'da 3. sırada olup, toplam 526 Milyon tonun üzerinde yük elleçlenmiştir.²⁴ 2023 yılı istatistiklerine göre ise, Türkiye'de 36 bini zabitan sınıfından olmak üzere toplam 140 binin üzerinde gemi adamı bulunmakta, her sene bu sayıya 3500'ün üzerinde zabıt adayı eklenmektedir.²⁵ Türkiye yirmi seneyi aşkın bir süredir, benzer teknolojiler kullanan, insansız hava aracı üretimi gerçekleştiren, sivil ve askeri amaçlarla faal olarak kullanan ülkelerden birisi olduğu gibi,²⁶ henüz Türkiye'de kullanıma geçmemiş²⁷ olmakla beraber, Türk tersanelerinde hem askeri gemi²⁸ hem de ticari amaçlarla kullanılacak otonom gemi²⁹ üretimi³⁰ gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, hem kıyı uzunluğu hem de yetmişmiş insan kaynağı bakımından Türkiye'nin etkin bir kara kontrol merkezi

²² Özlem Simav ve diğerleri, 'Kıyı Etkilenebilirlik Göstergesi ile Türkiye Kıyıları Risk Alanlarının Tespiti' (2015) 153(81) Harita Dergisi, 1-8, 2.

²³ İMEAK Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu (2024), <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2024/Denizcilik%20Sekt%C3%B6r%20Raporu%202023_web2.pdf> s.e.t. 1 Haziran 2025, 176 ve 181.

²⁴ Denizcilik Dergisi, Türk limanları Avrupa'da 3. sıraya yükseldi (22 Nis 2022), <<https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turk-limanlari-avrupada-3-siraya-yukseldi/>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

²⁵ Ulaştırma Bakanlığı, Denizci Ülke Türkiye Dünyada 12. Sırada, (25 Haziran 2024) <<https://www.uab.gov.tr/haberler/denizci-ulke-turkiye-dunyada-12-sirada>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

²⁶ Arife Yıldız Ünal, Türkiye'de İHA pilotu sayısı 1,6 milyona yaklaştı (Anadolu Ajansı 12 Nisan 2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/turkiyede-ih-pilotu-sayisi-1-6-milyona-yaklasti/3536009?>> s.e.t. 1 Haziran 2025; A Rossiter & B. J Cannon 'Turkey's Rise as a Drone Power: Trial by Fire' (2022) 38(2) Defense & Security Analysis, 210; Ü Aydın. & E. Ateş & H. Öztürk 'Comparative And Dynamic Analysis of Türkiye's Competitiveness in Unmanned Aerial Vehicles', (2024) 32(62) Sosyoekonomi, 11.

²⁷ Çöp toplamak için kullanılan küçük deniz araçları haricinde, detay için bkz. Ecemiş Yılmaz, 448-449.

²⁸ Alara Türkeli, 'Ulaq 12'nin tüm atış testleri tamam', Haber Denizde <<https://www.haberdendizde.com/denizde-gundem/ulaq-12un-tum-atis-testleri-tamam/>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

²⁹ Tersan Shipyard, 'Tersan Tersanesi ve Fjord1 AS Teslimatlar ve Yeni Projelerle İş Birliklerini Genişletiyor' <<https://tersanshipyard.com/tr/haberler/tersan-tersanesi-ve-fjord1-as-teslimatlar-ve-yeni-projelerle-is-birliklerini-genisletiyor>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

³⁰ Bkz. İlknur Uluğ Cicim ve İrem Banu Başer Öcal, 'Türk Hukukuna Göre Otonom Gemi Uzaktan Kontrol Merkezi Personelinin İş Sözleşmesine Uygulanacak Kanunun Belirlenmesi' (2025) 27 (1) Dokuz Eylül Hukuk Fakültesi Dergisi 511, 515.



ağı kurarak, otonom gemilerin işletilmesi bakımından bölgesel bir merkez haline gelmesi potansiyeli oldukça yüksektir.

Yeni tip gemilerin hayata geçirilmesi bağlamında Türkiye'nin ikinci avantajı ise, otonom gemi teknolojilerinin yakın gelecekte yaygın kullanıma geçmesi beklenen kıyı denizciliği rotalarında önemli aktörlerden biri olan Avrupa Birliği (AB) ile mevcut ticari ilişkileridir. Yukarıda, yaygın bir uzaktan kontrol merkezi ağına yakınlığı sebebiyle, kısa mesafe deniz taşımacılığının otonom gemilerin hayata geçirilmesi açısından elverişli bir alan teşkil ettiği ifade edilmiştir. Ancak, otonom gemiler bağlamında kıyı denizciliğinin başka avantajlarına da işaret edilebilir. Zira, yeni tip gemilerin mürettebatsız işletilecek olması sebebiyle personel maaşlarından edilecek tasarruflar ve gemide insan barınmasına elverişli kısımlar bulunması gerekmeyeceği için taşıma kapasitesindeki artışın sonucu olarak sağlanacak verimlilikten³¹ kaynaklanan iktisadi faydalar esasen koster vb. tipi küçük gemiler için daha anlamlıdır.³² Benzer şekilde, halihazırda, sefer sırasında mürettebat tarafından gerçekleştirilen rutin bakımların okyanus aşırı seferler yapan mürettebatsız gemilerde nasıl ikame edileceği belirsiz olmasına³³ karşın, kıyı denizciliği rotalarında böyle bir sorun yoktur. Zira, kısa mesafe deniz taşımacılığında denizde geçen süre ve bir sonraki limana olan mesafe daha kısa olduğu için, geminin rutin bakım veya tamirinin limanda gerçekleştirilmesi mümkündür.³⁴ Bütün bu faktörler göz önünde bulundurulduğunda, otonom gemilerin, okyanus aşırı veya uzak yol seferlerindense, ilk olarak kıyı denizciliğinde yaygınlaşmasının kuvvetle muhtemel olduğunu kabul etmek gerekir. Bu bakımdan, hâlihazırda AB ülkeleri ile Akdeniz ve Karadeniz ülkelerindeki limanlar arasında gerçekleşen ve yıllık 1.6 Milyar ton yük hacmine ulaşan yoğun kısa mesafe deniz taşımacılığı faaliyetleri³⁵ sebebiyle AB, otonom gemilerin hayata geçişi bakımından uygun zemin teşkil eden bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Üstelik bu durum, 2050'ye kadar taşımadan kaynaklı sera gazı

³¹ Bu kısımların gemide bulunmaması sonucunda aynı zamanda geminin kayda değer ölçüde yakıt tasarrufu gerçekleştirmesi ve emisyon salınımının azalması da beklenmektedir, bkz. A Akbar ve diğerleri 'An economic analysis of introducing autonomous ships in a short-sea liner shipping network' (2021) 28 Intl. Trans. in Op. Res, 1740; Nordahl ve diğerleri, 52

³² Nordahl ve diğerleri, 34 ve 94.

³³ Wright 24 ve 69 vd.

³⁴ Nordahl ve diğerleri, 97.

³⁵ Bu rakam 2023 verilerine göre ana AB limanlarında gerçekleşen deniz yolu taşımasının yaklaşık yüzde 56'sına tekabül etmektedir, Bkz. Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods', <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods> s.e.t. 1 Haziran 2025.



emisyonlarının yüzde 60'a kadar azaltılması ve 300 km'nin üzerindeki kara yolu rotalarının kısmen başka taşıma yollarına aktarılması gibi amaçları doğrultusunda, kısa mesafe deniz taşımacılığı performansını arttırmak amacındaki AB'nin stratejik hedefleri ile de uygunluk gösterir.³⁶ Nitekim, son beş sene içerisinde, otonom gemi ve ilgili teknolojilerin, potansiyel olarak kısa mesafe taşımasında kullanılmasını inceleyen AB fonlarıyla desteklenen üç araştırma projesi yürütülerek, otonom gemilerin mevcut kısa mesafe deniz taşımacılığı çerçevesine ne şekilde entegre edilebileceği farklı açılardan değerlendirilmiştir.³⁷ Dolayısıyla AB'nin ulaşım sektörü bakımından stratejik hedeflerinin gerçekleştirilmesinde otonom gemilerin önemli rol oynaması kuvvetle muhtemel görünmektedir.³⁸

Bu durumun Türk denizcilik sektörü açısından bir fırsat teşkil edeceği söylenebilir. Zira, 12 bin *dead weight ton* (DWT) altındaki gemilerden oluşan ve sayısı 700'ün üzerinde bulunan Türk koster filosu³⁹ sayesinde, AB ülkeleri ile Akdeniz ve Karadeniz ülkelerindeki limanlar arasında gerçekleşen kısa mesafe deniz taşımacılığında toplam 340 milyon tonun üzerinde taşınan yük ile ülkemiz bu ticaretten en yüksek pay alan ülkelerden biri durumundadır.⁴⁰ Dolayısıyla, Türk denizcilik sektörü çoğunlukla koster tipi görece küçük sayılabilecek gemilerin kullanıldığı kısa mesafe deniz taşımasında aktif rol üstlenmektedir. Buna ek olarak, koster filosunun çoğunlukla yaşı otuzun üzerinde bulunan, ekonomik ömrünü tamamlamaya yakın, gemilerden oluştuğu da göz önünde bulundurulursa,⁴¹ otonom gemilerin yaygın kullanıma geçmesini sağlamak amacıyla yapılacak yatırımların koster filosunun yenilenmesine de katkıda bulunacağı söylenebilir. Dolayısıyla, Türkiye'nin hem otonom gemilerin

³⁶ European Commission, 'Short sea shipping', <https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/short-sea-shipping_en> s.e.t. 1 Haziran 2025.

³⁷ P. M, Batista Santos & T. A. Santos 'Short Sea Shipping in the Age of Sustainability, Autonomous Navigation and Digitalization' (2024) 12(2) Journal of Marine Science and Engineering 252, 269-270.

³⁸ Nordahl ve diğerleri, 13.

³⁹ 2018 rakamları için, bkz. İsmail Demir, 'Koster Filosunun Geliştirilmesine Yönelik Kanuni Düzenleme' (2018) 1 DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi 11, 18 ('Koster').

⁴⁰ Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods', <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods> s.e.t. 1 Haziran 2025.

⁴¹ Ali Bozoğlu, 'Koster Filomuz Yenilenmeli!' (23 Ağustos 2024), <<https://www.denizhaber.com/yazarlar/ali-bozoglu/koster-filomuz-yenilenmeli/123511>> s.e.t. 1 Haziran 2025.



muhtemelen, geniş ölçekli şekilde, ilk olarak uygulamaya geçeceği bölgelerden birinde önemli pazar payına sahip olan koster filosu, hem de coğrafi konumu ve yetişmiş insan kaynağı avantajıyla otonom gemilerin işletilmesi için gerekli kontrol merkezi ağı kurmak için elverişli imkânlarla sahip olması sebebiyle bu dönüşümden pay alması mümkün görünmektedir. Ayrıca, bu alanda yapılacak yatırımların nihai olarak Türk denizcilik sektörünün dinamikleri ile de uyumlu olduğunu işaret etmek mümkündür.

Otonom gemi teknolojilerinin, önümüzdeki yıllarda, küresel ölçekte büyük bir ekonomik pazar yaratması beklenmektedir. Zira, henüz emekleme döneminde olsalar dahi, hâlihazırda binin üzerinde yeni tip gemi bulunduğu ve küresel otonom gemi pazarının piyasa değerinin 88 milyar dolar civarında olduğu ifade edilmektedir.⁴² 2030 yılına gelindiğinde ise bu rakamın 150 milyar dolara, geniş manada yeni gemi teknolojilerine ait pazarın ise yüzde 170'e yakın oranda büyüyerek 278 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir.⁴³ Bu pazardan pay almak amacıyla pek çok ülke otonom gemi ve otonom gemi teknolojilerinin kullanımına yönelik hazırlık yapmaktadır. Örneğin, 2019 yılında hem denizcilik piyasasındaki mevcut konumunu korumak hem de otonom gemi ve yeni gemi teknolojileri alanında öncü pozisyonunda bulunabilmek stratejisi doğrultusunda, Birleşik Krallık hükümeti tarafından, yatırım, altyapı hazırlığı ve ar-ge çalışmalarının yanı sıra, denizcilik mevzuatında kapsamlı değişiklikler yapılmasını amaçlayan bir yol haritası duyurulmuştur.⁴⁴ Bu kapsamda hazırlanan raporlara göre, bu amaçlar bakımından etkin bir hukuki çerçevenin kilit konumda olduğu söylenebilir; zira, otonom gemilere ilişkin özel düzenlemelerin eksikliği otonom gemi teknolojilerinin ülke sınırları içinde gelişimine ve Birleşik Krallığın bu alanda öne çıkmasına engel olarak görülmektedir.⁴⁵ Durumun Türkiye açısından da benzer olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu

⁴² UK Department of Transport, 'Maritime Autonomy and Remote Operations - Impact Assessment' 14 Eylül 2023, <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/650198b239d9f100143d3a41/fot-regulatory-review-maritime-autonomy-and-remote-operations-final-impact-assessment.pdf?utm_source=chatgpt.com#page=8.03> s.e.t. 1 Haziran 2025, 11-12.

⁴³ ibid.

⁴⁴ *Technology and Innovation in UK Maritime: The case of Autonomy*, (Crown Copyright 2019) <<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5e85cad486650c744088a06e/technology-innovation-route-map-document.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

⁴⁵ UK Department of Transport, 'Maritime Autonomy and Remote Operations Impact Assessment', 1 ve 14; Bu konuda ayrıca bkz. Nordahl ve diğerleri, 20.



bağlamda, yukarıda ifade edilen amaçların gerçekleştirilmesi için benzer bir hazırlığın Türk Hukuku bakımından da gerektiği açıktır.

II. YENİ TİP GEMİLER VE TÜRK TİCARET KANUNU

1. Genel Olarak

Bilindiği üzere TTK, Türk özel hukuku bakımından temel kanun niteliğinde olup, deniz ticareti hukuku bakımından da asli kaynağı teşkil etmektedir.⁴⁶ 8 kısımdan oluşan TTK'nın Deniz Ticareti başlıklı Beşinci Kitabı, gemi ve ticaret gemilerini tanımlayarak, bayrak çekme hakkı, gemi sicili ve sicil işlemleri, gemi mülkiyeti ve gemi ipoteği, donatan ve donatanın sorumluluğu, navlun sözleşmeleri ve taşıyanın sorumluluğu, çatma, kurtarma, gemi alacaklısı hakkı, deniz alacakları ve deniz hukukunda cebri icra gibi konulara ilişkin kapsamlı düzenlemeler içermektedir. Bu sebeple, TTK Beşinci Kitap hükümlerinin yeni tip gemilere uygulama kabiliyetinin öncelikli olarak değerlendirilmesi gerekir.

TTK'nın uygulaması bakımından, ilk olarak, yeni tip gemilerin kanunun kapsamı içerisinde bulunup bulunmadığı hususunun incelenmesi şarttır. Zira, bilindiği üzere, TTK'nın Beşinci Kitap hükümlerinin uygulama alanı bulabilmesi için, kural olarak, gemi, TTK m. 931 bağlamında bir ticaret gemisi teşkil etmelidir veya TTK m. 935.2'de sayılan istisnaların kapsamında bulunmalıdır. Yeni tip gemilerin TTK m. 931 hükmü bağlamında gemi sayılıp sayılmadığı hususu,⁴⁷ daha önce başka bir çalışmada geniş şekilde incelenmiş

⁴⁶ Krş. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku - I* (15. Baskı, Oniki Levha Yayınları, 2009), 35; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt 1* (Oniki Levha Yayınları 2017) 1; Emine Yazıcıoğlu, *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16. Baskı, Filiz Kitabevi 2020), 23-24; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku - I* (6. Baskı, Vedat Kitapçılık 2022), 4. (Deniz Ticareti).

⁴⁷ Doktrinde, bu hususta ifade edilen görüşlerin büyük ölçüde ittifak ettiği söylenebilir: bkz. Doğuş Taylan Türkel, 'Donatanın İnsansız Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Genel Tehlike Sorumluluğu (BK M.71)', Sezer Ilgın ve Bülent Sözer (edr), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar* (Vedat Yayıncılık 2021) 593-594; Mustafa Yılmaz, *Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu* (Yetkin Yayınevi 2022), 108-109; krş. Bülent Sözer, 'Mürettebatsız Gemiler - Unmanned Ships', Serap Amasya (ed) *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar ve Sorumluluğu - Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu*, (Oniki Levha 2020), 43, 52-55 ('Mürettebatsız'); Kübra Var Türk, 'Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi' (2021) 37 Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 153, 172-173; Gözüyeşil F. Fırat, 'Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız Ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi Ve Gözcülük Görevi' (2021) 66 (1) Adalet Dergisi 193, 209; Ömer Can Mehmet Akbaba ve Belin Köroğlu Ölmez, 'Otonom Gemilerde Taşıyanın Sorumluluğu', (2024) 7(3) Necmettin Erbakan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 887, 89.



yeni tip gemilerin “gemi” niteliği taşıması açısından kanunda herhangi bir engel bulunmadığı görüşü savunulmuştur.⁴⁸ Gerçekten de yeni tip gemilerin konvansiyonel gemilere göre geminin mürettebatsız⁴⁹ şekilde işletilmesi,⁵⁰ gemi dışındaki bir merkezden veya doğrudan makine tarafından kontrol edilmesi gibi temel farklarının,⁵¹ TTK m. 931’de ifade edilen geminin (a) suda hareket etme yeteneği bulunması, (b) yüzme özelliğinin bulunması, (c) suda hareketi gerektiren bir amaca tahsis edilmesi, (d) pek küçük olmaması ve (e) araç olması gibi unsurların⁵² varlığı bakımından özellik göstermediği

Buna karşın doktrinde lafzi yorum üzerinden değerlendirmeyi yetersiz bulan yazarlar da mevcuttur, krş. Helvacı ve Muran, 41-42; Sözer de sonraki çalışmalarında konuya daha eleştirel yaklaşmıştır, bkz. Sözer, Unmanned, 21-22.

⁴⁸ Cığır, ‘Kaptan’, 477-478.

⁴⁹ Bu bağlamda, mürettebatsız işletilmesinin TTK bakımından gemi sayılmasına engel teşkil etmeyeceği konvansiyonel araçlara örnek olarak mavnaların gösterilmesi mümkündür. “Kıyılarda ya da nehirlerde yük taşıma amaçlı kullanılan, genellikle bir römorkör vasıtasıyla çekilen motorsuz ve mürettebatsız tekneler” şeklinde tanımlanabilecek, bkz. Soner Esmer, *Liman ve Terminal Yönetimi* (2019, Anadolu Üniversitesi Yayınları) 132, mavnaların sıklıkla bordasında mürettebat bulunmadığı vakidir. Eski TTK döneminde, tekne niteliği taşımadığı için gemi vasfı konusunda tereddüt bulunan mavnaların, mürettebatsız oluşu herhangi bir duraksamaya sebebiyet vermemiştir. Nitekim yeni TTK’da açıkça kanundaki gemi tanımı içerisine alındığı ifade edilen mavnaların TTK bağlamında gemi olabileceği tartışmalı değildir. Çalışmanın bağlantılı olduğu projenin sonuç raporunun sunulduğu “Deniz Hukukunda Otonom Gemiler Konferansı’nda” oturum başkanlığı görevini ifa eden ve vesileyle bu hususa dikkatimizi çeken Sayın Prof. Dr. Samim Ünan’a müteşekkirim.

⁵⁰ Öte yandan bu durumun bazı hukuk çevrelerinde yeni tip gemilerin gemi sayılmasına engel teşkil edebileceği işaret edilmektedir. Örneğin, Fransız kanunlarında geminin mürettebat ile donatılmış olması arandığından, mürettebatsız gemilerin gemi sayılmasının güç olduğu ileri sürülmüştür, bkz. Paul Dean ve Henry Clack, ‘Autonomous Shipping and Maritime Law’, in Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 67, 72; Sözer, Unmanned, 21; bununla beraber, Fransız Deniz Hukuku Derneği’nin CMI tarafından otonom gemilerin üyelerin ulusal mevzuatları bakımından durumunu tetkik etmek için hazırladığı ankete verdikleri cevaba ve orada alıntıladıkları kanun metninin çevirisine göre, Fransız Hukukunda mürettebatla donatılmış olması gemi tanımında yer alan bir unsur değildir. Bu sebeple Fransız hukukuna göre mürettebatsız şekilde işletilen otonom gemiler dahi gemi sayılabilir, bkz. CMI, CMI IWG Questionnaire Unmanned Ships France <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-IWG-Questionnaire-Unmanned-Ships-FRANCE.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 1. Sonradan 2021 yılında kanuna yapılan bir ekleme ile, otonom gemileri açıkça kapsam içerisine alan bir düzenleme yapılarak durum kesin bir şekilde açıklığa kavuşturulmuştur, bkz. Code Des Transports, art. L5000-2-1, <<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000044204366/2021-10-15/>> s.e.t. 1 Haziran 2025. Sonuç olarak Fransız hukuku bakımından da mürettebatsız gemilerin gemi sayılacağına tartışmasız olduğunu işaret etmek gerekir.

⁵¹ Cığır, ‘Otonomi’, 1170-1171.

⁵² Sözer, Deniz Ticareti, 25 vd; Atamer, 661 vd; krş. Yazıcıoğlu, 48.



değerlendirilmektedir.⁵³ Benzer şekilde, burada inceleme konusu olan gemilerin ağırlıklı olarak yük taşımada kullanılmak üzere tasarlanmaları dolayısıyla TTK m. 931.2 bağlamında “suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis” edilmek “veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan” gemilerden sayılacakları da açıktır. Dolayısıyla, yeni tip gemilerin TTK bağlamında ticaret gemisi sayılmalarına ilişkin de herhangi bir engel bulunmamaktadır.

TTK m. 931 bağlamında gemi ve ticaret gemisi sayılabileceği kabul edildiğine göre, otonom gemiler, TTK m. 935 uyarınca belirtildiği şekilde, TTK’nın Beşinci Kitap hükümlerine tabi olacaktır. Ancak, mevcut hükümlerin otonom gemilere ne ölçüde uygulanabilir olduğunun ayrıca incelenmesi gerekmektedir. Bu amaçla yapılacak bir incelemede, IMO’nun kapsam belirleme çalışmasında benimsediği dörtlü otonom gemi kategorilerinin her bir hüküm bakımından tek tek incelenmesi gibi bir yöntem kullanmak mümkündür.⁵⁴ Ancak, başka bir çalışmamızda detaylı olarak ele alındığı üzere, otonom gemileri hayata geçirecek teknolojilerin ihtiyaç duyduğu esnekliği yansıtmaması sebebiyle, ne IMO tarafından benimsenen kategorilerin ne de doktrinde önerilen başka hazır kategorilerin bu tür bir inceleme bakımından uygun olduğu kanaatindeyiz.⁵⁵ Bu sebeple, bu çalışma bakımından ilgili hükümlerin otonom gemilere uygulama kabiliyeti ölçülürken kanunun her bir maddesi, otonom gemiler ile konvansiyonel gemiler arasındaki temel farklara işaret ettiğini düşündüğümüz, şu üç soru çerçevesinde değerlendirilmiştir:

“İlgili hüküm:

Geminin nihai kontrolü insana ait değilse uygulanabilir mi?

Geminin sevk ve idaresine ilişkin iş ve görevler geminin bordasından değil de başka bir yerden gerçekleştiriliyorsa uygulanabilir mi?

⁵³ Durum pek çok farklı ülke mevzuatında ve uluslararası sözleşmelerde bulunan gemi tanımları açısından da benzerdir, bkz. Eric van Hooydonk, ‘The Law of Unmanned Merchant Shipping - An Exploration’ (2014) 20 (4) Journal of International Maritime Law 403, 406-408; CMI, ‘International Working Group on MASS - Summary-of Responses to the CMI Questionnaire’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Summary-of-Responses-to-the-CMI-Questionnaire.docx>> s.e.t. 1 Haziran 20251-2.

⁵⁴ IMO ‘Comments on document MSC 100/5 - Note by the Secretariat’ (MSC 100/5/4), <<https://docs.imo.org/>> s.e.t. 1 Haziran 2025, para 6.

⁵⁵ Cığır, ‘Otonomi’, 1162 vd.



Gemide mürettebat bulunmamaktaysa uygulanabilir mi?”⁵⁶

Bu şekilde yapılan inceleme sonucunda Beşinci Kitap hükümlerinin uygulama kabiliyeti açısından bazı temel problemlerin göze çarptığını işaret etmek mümkündür. Bunlardan ilki, yeni tip gemilerin insansız/mürettebatsız olarak işletildiği haller ile ilgilidir. Zira, TTK m. 934, “kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir” demek suretiyle “gemi adamları”nı tarif etmekte ve bu kişilere pek çok madde hükmünde atıf yapılmaktadır. Anılan maddede, bahsi geçen kimselerin gemide çalıştırıldıkları kabul edildiğinden, mürettebatsız şekilde işletilecek otonom gemilerde bu kişilerin bulunması söz konusu değildir.⁵⁷ Dolayısıyla, aşağıda daha detaylı görüleceği üzere, bu kişilere atıf yapan TTK hükümlerinin de bu türden gemilere uygulanması çoğu zaman⁵⁸ mümkün olmamaktadır.⁵⁹

Sonuç olarak, yapılan inceleme doğrultusunda Beşinci Kitap hükümlerini, (A) uygulanabilir nitelikteki hükümler, (B) yarı uygulanabilir nitelikte hükümler ve (C) uygulanamayacak hükümler şeklinde üç temel kategoride değerlendirmenin mümkün olduğu sonucuna ulaşılmıştır. İlgili kategoriler aşağıda sırayla ele alınacaktır.

2. Türk Ticaret Kanunu Beşinci Kitap Hükümlerinin Yeni Tip Gemilere Uygulanması

A. Uygulanabilir Nitelikte Hükümler

TTK hükümlerine ilişkin yapılacak inceleme bakımından ilk kategori, otonom gemilere herhangi bir değişiklik gerekmeden uygulanabilecek nitelikte hükümlerden oluşmaktadır. Otonom gemilere uygulanma kabiliyeti bakımından sorun teşkil etmeyen bu hükümler incelendiği zaman, bunların çoğunun uygulanması bakımından geminin niteliklerinin ya da teknik işleyişinin önemli olmadığı⁶⁰ veya ilgili maddede geminin niteliklerinin esnek şekilde ele alındığı görülmektedir.⁶¹

⁵⁶ ibid 1172.

⁵⁷ Cığır, ‘Kaptan’, 456; Türkel, 595-596.

⁵⁸ İstisnalar için bkz. dn. 71.

⁵⁹ Sözer, ‘Mürettebatsız’, 71; Yılmaz, 141-144.

⁶⁰ Bkz. TTK m. 975; m. 1200.

⁶¹ Bkz. TTK m. 931.



TTK'daki düzenlemelerin büyük bir çoğunluğunun bu tür hükümlerden oluştuğu söylenebilir. Örneğin, gemilerin eşya hukuku bağlamında hukuki niteliğine ilişkin olan, TTK m.936'ya göre bütün gemiler taşınır mal hükmündedir; ancak, TTK m. 937 uyarınca belirtilen hallerde, istisnai olarak, gemiye taşınmazlara ilişkin hükümler uygulanabilir.⁶² Bu iki maddenin uygulaması bakımından geminin türü, cinsi veya işletiliş esaslarının bir önemi bulunmamaktadır. Benzer şekilde, sicil kayıtlarının teşkil edeceği hukuki karineleri düzenleyen TTK m. 974 bakımından,⁶³ 1. Fıkra da geminin malikinden bahsetmekteyse de madde bağlamında geminin teknik özelliklerinin herhangi bir önemi yoktur. Öte yandan birçok madde bakımından, doğrudan geminin özelliklerinden bahsedilse de bunların ele alınış şekli itibariyle maddenin yeni tip gemilere uygulanmasını engellemediği görülmektedir. Mesela, yukarıda da değinildiği üzere, gemiyi tanımlayan TTK m. 931 hükümleri bu duruma açık bir örnek teşkil eder. Buna benzer olarak, geminin tamir kabul etmez veya tamire değmez hale gelmesini düzenleyen TTK m. 933 hükümleri bakımından da geminin mürettebatsız şekilde işletilmesi, uzaktan kontrol edilmesi veya sevk ve idarenin makine tarafından gerçekleştirilmesinin önemi yoktur. Bu tür örnekleri çoğaltmak mümkündür.⁶⁴ Gerçekten de inceleme sonucunda, geminin tanımına ve hükümlerin uygulanmasına ilişkin hükümler,⁶⁵ sicil düzenine ilişkin düzenlemeler,⁶⁶ mülkiyet⁶⁷ ve diğer aynı hakları konu alan hükümler⁶⁸ ile deniz ticaret sözleşmelerine ilişkin hükümlerin büyük bir kısmının⁶⁹ yeni tip gemilere uygulanmasında önemli bir problem tespit edilmediği söylenebilir.

Bunlara ek olarak, bu kategori içerisinde, kaptan veya gemi adamlarına atıf yapılmış olmasına karşın, bu atıfların maddenin uygulanmasına etki etmediği hükümlere de yer verilmiştir. TTK m. 1229 bu türden hükümlere örnek gösterilebilir: TTK m. 1229.2'nin açık ifadesi karşısında TTK m.1229.1 (d) bendinde atıf yapılan kaptanın adı ve soyadının eksik olması veya mürettebatsız gemiler bakımından yazılamayacak olması, ilgili senedin hukuken konişmento

⁶² Bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt 2* (Oniki Levha Yayınları 2018), 33-34; Yazıcıoğlu, 53-56; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* (2. Baskı, Yetkin Yayınları 2023), 61-63.

⁶³ Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti*, 82.

⁶⁴ Bkz. TTK m. 1151

⁶⁵ Bkz. TTK m. 931.

⁶⁶ Bkz. TTK m. 954 vd; Yılmaz, 120.

⁶⁷ Bkz. TTK m. 1001 vd.

⁶⁸ Bkz. TTK m. 1014 vd.

⁶⁹ Bkz. TTK m. 1138 vd.



niteliği taşımasına engel değildir. Dolayısıyla maddede “kaptan” a atf yapılması maddenin otonom gemiler bakımından uygulanmasına mani olmamaktadır. Benzer şekilde, TTK m. 1366 hükmü bağlamında, geminin ihtiyati haciz kararını müteakiben seferden men edilmesi üzerine durumun, kaptana, malike ya da malik olmayan donatana ya da bunların bir temsilcisine tebliğ edilebileceği ve geminin tebligatın yapıldığı kişiye yediemin sıfatıyla bırakılacağı düzenlenmektedir. Bu hükümde de kaptana atf yapılmakla beraber, ortada kaptan olarak tanımlanabilecek bir kimse bulunmaması halinde dahi maddenin uygulanmasında kayda değer bir zorluktan bahsedilemez. Zira, anılan hükümde açıkça bu kimselerden herhangi birine tebligat yapılabileceği ifade edildiğine göre, otonom gemiler bakımından, mesela, donatanın temsilcisi niteliği taşıyacak olan kontrol merkezi operatörüne tebligat yapılması ve geminin yediemin sıfatıyla teslim edilmesi mümkündür.

Başka bir örnek olarak ise, TTK m. 1179 hükmü gösterilebilir. Bilindiği üzere, TTK 1179.1, taşıyan veya adamlarının kast ya da ihmalden kaynaklanmayan zararlar bakımından taşıyanın sorumlu olmayacağını düzenlemektedir. Maddenin ikinci fıkrasında ise, taşıyanın adamları “taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri” kapsayacak şekilde, geniş olarak, tanımlanmıştır. Mürettebatsız şekilde işleyecek otonom gemilerde gemide çalıştırılan kimseler bulunmayacağı için gemi adamlarına yapılan atfın karşılığı yoktur. Bununla birlikte, özellikle kontrol merkezi personeli olmak üzere, otonom geminin yönetiminde rol alarak zararın gerçekleşmesinde kast veya ihmali bulunabilecek herkesin, “taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler” kapsamında değerlendirilmesi mümkün olduğundan,⁷⁰ söz konusu atf maddenin amacına uygun şekilde uygulanmasına engel değildir.⁷¹

B. Yarı Uygulanabilir Nitelikte Hükümler

TTK’nın yeni tip gemilere uygulanması bakımından ikinci gruptaki hükümler yeni tip gemilere uygulanması mümkün olmakla beraber çeşitli açılardan bu

⁷⁰ Yılmaz, 232-233; LK bakımından, bkz. Selim Cığır, ‘Lahey Kuralları ve Otonom Gemiler’, Sezer Ilgın ve diğerleri (eds) Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı 149 (‘Lahey’), 154-155.

⁷¹ Başka örnekler için bkz. TTK m. 1030; TTK m. 1253; (gemi adamları bakımından) TTK m. 1119.



uygulanmanın özellik göstereceği düzenlemeleri içermektedir. Yarı uygulanabilir nitelikteki hükümler olarak ifade edebileceğimiz bu kategorideki hükümleri ise kısmen uygulanabilir ve ancak geniş bir yoruma dayalı olarak uygulanabilecek hükümler olarak iki ana grup altında incelemek gerekir.

a. Kısmen Uygulanabilir Hükümler

Yarı uygulanabilir hükümler altında incelenebilecek ilk gruptaki hükümlerin gemi adamlarına veya açıkça kaptana ilişkin düzenlemeler barındırmaları sebebiyle mürettebatsız olarak hizmet verecek yeni tip gemilere ancak kısmen uygulanmaları söz konusu olabilir. Zira, yukarıda tarif edilen ve nihai olarak A kategorisi altında tasnif olunan hükümlerden⁷² farklı olarak, bu tür hükümler bakımından kaptan veya gemi adamlarına yapılan yollama maddenin uygulamasında bütünüyle etkisiz değildir. Ancak, söz konusu yollama maddeyi tamamen uygulanamaz hale de getirmez; sadece, kaptan veya gemi adamlarına atıf yapılan fıkranın veya kısmının uygulamasını engeller.

Bu türden hükümlere bayrak çekme hakkının istisnalarını düzenleyen TTK m. 941 örnek olarak gösterilebilir. Bilindiği gibi Maddede hem bir Türk gemisinin yabancı bir bayrak çekmesi hem de yabancı bir geminin Türk bayrağı çekmesine ilişkin şartlar düzenlenmektedir. İkinci fıkrada düzenlenen yabancı geminin Türk bayrağı çekmesi bakımından “Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulması” aranan şartlardan birisidir. Mürettebatsız gemiler açısından bu şarta uyulması olanaklı değildir. Haliyle, TTK m. 941’in mürettebatsız şekilde işletilecek otonom gemilere ancak, 2. fıkra haricinde, kısmen uygulanması söz konusu olabilir. Sonuç olarak, TTK m. 941 uyarınca otonom bir Türk gemisinin yabancı bir bayrak çekmesi mümkün iken (TTK m. 941.1), yabancı bir otonom geminin Türk Bayrağı çekmesi (TTK m. 941.2) olanaksızdır.

Benzer şekilde, deniz alacağına dayanarak ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının yatırması gereken teminata ilişkin olarak TTK m. 1363’te bu bakımdan örnek teşkil eder. Zira, maddenin 3. Fıkrasında, TTK m. 1320 (a) bendinde sayılan gemi alacaklılarının teminat yatırmak yükümlülüğünden muaf olduğu düzenlenmekteyse de, maddede atıf yapılan kimseler, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ilişkin istem haklarına sahip bulunan gemi adamları olduğu için, bu fıkranın mürettebatsız gemiler bakımından, en azından doğrudan, uygulanması mümkün değildir. Fakat bu

⁷² ibid.



durumun, teminatın miktarına ilişkin düzenleme yapan birinci fıkranın ya da teminatın arttırılmasını veya azaltılması yönünde talepte bulunulabileceğini düzenleyen ikinci ve dördüncü fıkraların uygulanmasına etkisi yoktur. Dolayısıyla bu maddenin de yeni tip gemilere kısmi olarak uygulanması mümkündür. Bu türden örnekler çoğaltılabilir.⁷³

b. Geniş Yorumlanmak Kaydıyla Uygulanabilecek Hükümler

B grubu altında sınıflandırılan ikinci tür hükümler ise ancak geniş yorumlanmak kaydıyla yeni tip gemilere uygulanma kabiliyetleri bulunan hükümlerdir. Bu türden hükümlere gemilerin sefere elverişlilik⁷⁴ şartlarını düzenleyen TTK m. 932 hükmü örnek gösterilebilir. Anılan maddenin 2. fıkrası uyarınca bir geminin yola elverişli kabul edilebilmesi için geminin “gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından ... gerekli niteliklere sahip olması” arandığından maddenin lafzından hareketle mürettebatsız bir geminin TTK bakımından hiçbir zaman yola elverişli olarak kabul edilemeyeceği sonucuna varmak gerekir.⁷⁵ Öte yandan hem dolaylı şekilde 6762 sayılı TTK’daki denize elverişliliğe ilişkin düzenlemeleri etkilemiş olan⁷⁶ hem de TTK’nın temel kaynakları arasında yer alan⁷⁷ Lahey Kuralları’nda (LK) konunun düzenlendiği LK m. III.1’e ilişkin olarak, geminin gereğince mürettebatla donatılmış olması hususunun nispi bir kriter olduğu ve esasen sadece geminin varış limanına salimen yükü taşıyabilmesi için yeterli sayıda mürettebata sahip olmasının arandığı gerekçesiyle, hiç mürettebata sahip olmayan bir geminin dahi LK⁷⁸ bakımından yola elverişli sayılabileceği görüşü savunulmuştur.⁷⁹ Aynı görüş TTK m. 932.2

⁷³ Bkz. TTK m. 942, TTK m. 943, TTK m. 971, TTK m. 1061, TTK m. 1069, TTK m. 1096, TTK m. 1097, TTK m. 1146, TTK m. 1184, TTK m. 1218, TTK m. 1310, TTK m. 1320.

⁷⁴ Öte yandan yeni tip gemilerde sefere elverişliliğin özel sorunlar ortaya çıkarması muhtemel sorunlar kavramının bir bütün olarak yeniden ele alınmasını veya genişletilmesini de gerektirebilir.

⁷⁵ Bülent Sözer, ‘Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri’ Cüneyt Süzel (ed) *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu* (On İki Levha Yayıncılık 2019) 11 (‘Teknolojik Gelişmeler ve Sefere Elverişlilik’); Sözer, ‘Mürettebatsız’, 55-56.

⁷⁶ Türk Ticaret Kanunu Layihası ve Adliye Encümeni Mazbatası (1/150), TBMM Zabıt Ceridesi Devre: X İçtima: 2 Cilt: 12 (1-29.6.1956) S. Sayısı 198 (77. Birleşim), 43; Erdoğan Göğer, ‘Denize Elverişli Gemi’, (1961) 52 Adalet Dergisi 47, 54; Hakan Muran, *Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğu* (Filiz Yayınevi, 2024), 203.

⁷⁷ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)”, (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, 52-53; Atamer, 675.

⁷⁸ Aynı hükmü ihtiva eden Lahey - Visby Kuralları bakımından da bu görüş geçerlidir.

⁷⁹ Luci Carey, ‘All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships’ (2017) CML Working Paper Series 6/2017, 7-10 (‘Off Deck’); Frank Stevens, ‘Carrier Liability for



bakımından da savunulabilir niteliktedir. Gerçekten de maddede gemi adamlarının sayısı ve yeterliliği bakımından asgari ölçülerden bahsetmek yerine nispi bir değerlendirme yapıldığı, dolayısıyla yeni tip gemilerin, gemide mürettebat bulunmasa dahi rutin şekilde sefer gerçekleştirebileceği göz önüne alınırsa, mürettebatsız bir geminin de “yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu” ve TTK açısından yola elverişli olduğu da söylenebilir.⁸⁰

Gemi tip ve büyüklüklerine göre gemilerin güvenli şekilde sefer yapabilmesi için şart koşulan mürettebat sayıları esasen, deniz idare hukuku bakımından, tali mevzuatta⁸¹ belirlenmiştir.⁸² Ayrıca, hem 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun⁸³ m. 2, hem de Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge m. 8 hükümlerine göre yeterli sayıda⁸⁴ gemi adamı ile donatılmamış gemiye liman çıkış belgesi verilmez. Bununla beraber, hem Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge⁸⁵ hem de Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği⁸⁶ uyarınca İdare, gemilerin sahip oldukları teknik imkanların çeşitliliği ve kapsamı nedeniyle bu sayılarda değişiklik yapmaya yetkilidir.⁸⁷ Öyleyse, TTK m. 932.2 bakımından mürettebatsız bir geminin yola elverişli kabul edilmesi halinde, tali mevzuatta bulunan hükümler belirtilen gemi adamı sayılarına idarenin istisna getirmesine de cevaz vermektedir. Dolayısıyla, TTK m. 932.2’nin yukarıda izah edildiği şekilde geniş olarak yorumlanmasının mevzuatın diğer hükümleri ile bütünüyle

Unmanned Ships; Goodbye Crew, Hello Liability?’ in Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 148, 154; Frank Stevens, ‘Seaworthiness and Good Seamanship in the Age of Autonomous Vessels Good Seamanship’ in Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 243, 247 ve 250; Rotterdam Kuralları açısından bkz. Selim Cığır, ‘*Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler*’, (2023) 9 Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 219, 224.

⁸⁰ Cığır, ‘Kaptan’, 480-481; Yılmaz, 220-222.

⁸¹ Bkz. Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, yürürlüğe giriş tarihi: 28.08.2007 <<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/gemilerin-gemiadamlari-ile-donatilmasina-iliskin-yonerge.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

⁸² Yılmaz, 222 vd.

⁸³ RG 14.6.1946/6333.

⁸⁴ Bkz. Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge Eki ve orada bulunan çizelgeler.

⁸⁵ Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge, m. 4.

⁸⁶ RG. 29.08.2024/32647.

⁸⁷ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 5.4.



uyumsuz olduğu söylenemez.⁸⁸ Yine de, böyle bir yorumun tartışmaya açık bulunabileceğini de kabul etmek gerekir.⁸⁹ Bu sebeple, ancak esnek yoruma tabi şekilde uygulanması mümkün görülen bu türden hükümler de⁹⁰ yarı uygulanabilir nitelikte hükümler olarak değerlendirilerek B kategorisi altında sınıflandırılmıştır.

C. Uygulanması Olanaklı Görülmeyen Hükümler

TTK'nın Beşinci Kitap hükümleri bakımından üçüncü kategori ise yeni tip gemilere uygulanma kabiliyeti bulunmayan hükümler olarak ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda temel sorunlar, genellikle, yeni tip gemilerin mürettebatsız şekilde işletilebilmeleri ile bağlantılı olarak ortaya çıkmaktadır.⁹¹ Zira, yukarıda da ifade edildiği gibi, TTK m. 934'de "kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir" şeklinde ifade edilen gemi adamları, mürettebatsız şekilde işletilecek olan yeni tip gemilerde mevcut bulunmayacağından, özel olarak gemi adamları ve kaptana ilişkin düzenlemelerin yeni tip gemiler bakımından uygulanması mümkün değildir.⁹² Bu bağlamda bir örnek olarak TTK m. 1090 gösterilebilir. İlgili madde uyarınca kaptan geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemi, gemi adamları ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmekle yükümlüdür. Ancak, gemi mürettebatsız ise TTK bağlamında kaptandan bahsetmek söz konusu olmayacağı için bu hükmün doğrudan uygulanması olanaklı değildir. Dolayısıyla yeni tip gemilerde anılan görev kuvvetle muhtemel olarak kontrol merkezi operatörü tarafından

⁸⁸ Bununla beraber, yeni tip gemilerin sefere elverişliliğinin, bu tür gemilere özel olarak ortaya çıkacak yeni problemlerle birlikte tekrar ele alınmasının, nihai olarak, daha isabetli olduğunu kabul etmek gerekir, bkz. Sözer, 'Unmanned', 72 vd.; Yılmaz, 225 vd; Özgenur Kara Balci, İzel Varan Samut & Ademuni-Odeke 'An evaluation of cyber-worthiness and related factors in maritime safety and maritime security' (2024) 8(4) Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping 2411180.

⁸⁹ Örnek olarak bkz. Sözer, 'Teknolojik Gelişmeler ve Sefere Elverişlilik', 11; Türköl, 608.

⁹⁰ Özellikle yola elverişlilik kavramına atıfları sebebiyle, TTK m. 1027, TTK m. 1133, TTK m. 1141.

⁹¹ Nadir de olsa, doğrudan, yeni tip gemilerin, mürettebatsız işletilmesiyle bağlantılı, tasarım özelliklerinin bazı hükümlerin uygulanmasına engel olacağı görülmektedir. Örneğin, TTK m. 1140'da "geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kamaralar hariç tutulmuş sayılır; bununla beraber taşıtanın izni olmaksızın kamaralara eşya yükletilemeyeceği" düzenlenmektedir. Mürettebatsız gemiler bakımından taşıtana verilen imkânın bir anlamı yoktur. Zira gemide kamara bulunmayacağından hüküm uygulama alanı bulmayacaktır.

⁹² Krş. Sözer, 'Mürettebatsız', 71; Cığır, 'Kaptan', 476; Türköl, 595-596; Yılmaz, 143-144.



gerçekleştirilecek olsa da, görevin gereğince yerine getirilmemesi halinde operatörü mevcut hükümler uyarınca sorumlu tutmak mümkün değildir.⁹³

Benzer şekilde, TTK m. 1127 çerçevesinde, gemi kirası sözleşmesi bakımından, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan borç ve yükümlüklerin kiracıya ait olduğu kabul edilmiştir. Bu hüküm, yine TTK m. 934 sebebiyle, mürettebatsız bir gemi açısından uygulanabilir nitelikte değildir. Bu bakımdan, doğrudan TTK'nın kaptanın ya da gemi adamlarının hak, görev, yetki ve sorumluluklarını düzenleyen hükümlerinin,⁹⁴ özellikle de başta “Kaptan” başlıklı Beşinci Kitabın Üçüncü Kısım hükümleri ile TTK m. 1079, m. 1211, m. 1295, m. 1300, m. 1317 veya m. 1310 gibi hükümlerin mürettebatsız şekilde işletilen yeni tip gemilere uygulanamayacağını işaret etmek gerekir. Bunlara ek olarak, aslında taşıyan, taşıtan veya yolcunun yükümlülüklerine dair olup da kaptan ve kaptanın yetkilerine atıfla ifade edilen hükümlerin de, aynı şekilde, yeni tip gemilere uygulanması olanaklı değildir: Örneğin, TTK m. 1147 uyarınca kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yükleyen kişi bu yüzden doğan zarardan sorumludur. Esasen taşıtan ve yükletenin taşınan yüke ilişkin yükümlülüklerini konu alan⁹⁵ fakat tamamen kaptanın yetkileri odağında formüle edilen bu hükmün de, TTK m. 934 çerçevesinde kaptan olarak tanımlanabilecek bir kişinin yokluğunda uygulanması mümkün değildir.⁹⁶

⁹³ Cığır, ‘Kaptan’, 476 ve 479.

⁹⁴ Bu hükümler bakımından küçük bir alt grubun uygulanma kabiliyeti açısından önemli bir sorun, aynı zamanda, geminin nihai kontrolünün insan yerine makinede olduğu haller bakımından ortaya çıkmaktadır. Gerçekten de, TTK bağlamında gemilerin bayrak çekme hakkı ve kimliğine ilişkin bazı yükümlülükleri ihlali cezai yaptırıma tabidir. Bu bağlamda, TTK m. 947 ile m. 952’de, geminin kanuna aykırı şekilde bayrak çekmesi, tasdikname ve şahadetname almadan bayrak çekmek, harp gemileri önünde bayrak çekmemek gibi hallerden dolayı, bu fiilleri kasten işleyen (TTK m. 951) kaptanın hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılacağı hükmüne bağlanmıştır. Bu hükümlerin, mürettebatsız işleyen yeni tip gemilerde uygulanması zaten madde 934 bağlamında bir kaptanın varlığından bahsedilemeyeceği için olanaklı değildir. Ancak, sözgelimi kaptanın operatör ile işlevsel denkliliğini sağlayan veya aynı hükümlerin uygulanmasını temin eden türden bir kanuni düzenleme olsaydı dahi, bkz. aşağıda dn. 175’i izleyen cümle, geminin, insan etkileşimi bulunmaksızın, yüksek otonomi seviyesinde işletildiği haller sırasında gerçekleşen bu tür fiillerden dolayı, mevcut hareket teorileri çerçevesinde (ayrıca bu tür “fiiller” bakımından kusurdan bahsetmenin de mümkün olmaması sebebiyle) cezai sorumluluk doğması mümkün değildir, bkz. Hasan Çataklı, ‘Sosyal Etik Bir Değerlendirme Olarak Cezai Sorumluluk ve Mevcut Hareket Teorileri Bakımından Ceza Hukukunda Yapay Zekanın Fail ve Sorumluluk Öznesi Olarak Değerlendirilmesi’ (2024) 28(2) AHBVÜ Hukuk Fakültesi Dergisi 507, 524 ve 538.

⁹⁵ Yazıcıoğlu, 352.

⁹⁶ Bunun gibi örnekler çoğaltılabilir, bkz. TTK m. 1148, m. 1149; m. 1142, m. 1220, m. 1231; m. 1251.



Bununla beraber, başka yerde incelendiği üzere,⁹⁷ kaptan ve gemi adamlarına ilişkin hükümlerin yeni tip gemiler ile bütünüyle uyumsuz olduğu söylenemez. Zira, anılan hükümlerde düzenlenen görev ve yetkilerin bazıları gemi üzerindeki insan kontrolünün bir neticesidir. Bu nedenle, mürettebatsız gemiler üzerinde kontrol merkezi vasıtasıyla kurulacak olan insan kontrolü dolayısıyla da benzer hükümlere ihtiyaç duyulması olasıdır. Dolayısıyla, TTK m. 934'ün tadil edilerek, gemi adamı tanımının kontrol merkezi personelini de kapsayacak şekilde genişletilmesi halinde, bu kategorideki pek çok hükmün mürettebatsız gemilere de uygulanması mümkün hale gelecektir.

Gerçekten de, kaptanın ve gemi adamlarının gemide maddi varlığının bulunmasını gerektiren hükümler bir yana bırakılırsa,⁹⁸ kaptanın geminin sefere elverişliliğine ilişkin denetim yükümü (TTK m.1090), elverişli ilk fırsatta yola çıkılması ve geminin yolculuğunun devamını geciktirmemek yükümlülüğü (TTK m.1093), gemi jurnalının tutulması (TTK m.1096-1097), donatanın menfaatlerini korumak (TTK m.1102) gibi yükümlülüklerinin yeni tip gemilerin yönetiminde görev alan kontrol merkezi operatörü bakımından da uygulama alanı bulması muhtemeldir.⁹⁹ Bu hükümlerin gemi üzerindeki insan kontrolü bakımından mevcut işleyişe göre çok önemli farklılıklar teşkil edecek olan geminin kumanda merkezi vasıtasıyla kontrolünü düzenlemek bakımından yeterli olamayacağı ileri sürülebilir. Ancak, TTK m. 934 dolayısıyla doğrudan uygulama alanı bulamayacak olsa dahi, buradaki düzenlemelerin yeni tip gemiler bakımından kumanda merkezi operatörünün yetkilerine ilişkin oluşturulacak hukuki çerçeveye zemin teşkil edebilecek nitelikte olduğu değerlendirilmektedir.¹⁰⁰ Dolayısıyla, TTK'nın uygulanma kabiliyeti açısından bu üçüncü kategoride tasnif edilen hükümlerin dahi, büyük bir kısmının,¹⁰¹ yeni

⁹⁷ Detaylı inceleme için bkz. Çiğir, 'Kaptan', 478 vd.

⁹⁸ Örneğin, TTK m. 1094.

⁹⁹ Kaptanın temsil yetkisine ilişkin hükümlerin ise, bunların halihazırda da genellikle gemi acente ve yöneticileri eliyle kullanıldığı göz önünde bulundurulursa, kaptanın gemiyle birlikte limanda bulunması ile yakından bağlantılı olduğu açık olan bu yetkilerin kuvvetle muhtemel olarak artan şekilde limanda acenteler eliyle kullanılacağı gerekçesiyle yeni tip gemiler bakımından daha sınırlı bir uygulama alanı bulacağı değerlendirilmektedir, bkz. Çiğir, 'Kaptan', 489 vd.

¹⁰⁰ Bu bağlamda gemi jurnalının tutulması bakımından bir örnek için bkz. UK Maritime & Coastguard Agency, The Workboat Code (Edition 3) (13 Aralık 2023), <<https://www.gov.uk/government/publications/the-workboat-code-edition-3>> s.e.t. 1 Haziran 2025, Annex 2, section 2.2.2.2.

¹⁰¹ TTK m. 947 ila 952 burada istisna teşkil eder, bkz. dn. 94.



tip gemilerin ihtiyaç duyacağı düzenlemeler bakımından bütünüyle uyumsuz oldukları söylenemez.

3. Değerlendirmeler

A. Genel Olarak

Otonom gemilere uyumu açısından TTK'nın beşinci kitabı hükümlerinin yukarıda belirtilen üç soru odağında incelenmesi sonucunda bazı temel sonuçlara işaret etmek mümkündür. İlk ve en önemli sonuç olarak, TTK'nın beşinci kitabı hükümlerinin büyük çoğunluğunun yeni tip gemiler bakımından uygulanabilir nitelikte olduğunu ifade etmek gerekir. Gerçekten de, yeni tip gemilere uygulanması bağlamında özellik gösterecek olan hükümler azınlıktadır. TTK hükümleri bir bütün olarak analiz edildiğinde üç yüz yetmişin üzerinde maddenin yeni tip gemilere de doğrudan uygulanabileceği söylenebilir. Buna karşın, yarı uygulanabilir nitelikte maddelerin sayısı otuzbeş, uygulanması olanaklı bulunmayan maddelerin ise sayısı altmışın altındadır. Başka bir deyişle, TTK'nın Beşinci Kitap hükümlerinin beşte dördünün otonom gemilere ilişkin olarak uygulaması bakımından kayda değer bir problem söz konusu değildir.

Öte yandan, bu durumun, haliyle, TTK hükümlerinin yeni tip gemilere özel olarak tasarlanmış olmasından değil, hükümlerin düzenleme alanındaki hususların genellikle geminin işleyişi ve özellikleri ile doğrudan ilişkili olmamasından kaynaklandığını ifade etmek gerekir. Böyle de olsa, sicil düzenine, gemi mülkiyeti veya gemi ipotegine ilişkin hükümlerin ya da deniz ticareti sözleşmelerine ilişkin düzenlemelerin büyük bir kısmının yeni tip gemiler bakımından özel bir düzenleme yapılması gerekmeksizin uygulanabilmesi müspet bir durumdur. Diğer iki kategorideki hükümler bakımından ise sorun çok büyük ölçüde gemi adamının TTK m. 934 dolayısıyla “gemide çalıştırılan” bir kişi olarak tanımlanmasından kaynaklanmaktadır. Mürettebatsız şekilde işleyecek yeni tip gemiler bakımından kaptan, gemi adamları ya da mürettebata atıf yapan hükümler ya uygulanamaz niteliktedir ya da sadece bu kısımları haricinde uygulanabilir niteliktedir. Dolayısıyla, Beşinci Kitap hükümlerinin yeni tip gemilere uygulanması bakımından en büyük problemin, yukarıda incelemenin metoduyla ilişkili olarak ifade edilen üçüncü soru¹⁰² bağlamında ve son derece belirgin şekilde ortaya çıktığı söylenebilir. Öte yandan, incelemenin temelinde bulunan diğer iki soru bağlamında TTK

¹⁰² İlgili hüküm, “*Gemide mürettebat bulunmamaktaysa uygulanabilir mi?*”, bkz. dn. 56'a ait metin içindeki cümle.



hükümlerinde ortaya çıkması muhtemel problemler daha müphem bir yapıdadır. İlk olarak, TTK açısından geminin gemi bordası dışında bir yerden yönetiliyor olmasının diğer hususlara göre daha önemsiz olduğu görülmektedir. Zira TTK'da doğrudan geminin yönetimi ve işleyişine ilişkin bulunan düzenlemeler¹⁰³ hem sayıca azdır, hem de genellikle kaptanın yükümlülükleri çerçevesinde kaleme alındıklarından zaten TTK m. 934'den dolayı uygulanamaz niteliktedirler.¹⁰⁴ Geminin nihai olarak insan değil de makinenin kontrolü altında bulunduğu hallerin hükümlerin uygulanması bakımından ise durum daha farklıdır. Zira, geminin yüksek otonomi seviyesinde işletildiği haller bakımından kusur sorumluluğuna dayalı hükümlerin uygulanmasının mümkün olmayacağının daha ilk bakışta ulaşılabilecek bir sonuç olduğu söylenebilir de,¹⁰⁵ aşağıda üzerinde durulacağı üzere, bazı hükümlerin kaleme alınış şekilleri sebebiyle anılan hallerde dahi uygulanabildikleri görülmektedir. Dolayısıyla, TTK'nın Beşinci Kitap hükümlerinin sadece lafzına dayalı olarak yapılabilecek bir incelemenin, bu düzenlemelerin yeni tip gemilere uygulanma kabiliyeti bakımından eksik değerlendirmelere sebep olabileceğine işaret etmek gerekir. Bu nedenle, aşağıda, mahiyeti bakımından yeni tip gemilerle uyumsuz olduğu tespit edilen bazı hükümlerin de incelenmesi gerekmektedir.

¹⁰³ Esasen bu bağlamda önemli bir soruna işaret edilememesinin başka bir sebebi de bu türden TTK hükümlerin genelde bu husus bakımından doktrinde problem oluştuğu sıklıkla işaret edilmiş bazı düzenlemelere kıyasen daha geniş şekilde kaleme alınmaları ile ilgilidir. Örneğin, International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW) çerçevesinde detaylı şekillerde ifade edilmiş olan vardiya tutma yükümlülüklerinin gemi dışından yerine getirilebilmesi, mevcut düzenlemelerin lafzı bakımından, olası görülmemektedir, bkz. Simon Baughen ve Andrew Tettenborn 'International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels', Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *Artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021) 7, 18; Henrik Ringbom ve Felix Collin, 'Terminology and Concepts', Ringbom H, Røsæg E ve Solvang T, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 7, 12; Yılmaz, 320 vd; Ciger, 'Otonomi', 1172. Bu bağlamda, TTK'da geminin sevk ve idaresi bakımından kaptan ve gemi adamlarına ait yükümlülüklerin, hüküm kaleme alındığı tarihte başka bir alternatif zaten mümkün olmadığı için, gemiden gerçekleştirilmesi gerektiğinin açıkça ifade edilmediğine işaret edilebilir. Örneğin madde 1091, 1093, 1096 veya 1112 gibi hükümlerde ilgili yükümlülüğün gemi dışından da yerine getirilmesi, maddenin lafzı dikkate alındığında bütünüyle olanaksız değildir, bkz. Ciger, 'Kaptan', 479 vd.

¹⁰⁴ Örneğin, kaptanın gemide bulunmasının ve gemi yönetiminin gemiden gerçekleştirileceğinin açık şekilde ifade edildiği TTK m. 1094 bu bağlamda örnek verilebilir.

¹⁰⁵ Ringbom ve Collin, 14-15; Ciger, 'Otonomi', 1171-1172.



B. Mahiyeti İtibari ile Yeni Tip Gemiler ile Uyumsuz Hükümler

TTK'nın Beşinci Kitabı hükümleri incelendiğinde, bir grup hükmün lafzi olarak yeni tip gemilere uygulanabilir olmasına rağmen, bu uygulamanın özellikler gösterdiği tespit edilmiştir. Mahiyeti itibari ile yeni tip gemiler ile uyumsuz hükümler olarak tarif edilebilecek bu düzenlemeler bakımından esasen iki tür alt kategoriden bahsetmek mümkündür: Bazı düzenlemeler bakımından, ilgili hükmün yeni tip gemilerle birlikte doğacak ihtiyaçlara tam olarak cevap vermediği görülmekteyken, bazı hükümlerin ise hükmün doğası itibariyle yeni tip gemiler ile uyumsuz olduğu görülmektedir.

a. Yetersiz Hükümler

Yeni tip gemiler bakımından yetersiz hükümler olarak tarif edilebilecek olan ilk gruptaki düzenlemelere ilk örnek olarak bağlama limanına ilişkin hükümler¹⁰⁶ verilebilir. TTK m. 946'ya göre bağlama limanı geminin seferlerinin yönetildiği yerdir. Burada kastedilen, kuşkusuz, teknik yönetim değildir, zira konvansiyonel gemilerde geminin teknik yönetiminin gemiden başka bir yerde gerçekleşmesi mümkün değildir. Ancak, yeni tip gemiler için, yukarıda ifade edildiği üzere, geminin teknik olarak yönetiminin gerçekleştirileceği uzaktan kontrol merkezleri bulunacağı vakidir. Yeni tip gemiler bakımından TTK m. 946'nın uygulamasında herhangi bir sorun söz konusu değildir; geminin seferlerinin yönetildiği yerin bağlama limanı olarak kabul edileceği açıktır.

Bununla birlikte, kontrol merkezinin geminin idaresi bakımından merkezi konumu göz önünde bulundurulduğunda kontrol merkezinin bulunduğu yerin¹⁰⁷ de bağlama limanı kadar, hatta daha da önemli¹⁰⁸ olabileceği söylenebilir. Gerçekten de geminin sevk ve idaresinin esasen kontrol merkezinden yapılabileceği göz önünde bulundurulursa, kanun düzeni bakımından merkezin gemiyle ilişkilendirilmesinin isabetli olacağı ortadadır. Bu bağlamda, mesela kontrol merkezinin geminin bordasına yazılması¹⁰⁹ veya geminin sicile tescilinde bildirilecek hususlar arasında bulunması¹¹⁰ gibi bir takım yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulabilir. Benzer şekilde, geminin gemi dışında bir merkezden kontrol ediliyor olması sebebiyle kontrol merkezinin gemiyle ilişkilendirilmesinin cebi

¹⁰⁶ Bkz. Atamer, C. 1, 719 vd.

¹⁰⁷ Veya geminin rotası üzerinde birden çok kontrol merkezi bulunması durumunda ana kontrol merkezinin.

¹⁰⁸ Krş. Atamer, C. 1, 721.

¹⁰⁹ TTK m. 950; krş. Workboat Code, Annex 2, section 2.3.3.

¹¹⁰ TTK m. 960.



icraya ilişkin hükümler bakımından da önemli sonuçları haizdir.¹¹¹ Zira, geminin üzerinde kontrol sağlamanın en etkin yolunun kontrol merkezinden geçtiği düşünüldüğünde, ihtiyati haczin liman yerine merkezde de gerçekleştirilebilmesinin yeni bir çözüm olarak benimseneceği düşünülebilir.¹¹² Bu durumda, yetkiye ilişkin hükümlerin¹¹³ kontrol merkezinin¹¹⁴ bulunduğu yer mahkemelerini de kapsaması gerekeceğini savunmak mümkündür. Bunun gibi amaçları yerine getirebilmek için geminin kontrol merkezinden sevk ve idare edilebileceği gerçeğini dikkate alan düzenlemelere ihtiyaç duyulacağı açıktır. Bu tür düzenlemelerin kontrol limanı gibi yeni bir kavram odağında yapılması mümkünse de, hâlihazırda fiilen önemini kaybetmiş olan¹¹⁵ bağlama limanı bünyesinde gerçekleşecek bir çözüm daha uygun bir seçenek teşkil eder. Dolayısıyla, yeni tip gemiler bakımından ortaya çıkacak ihtiyaçlar karşısında bağlama limanına ilişkin mevcut hükümler, bu türden gemilere uygulanabilir nitelikte olsa da, yetersizdir; tekrar kurgulanarak, yeni gereksinimlere cevap verecek şekilde kaleme alınmaları gerekir. Fakat bu tür bir düzenleme için, yeni tip gemilerde kontrol merkezi organizasyonu ve işleyişine ilişkin modellerin net olarak ortaya çıkmasının beklenmesi daha isabetlidir. Bu sebeple, mevcut hükümlerin yetersizliğine rağmen, bu hususta acil bir düzenleme ihtiyacından bahsetmek zordur.

¹¹¹ Konvansiyonel gemilerin aksine, geminin kontrol merkezinin belirli olması ve karada bulunan bu merkez vasıtasıyla geminin üzerinde etkin bir hâkimiyet kurulmasının mümkün olduğu göz önünde bulundurulursa, bizatihi yeni tip gemiler üzerinde ihtiyati haciz tesis edilmesi imkânının sağlanmasının gerekip gerekmeyeceği tartışmaya açıktır, krş. İsmail Karadana ‘Deniz Taşımacılığında Otonom Gemilerin Kullanılması Sebebiyle Ortaya Çıkabilecek Bazı Sorunların TTK Bağlamında Değerlendirilmesi’ *Uluslararası Taşıma Hukuku Konferansları Serisi -II Uluslararası Deniz Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı*, İlyas Gölcüklü (ed) (Onikilevha Yayıncılık 2022) 239, 253-254. Benzer şekilde, alacaklıya, gemi üzerinde ihtiyati haciz tesis edilmesi talebinde bulunmak imkânı tanıyan deniz alacaklarına yeni kategoriler eklenmesi, bkz. Juan Pablo Rodriguez Delgado, ‘The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change?’ Massimiliano Musi (ed) *Port, maritime and transport law between legacies of the past and modernization* (Bonomo 2018) 493, 518 veya mevcut kategorilerin genişletilmesi yahut daraltılmasının gerekli olduğunu savunan görüşler de mevcuttur, Barış Soyer, Andrew Tettenborn ve George Leloudas, ‘Remote Controlled and Autonomous Shipping: UK Based Case Study’ <<https://www.swansea.ac.uk/media/Remote-Control-and-Autonomous-ShippingFinal.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 26-27 ve 38.

¹¹² Karadana, 254.

¹¹³ TTK m. 1354 vd; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV - Deniz İcra Hukuku*, (2. Baskı, Onikilevha Yayıncılık 2019) 208 vd.

¹¹⁴ Krş. TTK m. 1063.

¹¹⁵ Atamer, C. 1, 721.



Yeni tip gemiler ile ortaya çıkacak ihtiyaçlar karşısında yetersiz kalabilecek düzenlemelere verilebilecek başka bir örnek ise insan kurtarma ve yardım yükümlülüğünü düzenleyen hükümlerdir. Zira, yeni tip gemilerin mürettebatsız şekilde işletilecek olması ve gemide insan barınmasına uygun bölümler bulunmaması yardım yükümlülüğü bakımından özellik gösterir. Burada mesela TTK m. 1317 veya m. 1295’de düzenlenen kaptanın yardım yükümlülüğü iyi bir örnek teşkil eder. TTK m. 1295’e göre “Bir çatmadan sonra her geminin kaptanı, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmadan mümkün olması şartıyla, diğer gemiye, gemi adamlarına ve yolculara yardımla yükümlüdür.” TTK m. 1317 uyarınca ise “Her kaptan, aracını ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır.” TTK m. 934 dolayısıyla burada kaptandan bahsetmek mümkün değilse de, yeni tip gemilerde de yardım yükümlülüğüne ihtiyaç olacağı konusunda bir tereddüt yoktur. Söz konusu yükümlülük çeşitli şekillerde yerine getirilebilir. Geminin otonom seyir gerçekleştirdiği hallerde, muhtemelen böyle bir hal geminin işletim çerçevesi kalacak şekilde programlanarak, otonom sevk ve idare sisteminin böyle bir durumda insan kontrolünü talep etmesi söz konusu olacaktır. Geminin üzerinde insan kontrolü sağlanana kadar ise geminin, örneğin S.O.S sinyali vermesi veya başka şekilde yardım talep etmesi mümkün olacak şekilde programlanması beklenebilir.

Öte yandan, geminin insan kontrolü olduğu altında bulunduğu haller bakımından ise, kaptan ve gemi adamlarına ilişkin hükümlerin kontrol merkezi personeline uygulanması sağlayacak bir değişiklik yapılırsa,¹¹⁶ TTK bakımından uzaktan kontrol merkezinde görev yapan kumanda merkezi operatörü de maddede anılan hallerde yardım etmekle yükümlü tutulabilir. Ancak, bu tür hallerde geminin klasik anlamda yardım faaliyetlerinin ne kadarını gerçekleştirebileceği tartışmaya açıktır.¹¹⁷ Kuşkusuz, bazı eylemlerin uzaktan ifa edilmesi mümkün olabilir. Mesela, geminin operatörü yetkililere haber verebilir, ses, görüntü desteği sağlayabilir veya iletişim kurulmasına yardım edebilir.¹¹⁸ Ancak gemide insan bulunmadığı için kazazedelerin gemiye alınmasından, kazazedelerin yiyecek, su, giysi gibi ihtiyaçlarının karşılanmasına veya mürettebatsız olarak

¹¹⁶ Bkz. dn. 164’i izleyen cümle.

¹¹⁷ Carey, ‘Off Deck’, 17 vd; Michael Tsimplis ve Robert Veal, ‘The Integration of Unmanned Ships into the Lex Maritima’ [2017] Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly 303, 330.

¹¹⁸ Cığır, ‘Kaptan’, 488; nitekim Workboat Code Annex 2, 4.3 bu hususlarda düzenleme yapmaktadır.



faaliyet göstereceği için insan barınmasına uygun kısımlar bulundurmayan gemide kazazedelerin nerede barınacağına kadar pek çok husus bakımından yardım yükümlülüğünün ne şekilde ifa edileceği belirsizdir. Doktrinde, durumu özel olarak inceleyen yazarlar gemide mürettebat bulunmaması sebebiyle kazazedelere yardım etmenin olanaklı olamayacağı haller bulunabileceğine dikkat çekmektedir.¹¹⁹ Bu sebeple, gemi tasarımlarında bu tür sorunların mutlaka dikkate alınması ve uygun çözümler sağlayan standartların kabul edilmesinin gereğine işaret edilmektedir.¹²⁰ Dolayısıyla, TTK bakımından da, yeni tip gemilerin yardım kabiliyetlerine ilişkin hususlarda teknik standartların yerleşmesini müteakiben, yardım yükümlülüğünü konu alan düzenlemelerin gözden geçirilmesinde yarar vardır.

b. Uyumsuz Hükümler

Lafzi açıdan yeni tip gemilerde de uygulama alanı bulan ancak doğacak ihtiyaçlara tam olarak karşılık veremeyen hükümlerden başka bir de mahiyeti itibarı ile yeni tip gemiler ile uyumsuz düzenlemeler mevcuttur. Bu tür düzenlemelerin büyük bir çoğunluğu beşinci kitabın kusur sorumluluğu temelinde kaleme alınmış hükümleri bağlamında ortaya çıkmaktadır. Yeni tip gemilerin konvansiyonel gemilere göre temel farklılıklarından biri, bu tür gemilerin rutin olarak yüksek otonomi seviyelerinde işletilebilmesi ve insan kontrolünden bağımsız şekilde makine tarafından yönetilmesidir.¹²¹ Dahası bu tür bir işleyiş istisnai nitelikte olmayacaktır; aksine, otonom gemilerin seferin büyük bir kısmında tamamen makine kontrolü altında bulunacakları düşünülmektedir.¹²² Her ne kadar, bu tür bir işleyişin, istatistiki olarak, insan idaresine göre daha güvenli olduğu düşünülse de, makine öğrenmesi temelli sistemlerin yapısal özellikleri sebebiyle geminin otonom seyir sistemleri tarafından sevk ve idare edildiği hallerde hata ihtimalini sıfıra indirmek mümkün değildir.¹²³ Dolayısıyla burada sorun, geminin insan etkileşiminden

¹¹⁹ Aysegül Bugra Sar, ‘Considerations on Assistance and Rescue at Sea in the Light of the Increasing Autonomy in Shipping’ (2023) 153 Marine Policy 105639, 7-8.

¹²⁰ Buğra Şar, 6-7; Michael Tsimplis, ‘Designing Norms for Autonomous Ships: The Obligation to Call for Help and the Duty to Save Life in Danger at Sea’ Tafsir Martin Johansson ve diğerleri (eds) *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan, 2022) 99, 115.

¹²¹ Çiğir, ‘Otonomi’, 1149-1155 ve 1168; Çiğir, ‘Lahey’, 155-158 ve 161-162.

¹²² ibid.

¹²³ Melis Özdel, ‘Reconceptualising the Nautical Fault Exception in the Fog of Emerging Technologies’ (2022) 51 (3) Industrial Law Journal 672, 678-679; Erik Rosaeg, ‘Diabolus Ex Machina: When an Autonomous Ship Does the Unexpected’ Henrik Ringbom, Erik Røsaeg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 125, 125-126; Trond



bağımsız şekilde işlediği sırada, bizatihi¹²⁴ otonom seyir sistemlerinin hareketlerinden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluğun hangi hükümlere tabi olacağıdır. Zira, otonom seyir sisteminin sorumluluk hukuku bağlamında bir sorumluluk süjesi sayılması söz konusu olmadığı gibi, kusurlu bir hareketinin

Solvang, 'Man, Machine, and Culpa or Finding a Path Toward Strict Liability', Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 98, 99; Felix Collin 'Unmanned ships and fault as the basis of shipowner's liability' Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 85, 86 ve 92; Barış Soyer, 'The Future of Autonomous Shipping - The Regulatory Challenge', Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *Artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021) 163, 178 vd; otonom geminin kullanıldığı işletme açısından tehlikeli işletme faaliyetinin varlığı bağlamında krş. Türkel, 602.

- ¹²⁴ Burada uzaktan kontrol merkezi operatörü veya personelinin kusuru sonucu gerçekleşen ve dolayısıyla doğrudan bir insan hareketi ile bağlantılı şekilde gerçekleşen zararların inceleme konusu olmadığını vurgulamak gerekir. Zira, burada inceleme konusu olan gemiler yüksek otonomi seviyesinde işletilebilme kabiliyetini haiz olduklarından, geminin gerçekleştirdiği fiilleri denetim veya nezaret vb. gibi bir görev dolayısıyla bir insana bağlamak her zaman mümkün değildir. Bu bağlamda, mesela, IMO'nun konuyla ilgili çalışmaları bakımından en son kabul edilen esaslara göre, geminin işleyiş usulü ve otonomi seviyesi ne olursa olsun, her halükarda otonom gemiden sorumlu, gemide veya belli şartların yerine getirilmesi halinde uzaktan kontrol merkezinde, kaptanlık görevini ifa edecek bir kimsenin bulunmasını gerektirdiği kararlaştırılmış olmasına, bkz. IMO, 'Report of the Maritime Safety Committee on its 107th session' (MSC 107/20), <<https://docs.imo.org/>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 42; Cığır, 'Otonomi', 1159, atıf yapılarak, bu tür bir işleyişte makinenin verdiği kararları denetleme görevinde kusurlu davrandıkları gerekçesiyle kaptan veya operatörün sorumluluğuna gidilmesinin mümkün olacağına, dolayısıyla da mevcut hükümlerin uygulanması bakımından, geminin yapay zeka tarafından işletildiği hallerin dahi uygulanacak hükümler bakımından önemli bir değişiklik yaratmayacağı yönündeki görüşlere, bkz. Hasan Burak Yıldız, 'Deniz Otonom Su Üstü Gemiler ve Teknik Kusur' Sezer Ilgın ve diğerleri (eds) *Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı* 171, 188, katılamıyoruz. Zira, gemiyi münhasıran makinenin kontrol ettiği yüksek otonomi seviyelerinde, işletim çerçevesinin dışına çıkılmadıkça ya da benzer başka bir sebeple makine talepte bulunmadıkça insan kontrolü söz konusu değildir, bkz. Ringbom ve Collin, 14; Cığır, 'Lahey', 156- 157, Dolayısıyla, sistemden bir talep veya ikaz gelmediği hallerde, operatörün gemiyi kesintisiz şekilde denetlediği varsayılsa dahi, makinenin hatalı bir karar vererek icra ettiğini zarar ortaya çıkmadan tespit etmek mümkün olmayabilir. Benzer şekilde, makinenin insan kontrolünü talep etmesi halinde dahi, operatörün müdahale etmek için yeterli süreye sahip olmayabileceği veya bağlantı kesilmesi gibi sebeplerle kontrolü devralmasının fiilen imkânsız olduğu haller de söz konusu olabilir, bkz. Solvang, 100-101; Collin, 89-90; Soyer, 178. Bu sebeple, yüksek otonomi seviyelerinde işletilmek kabiliyeti bulunan gemilerde, makinenin hareketlerinden dolayı her halükarda bir insana kusur atfedilebileceği varsayımının hatalı olduğunu işaret etmek gerekir.



varlığından bahsetmek de¹²⁵ mümkün değildir.¹²⁶ Doktrinde, bu tür hallerde hukuki sorumluluğa¹²⁷ ilişkin mevcut hükümleri uygulamanın son derece zor olduğuna işaret edilmektedir.¹²⁸

Dolayısıyla bu kapsamda değerlendirilebilecek bir hata sebebiyle ortaya çıkabilecek kazalardan kaynaklanan zararların tazmini bakımından TTK hükümlerinin de incelenmesi gereklidir. Bu bağlamda ilk akla gelebilecek düzenleme, gemi adamlarının kusurundan donatanın sorumluluğu başlıklı TTK m. 1062 hükmüdür. Anılan hükme göre “Donatan, gemi adamlarının, zorunlu

¹²⁵ Cannur Ercan ‘Robotların Fiillerinden Doğan Hukuki Sorumluluk: Sözleşme Dışı Sorumluluk Hallerinde Çözüm Önerileri’, (2019) 11 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 19, 28; Sinan Sami Akkurt, ‘Yapay Zekânın Otonom Davranışlarından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk’ (2019) 13 Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 39, 44; Ş. Barış Özçelik, ‘Yapay Zekanın Veri Koruma, Sorumluluk Ve Fikri Mülkiyet Açısından Ortaya Çıkardığı Hukuki Gereksinimler’ (2021) 66 Adalet Dergisi 87, 104; Esma Kırac Adır, ‘Robotların Yol Açtığı Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk’, (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi 2023) 354.

¹²⁶ Özdel, 688; Rosaeg, 126; krş. Yılmaz, 152; Ciğer, ‘Lahey’, 163.

¹²⁷ Bu tür hallere genel bir çözüm olarak ürün sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulama alanı bulabileceğine ilişkin görüşler mevcuttur, bkz. Roderick Bagshaw, ‘Product Liability: Autonomous Ships’ Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *Artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021) 119 vd; Robert Veal, ‘Autonomous Technology in Shipping an Increased Role for Negligence Product Liability?’ in Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 155 vd; (yapay zekanın fiillerinden sorumluluk bakımından) Ercan, 30 vd.; Kırac Adır, 98 vd. Öte yandan, münhasıran otonom seyir sisteminin hareketlerinden dolayı gerçekleşen zararlarda, sorumluluk için gerekli olan, hatalı/uygunsuz/ayıp nitelikte bir ürünün varlığından bahsetmek her zaman mümkün olmayabilir, krş. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn ‘Artificial Intelligence and Civil Liability—Do We Need a New Regime?’, (2022) 30(4) *International Journal of Law and Information Technology*, 385, 393. Gerçekten de, zamanla bazı rehber kurallar ve standartların oluşturulacağından bahsedilebilirse de, bkz. Soyer, 179, bu tür karmaşık amaçlar için programlanan yazılımların her tür olasılığa karşı test edilerek yüzde yüz hatasız olduğunu, ayrıca özellikle makine öğrenimi tabanlı sistemler açısından öyle kalacaklarını, bkz. Veal, 162, Bogeshaw, 131, garanti edebilmek mümkün değildir, Collin, 92; Vibe Ulfbeck, ‘Autonomous Ships and Product Liability under the EU Directive’ in Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 144, 148; Rosaeg, 126. Dolayısıyla, otonom gemi sisteminin yazılımının bu bağlamda ürün sayılıp sayılmayacağı meselesi, bkz. Bogeshaw, 123-125; Ulfbeck, 147; krş. Andrew Tettenborn, ‘Shipping: Product Liability Goes High-Tech’, Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 116, 121, veya illiyet bağının kurulmasındaki zorluklar, Veal 166, gibi diğer problemler bir yana bırakılırsa bile burada inceleme konusu olan zararlarda ürün sorumluluğuna gitmek yolu tamamen kapalı olabilir.

¹²⁸ Rosaeg, 134; Solvang, 99-100; Barış Soyer, ‘Autonomous Vessels and Third-Party Liabilities the Elephant in the Room’ Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 105, 107. (‘third-party liabilities’).



danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur.” Şayet, zarar kumanda merkezi operatörünün veya personelinin gemi üzerinde kontrol sahibi olduğu hallerden dolayı ortaya çıktıysa, bu tür bir zararın hükmün düzenleme amacı içerisinde kabul edilebileceği savunulabilir. Ancak, TTK m. 934 dolayısıyla bu hüküm kumanda merkezi operatörü ve personeli bakımından uygulama alanı bulamayacağından, bu kişilerin fiillerinden dolayı donatanın sorumluluğuna ancak genel hükümler çerçevesinde başvurulabilir.¹²⁹ Bununla birlikte, kumanda merkezi personelinin de gemi adamı sayılabilmesini temin edecek bir değişiklik¹³⁰ ile hükmün otonom gemiler bakımından da uygulanabilmesini sağlamak mümkündür. Dolayısıyla, geminin nihai olarak insan kontrolünde bulunduğu haller bakımından TTK m. 1062 hükmünün otonom gemilere uygun hale getirilmesi, görece olarak, zor görünmemektedir. Öte yandan, eğer zarar, yukarıda izah edildiği gibi, insan etkisinden bağımsız bir hareketten kaynaklanırsa zarar her halükarda, TTK m. 1062 hükmünün kapsamı dışında kalacaktır.¹³¹ Zira TTK m. 1062 hükmü gereği donatanın sorumlu tutulabilmesi için maddede sayılan kimselerin kusurlarından dolayı sorumlu tutulabilmesini gerektirmektedir.¹³² Zarara yol açan hareketin gemi sistemlerinin verdiği kararlar sonucu ortaya çıkması halinde ortada sorumlu tutulabilecek bir “kişi” bulunmadığı gibi, ancak insana ait olabilecek bir kavram olan “kusur” da söz konusu olamaz.¹³³

Benzer bir sorun, donatanın çatmadan doğan sorumluluğu bakımından da mevcuttur. Zira, kusurlu çatmaya ilişkin TTK m.1288 ile m. 1291 uyarınca donatanın sorumluluğunun doğması için çatmanın donatan veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmesi gereklidir. Kontrol merkezi personelini TTK m. 934’e göre gemi adamı saymak mümkün olmadığından, geminin kontrol merkezi tarafından yönetildiği hallerde, donatan sadece kendi kusuru mevcut ise çatmadan sorumlu olacaktır.¹³⁴ Ancak bunun son derece düşük bir ihtimal olduğunu vurgulamak gerekir.¹³⁵ Bu sebeple, doktrinde, otonom gemilerin tarafı olduğu çatma hallerinde, genel hükümlere dayanmak suretiyle donatana

¹²⁹ Türkel, 596 vd.; krş. Yılmaz, 145-146.

¹³⁰ Bkz. dn. 175’i izleyen cümle.

¹³¹ Krş. Solvang, 110-111.

¹³² Yazıcıoğlu, 259; Sözer, ‘Deniz Ticareti’, 224.

¹³³ Ercan, 28-29; Yılmaz, 147-148.

¹³⁴ Türkel, 610.

¹³⁵ ibid.



tazminat talebi yöneltilebileceği savunulmaktadır.¹³⁶ Öte yandan, TTK m. 1062 bağlamında işaret edildiği gibi,¹³⁷ eğer gemi adamı tanımı kapsamına alınmaları için bir değişiklik yapılırsa, geminin nihai olarak insan kontrolü altında olduğu haller bakımından, kumanda merkezi operatörü veya personelinin kusurları ile gerçekleşen bir çatmada TTK'nın kusurlu çatmaya ilişkin hükümleri uygulanabilir. Bununla beraber, geminin otonom sevk ve idare sisteminin verdiği bir karardan kaynaklanan çatmalarda, gemi adamı veya donatanın kusuru bulunmayacağından, bu hükümlere dayanarak tazminat talebinde bulunmak yine mümkün değildir. Donatanın veya gemi adamının kusuru bulunmaksızın gerçekleşen çatmalar ise, TTK m.1287'de "kusursuz çatma" başlığı altında düzenlenmiş ve çatmanın "umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılamamışsa" oluşan zarara, zarar görenlerin katlanacağı hükme bağlanmıştır. Geminin yüksek otonomi seviyelerinde işleyen gemilerin verdiği kararlar sonucu ortaya çıkan çatmaların, bu madde bağlamında "umulmayan bir hal" olarak kabul görmesi, en azından yeni tip gemilerin yaygınlaşma süreci bakımından, beklenebilir.¹³⁸ Dolayısıyla, yeni tip gemilerin otonom seyir gerçekleştirdikleri sırada gerçekleşen çatmalardan dolayı TTK m. 1288 ve m. 1289'a dayanarak tazminat talep etmek söz konusu olmadığı gibi, genel hükümlere dayanarak donatana yönelmek yolu da kapalı görünmektedir.¹³⁹

Başka bir sorun ise, taşıyanın sorumluluğuna dair hükümler bakımından mevcuttur. Daha önce detaylı olarak incelendiği üzere,¹⁴⁰ kusur sorumluluğu eksenli LK ve LK'yı temel alan TTK hükümlerinin otonom gemilere uygulanmasının bazı problemlere sebep olması kaçınılmaz görünmektedir. Örneğin, taşıyanın "kaptanın, gemi adamının, kılavuzun veya taşıyanın adamlarının geminin sevkine veya yönetimine ilişkin fiil, ihmal veya kusuru"¹⁴¹ sonucunda gerçekleşen zıya veya hasardan dolayı, kendi kusuru bulunmadığı takdirde sorumlu olmayacağını düzenleyen LK m. IV.2(a) hükmünün geminin yüksek otonomi seviyelerinde işlediği hallerde uygulanması mümkün değildir.¹⁴²

¹³⁶ Öte yandan, TTK m. 1287'nin uygulandığı hallerde bu imkan mevcut değildir, bkz. Türkel, 610; krş. Fevzi Topsoy, Çatma Hukuku, (Legal Yayıncılık 2017), 224-225.

¹³⁷ Bkz. dn. 130.

¹³⁸ Bkz. Topsoy, 121 vd.

¹³⁹ Krş. Türkel, 610.

¹⁴⁰ Cığır, 'Lahey', 163.

¹⁴¹ Çeviri için bkz. Samim Ünan ve diğerleri 'Metin ve Çeviri', Kerim Atamer ve Cüneyt Süzcel (eds) *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları* C. 1 (Oniki Levha Yayınları 2013) 150.

¹⁴² Cığır, 'Lahey', 163.



Zira, burada zarara sebebiyet veren hareket, insan etkisi bulunmaksızın, doğrudan geminin işletim sisteminin verdiği ve icra ettiği kararlar sonucu ortaya çıkacağından, bu tür örneklerde ne kaptan ya da gemi adamlarının kusurlu bir hareketinden ne de salt insana ait bir kavram olan kusurdan bahsetmek mümkündür.¹⁴³ Öte yandan, aynı nedenlerle, bu tür bir olayda, “taşıyanın kendi fiilinden veya ihmalden yahut taşıyanın temsilcilerinin veya adamlarının fiillerinden veya ihmallerinden kaynaklanmayan diğer tüm sebeplerden” doğan zararlardan sorumlu tutulamayacağını düzenleyen LK m. IV.2(q) hükmünün uygulanabileceği açıktır.¹⁴⁴ Böylelikle, yüksek otonomi seviyesinde işleyen gemi sistemlerinin aldıkları ve icra ettikleri kararlar sonucunda ortaya çıkan zararlardan dolayı, taşıyanın her halükarda sorumluluktan kurtulabileceğini söylemek mümkündür.¹⁴⁵

Benzer bir sonuç bu hükümlerin mehzaz teşkil ettiği TTK m. 1179 ve 1180 bakımından da söz konusudur. Gerçekten de, “taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyanın” sorumlu olmayacağını düzenleyen TTK m. 1179 da, geminin otonom şekilde aldığı ve icra ettiği kararlardan doğan zararlar bakımından uygulanabilir niteliktedir. Dahası, Lahey ve Lahey - Visby Kuralları m. IV.2(a)¹⁴⁶’nın aksine, taşıyan TTK bakımından geminin otonom şekilde aldığı kararlardan dolayı TTK m. 1180¹⁴⁷ hükmüne de dayanabileceği savunulabilir. Gerçekten de, kanun

¹⁴³ ibid.

¹⁴⁴ Taşıyanın burada esasen LK m. IV.2 (p) bendine dayanması da mümkündür, bkz. Özdel, 678; Cığır, ‘Lahey’, 165; ancak aynı imkan TTK bakımından mevcut değildir, zira Lahey Kurallarının anılan hükmü TTK’ya alınmamıştır, bkz. Barış Günay, *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak)* (Yetkin 2013), 164.

¹⁴⁵ Cığır, ‘Lahey’, 164; bu tür hallerde mevcut hükümler çerçevesinde sefere elverişlilikten doğan sorumluluğa gitmek de mümkün görünmemektedir, ibid 164-165.

¹⁴⁶ LK m. IV.2(a)’ya ilişkin bkz. Guenter Treitel ve Francis Reynolds, *Carver on bills of lading* (3. Baskı, Sweet & Maxwell, 2011), para 9-210 vd; Richard Aikens ve diğerleri, *Bills of Lading* (2. Baskı, Informa Law 2016) para 10.220 vd.; Hakan Karan, *The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby And Hamburg Rules* (Edwin Mellen 2005); Günay, 136 vd.

¹⁴⁷ Madde 1180 ve teknik kusur istisnasına ilişkin olarak bkz. Fehmi Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri* (1991 Der Yayınları) 75 vd; Emine Yazıcıoğlu ‘Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri’ (2011) 11(1-4) *Deniz Hukuku Dergisi* 99; Vural Seven, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük, Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu* (Yetkin Yayınları 2003), 112 vd.; Kübra Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu* (2. Baskı, Oniki Levha 2013), 93 vd.; İlknur Uluğ, ‘Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri’ (2002) VI *Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi* 83, 87 vd.



koyucunun hükümleri birleştirerek düzenlemesinin etkisiyle,¹⁴⁸ iki düzenleme lafzi açıdan farklıdır.¹⁴⁹ LK, m. IV.2(a)'da taşıyanın adamlarının geminin sevkine veya yönetimine ilişkin fiil, ihmal veya kusurundan dolayı gerçekleşen zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağını düzenlerken, TTK m. 1180 hükmü ise mehzaz düzenlemenin karşıt anlamından hareketle “zararın, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyanın yalnız kendi kusurundan sorumlu” olacağını düzenlemektedir.¹⁵⁰ Her ne kadar, doktrinde bu hüküm mehaza uygun şekilde yorumlanarak, taşıyanın TTK m. 1180'den yararlanmak için kendi kusurunun bulunmadığını ispatlaması gerektiği gibi, zarara adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine yönelik bir hareketinin yol açtığını da ispatlaması gerektiği kabul edilmekteyse¹⁵¹ de maddenin lafzı, otonom gemilere uygulanması bakımından, tartışmaya açıktır. Zira, konvansiyonel gemiler bağlamında geminin mutlak sevk ve idaresinde taşıyan ve taşıyanın adamları ya da kılavuz dışında bir kimsenin etkisi bulunamayacağı açık iken, yüksek otonomi seviyesinde işletilen yeni tip gemiler bakımından sevk ve idare doğrudan geminin işletim sistemleri tarafından ifa edilebilmektedir. Dolayısıyla, madde metnindeki “hareketin” konvansiyonel bir gemi bakımından taşıyanın adamları ile ilişkilendirilmesi gerektiği varsayılmaktaysa da, yeni tip gemiler bakımından böyle bir zorunluluk yoktur: hareket doğrudan geminin işletim sistemlerine ait de olabilir. O halde, taşıyanın TTK m. 1180'e dayanabilmesi için, kendi kusurunun bulunmadığına ek olarak, zararın otonom seyir sisteminin, geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ilişkin bir hareketinden kaynaklandığını kanıtlaması yeterli olmalıdır. Zira, konvansiyonel gemiler bakımından bu hususun kabulü zorunlu olmakla birlikte, TTK m. 1180'in açık lafzı uyarınca hükmün uygulama alanı, esasen, zarara sonuç veren hareketin bir insana ait olduğu hallerle sınırlandırılmış değildir.¹⁵² Dolayısıyla anılan hükmün geminin

¹⁴⁸ Bkz. 1179 ila 1183'üncü maddelere ilişkin genel açıklamalar ve Madde 1179 gerekçesi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)", (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, 360.

¹⁴⁹ Krş. Günay, 139.

¹⁵⁰ Esasen bu durumun, eski TTK'da benimsediği formülün bir sonucu olduğunu söylemek daha doğru olacaktır, zira, TTK m. 1180, 6762 sayılı Kanunun 1062(2)'den, dili güncellenmek suretiyle, aynen alınmıştır. bkz. Türk Ticaret Kanunu Layihası ve Adliye Encümeni Mazbatası (1/150), TBMM Zabıt Ceridesi Devre: X İctima: 2 Cilt: 12 (1-29.6.1956) S. Sayısı 198 (77. Birleşim), 53 ve 270; ayrıca bkz. Encümen Tadili, 409 ve 207.

¹⁵¹ Tahir Çağa ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku - II* (9. Baskı, Oniki Levha Yayınları, 2009), 159; Ülgener, 142; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (2. Baskı, Oniki Levha 2023), 326; krş. Yetiş Şamlı, 213-214.

¹⁵² Krş. Treitel ve Reynolds, para 9-214.



otonom şekilde seyrettiği hallerde insan etkisinden bağımsız şekilde ve doğrudan gemi tarafından alınan kararların sonucunda ortaya çıkan zararlar bakımından dahi uygulanabilir nitelikte olduğu söylenebilir. TTK m. 1179(1)'in uygulama alanı daha geniş olmakla beraber, geminin otonom şekilde aldığı kararların çoğunlukla geminin teknik yönetimine dair olacağı göz önünde tutulursa, taşıyanın pek çok durumda TTK m. 1180'e de başvurabileceğini söylemek mümkündür.¹⁵³

Sonuç olarak, TTK bakımından, yüksek otonomi seviyesinde işleyen otonom gemilerin insan etkisinden bağımsız şekilde ortaya çıkan hareketlerinin sebep olduğu zararlar bakımından hem donatana hem de taşıyana¹⁵⁴ karşı yönelmek imkânı kapalı görünmektedir. Bu durumun sakıncaları açıktır. Zira, bu tür hataların çok sık ortaya çıkacağını söylemek zor olsa da, yüksek otonomi seviyesinde işleyen gemiler bakımından sistemin yanlış karar vermesi ihtimalini sıfıra indirmek mümkün değildir. Yüksek otonomi seviyelerinin otonom gemilerin hayata geçmesi bakımından elzem rol oynayacağı düşünüldüğünde bu teknolojinin geniş ölçekte kullanılmaya başlanması halinde geminin otonom hareketlerinden kaynaklanabilecek zararların göz ardı edilmesi beklenemez. Bu bakımdan, TTK'nın kusura dayalı sorumluluk eksenindeki düzenlemeleri lafzi açıdan uygulanabilir olmakla beraber, bu hükümlerin mahiyeti açısından otonom gemiler ile uyumsuz oldukları görülmektedir. Doktrinde, bu tür durumlarda otonom gemilerin sebep oldukları zararlardan dolayı ortaya çıkacak sorumluluk

¹⁵³ Zira, ispat yükümlülüğü bakımından da TTK m. 1179'a kıyasen, TTK m. 1180 hükmü taşıyanın lehinedir, Krş Yetiş Şamllı 208.

¹⁵⁴ Öte yandan burada, yolcu taşımaya ilişkin hükümlerin istisna olarak gösterilmesi mümkündür. Zira, TTK. m. 1256 çerçevesinde, ölüm ve yaralanmadan ötürü, taşıyan sadece kusurlu olduğu hallerde sorumlu değildir: gerçekten de taşıyan TTK m. 1256.1'e göre yolcunun gemi kazası yüzünden ölmesi veya yaralanmasından doğan zararlarda kusursuz olarak sorumludur. Gemi kazası 1256.5(a) uyarınca "gemideki arızayı" da kapsar. "Gemideki arıza" ise taşıyan, TTK m. 1256.5(c) bendi uyarınca "...geminin yürütülmesinde, dümen tutulmasında, güvenli seyrüseferinde... kullanılan gemi kısımlarının veya teçhizatının hiç veya gereği gibi çalışmaması" şeklinde ifade edilmiştir. Bu şekilde formüle edilen maddenin lafzı, geminin yüksek otonomi seviyelerinde işletildiği hallerde, işletim sisteminin hatasından kaynaklanan ve yolcunun ölümü ya da yaralanması sonucu ortaya çıkan zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğuna gitmeye elverişli olduğundan, otonom gemilere bakımından uyumsuz hükümler arasında gösterilemez. Aynı görüş, maddenin mehzazını oluşturan, Atina Sözleşmesi hükümleri uyarınca da savunulabilir, bkz. Yolcuların ve Bagajlarının Denizyoluyla Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi ve 2002 Protokolü, (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and 2002 Protocol) m. 3.1 ve m. 3.4; ayrıca bkz. Kerim Atamer, '2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi', (2008) 24(3) BATİDER 103; İsmail Demir, 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi (Yetkin Yayınları 2003).



bakımından hâlihazırda geniş uygulama alanı bulan kusura dayalı sorumluluk rejiminin uygun olmadığı, onun yerine donatanın sorumluluğunun kusursuz sorumluluk temelli bir rejime tabi olmasının en isabetli çözüm olacağının, büyük ölçüde, kabul gördüğü işaret edilebilir.¹⁵⁵ TTK bakımından da benzer bir çözümün benimsenmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

III. ÖNERİLER

1. Tadil İhtiyacı

TTK'nın Beşinci Kitap hükümlerinin bir kısmının yeni tip gemiler bakımından uygulanmasının mümkün olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla TTK hükümlerinin, en azından belirli hususlar bakımından, bu tür gemilere uygulanma kabiliyeti kazandırılmasına yönelik bazı değişikliklere ihtiyaç duyduğu açıktır.

Karşılaştırmalı Hukukta, özellikle, Norveç, Birleşik Krallık, Rusya ve Fransa gibi bazı ülkeler tarafından ulusal mevzuatta belirli hususları düzenleyen değişiklikler yapılmaya başlandığı görülmektedir.¹⁵⁶ Örneğin, Birleşik Krallık'ta yardımcı hizmetler için kullanılan teknelere ilişkin tali mevzuatta¹⁵⁷ yapılan değişiklikle, “uzaktan kontrol edilen mürettebatsız tekne”, “teknenin dışındaki bir konumdan işletilen ve bordasında insan bulunmayan tekne” şeklinde,

¹⁵⁵ Luci Carey, ‘Contractual and Tortious Maritime Liability Regimes and the Introduction of Autonomous Vessels’ NUS Law Working Paper 2023/012; Soyer, ‘third-party liabilities’, 107; Collins, 95; Rosaeg, 139 vd.; Sözer, ‘Unmanned’, 114; Yılmaz 155; krş. Ercan, 49; karşı görüş Anil Ozturk, ‘Navigating the Turbulent Waters of Liability: Making the Case for the Application of Risk-Management-Based Liability Approach to Autonomous Vessels’ Tafsir Martin Johansson ve diğerleri (eds) *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan, 2022) 297, 308 vd.

¹⁵⁶ Rusya için bkz. IMO, ‘Implementation of the national MASS regulation in the Russian Federation’, MSC/ISWG/MASS 2/3/3; Birleşik Krallık, bkz. IMO, ‘United Kingdom developments on Maritime Autonomous Surface Ships: research, legislation and industry projects’ MASS-JWG 2/3; Fransa, IMO, ‘Report on the Regulatory Framework for MASS implemented in France’, MSC 107/INF.12; Hélène de Ferrières, ‘Introduction Of Autonomous Ships And Drones Into The French Transport Code’, La Boussole - French Shipping Bulletin, February 2022, <<https://www.hfw.com/insights/la-boussole-french-shipping-bulletin-feb-2022/>> s.e.t. 1 Haziran 2025; Norveç için bkz. Eva Ricarda Lange, *Regulating Autonomous Vessels* (Brill 2025) 151 vd.

¹⁵⁷ Bkz. UK Maritime & Coastguard Agency, *The Workboat Code* (Edition 3) (13 Aralık 2023), <<https://www.gov.uk/government/publications/the-workboat-code-edition-3>> s.e.t. 1 Haziran 2025.



tanımlanarak,¹⁵⁸ bu türden gemilerin işletimi bakımından uygulama alanı bulacak ve istisna edilecek hükümler belirlenmiş¹⁵⁹ ve “uzaktan kontrol edilen mürettebatsız teknelerin” güvenli işleyişini temin için tasarlanan bazı özel gereklilikler düzenlenmiştir.¹⁶⁰ Benzer bir hazırlık, Fransız mevzuatında da gerçekleştirilmiştir: Fransa’nın deniz ticareti hukuku bakımından temel kaynak sayılabilecek olan¹⁶¹ Fransız Taşıma Kanunu (*Code des Transports*) bünyesinde gerçekleştirdiği tadil, özellikle TTK’nın bu bağlamda incelenmesi bakımından, dikkate değer niteliktedir.¹⁶² İlgili değişikliklerle, kanunda otonom gemi¹⁶³ ve insansız deniz aracı¹⁶⁴ için tanımlar getirilmiş ve otonom gemilerin de gemi sayılarak aynı hükümlere tabi olacağı, insansız deniz araçları için ise daha sınırlı olarak bazı hükümlerin uygulama alanı bulacağı kabul edilmiştir. Ayrıca, yardımcı tanımlarda yapılan değişiklikle, geminin kontrolünü gerçekleştiren kimseler gemide olmasa dahi geminin mürettebat ile donatılmış olduğunun kabul edilebileceği düzenlenmiştir.¹⁶⁵ Buna ilave olarak, bu araçları kontrol eden kimselerin kaptan olarak kabul edileceği düzenlenerek,¹⁶⁶ otonom bir geminin kontrolünde görev alan kimselerin de gemiadamı olarak addedileceği ve kanunun ilgili kısmı bağlamında gemide bulunduklarının varsayılacağı hükme

¹⁵⁸ Bkz. Workboat Code (Edition 3), Section. 2; aynı bölümde ayrıca uzaktan kontrol merkezi ve operatör için de tanımlar getirilmiştir.

¹⁵⁹ Workboat Code (Edition 3), Annex 2.1.

¹⁶⁰ Workboat Code (Edition 3), Annex 2.2 vd.

¹⁶¹ Victoria Westcott ve Florent Rigaud, ‘Shipping Finance: Recent French Law Legal Updates’ Lexology, (13 Ekim 2017), <<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=349c3b4c-8ac3-4fb0-a859-0945c753f6b3>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

¹⁶² Ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes, <<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000044202843/2021-10-15/>> s.e.t. 1 Haziran 2025; ayrıca konuyla ilgili yönetmelik hükümlerindeki değişiklikler için bkz. Décret n° 2024-461 du 22 mai 2024 fixant les modalités d’application de l’ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes et portant diverses dispositions relatives aux navires professionnels, <<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049583905>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

¹⁶³ Article L5000-2-1.

¹⁶⁴ Article L5000-2-2; anılan hükme ve yönetmelikteki düzenlemelere göre, uzaktan veya kendi kendine yönetilen, su üstünde veya altında yüzme kabiliyeti bulunan, 100 gros tonilatunun altında, üzerinde insan ve yük bulunmayan, asgari 1 ve azami 16 metre uzunluğunda, 20 mile kadar azami hıza, 300 kJ kinetik enerjiye sahip olan araçlar insansız deniz aracı teşkil etmektedir, bkz. Article R5000-1.

¹⁶⁵ Article L5000-4.

¹⁶⁶ Article L5000-2-1 ve Article L5000-2-2.



bağlanmıştır.¹⁶⁷ Böylelikle, Fransız hukuku bakımından yeni tip gemilerin mevcut hukuki düzenlemeler ile uyumu sağlanarak, teknolojik ilerlemeler ile hukuk arasındaki farkın belirli ölçüde kapatıldığı değerlendirilmektedir.¹⁶⁸

Türkiye, denizcilikte yeni teknolojilerin yaygınlaşması ve yeni tip gemilere geçiş süreci bakımından bazı avantajları haizdir. Ancak bu avantajların hayata geçebilmesi için hukuki çerçeve bakımından bazı hazırlıkların yapılması gerektiği açıktır. Dolayısıyla, otonom gemilere uyum sağlamak hedefiyle, TTK hükümlerinde diğer ülkelerdeki örneklerle benzer bir değişikliğin gerçekleştirilmesinde isabet bulunmaktadır.

2. Öneriler

Yukarıdaki inceleme doğrultusunda, TTK'nın Beşinci Kitap hükümlerinin büyük bir bölümünün otonom gemilere uygulanabilir nitelikte olduğu söylenebilir. Uygulanmasında bazı sorunlar tespit edilen görece az sayıdaki hüküm bakımından ise, nispeten basit değişiklikler ile bu sorunların büyük ölçüde giderilebilmesi mümkündür. Esasen, aşağıda yapılacak öneriler de bu türden, sınırlı kapsamdaki, değişiklikleri hedeflemektedir. Bunun iki temel sebebi bulunmaktadır: Birincisi, otonom gemilere uygulanacak hükümler bakımından mevcut hükümlerin uygulanmasında ısrar yerine yeni tip gemilerin ihtiyaçlarına uygun hukuki düzenlemeler yapılması, nihai olarak, daha isabetli bir çözüm teşkil eder.¹⁶⁹ Bununla birlikte, bu türden kapsamlı bir düzenleme girişimi için henüz erken olduğu söylenebilir. Zira, hâlihazırda bazı öngörülerde bulunmak mümkün olsa da, yeni tip gemiler için hangi ihtiyaçlar ışığında düzenleme tesis edilmesi gerektiğinin tam manasıyla ortaya çıkması için kullanımlarının yaygınlaşması gereklidir. Bunun için de zamana ihtiyaç olduğu açıktır.

İkinci sebep olarak, bu tür bir düzenlemenin milletlerarası hukuk düzenindeki çalışmalar dikkate alınmaksızın, tek taraflı şekilde yapılmasının sakıncalı olduğunu ifade etmek gerekir. Bilindiği üzere, yeni tip gemiler bakımından

¹⁶⁷ Article L. 5511-3-1; bununla beraber, otonom geminin kaptanı, kanunda düzenlenen ve kaptanın kamu hukukundan doğan yetkilerini haiz değildir, bkz. Article L. 5521-6; Morgane Roussel, 'French Regulations on MASS: Solved and Unsolved Issues' CMI Montreal Colloquium Papers 2023 <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/07/VF_MASS_PRESENTATION72597271.pdf> s.e.t. 1 Haziran 2025, 4.

¹⁶⁸ De Ferrieres, dn. 156; öte yandan değişikliklerin düzenlemediği hususlar bakımından bazı meselelerin sorun teşkil etmeye devam ettiği de ifade edilmektedir, Roussel, 3 vd.

¹⁶⁹ Bkz. Ciğer, 'Kaptan', 496; Ciğer, 'Lahey', 167.



uygulanmasında sorun bulunan hükümlerin bazılarının kaynağı Türkiye'nin taraf olduğu ve TTK'nın uyumlaştırıldığı uluslararası sözleşmelerdir. Dolayısıyla, bu düzenlemelerde gerçekleştirilecek tadillerin dikkate alınması gerektiği gibi, otonom gemilere ilişkin hazırlanacak yeni hukuki düzenlemelerin de takip edilmesinde yarar vardır. Bunlara ilişkin verilebilecek ilk örnek, Türkiye'nin de temsil edildiği,¹⁷⁰ 2021 yılında sonuçlanan kapsam belirleme çalışmasının hemen ardından otonom gemilere uygulanacak taslak kurallara dair başlatılan IMO bünyesindeki hazırlık çalışmalarıdır. Söz konusu taslağın 2026¹⁷¹ yılında tamamlanarak uygulamaya geçmesi beklenmekte, akabinde ise bu taslak temel alınarak hazırlanacak bağlayıcı bir düzenlemenin 2030 yılında tamamlanarak yürürlüğe girmesi hedeflenmektedir.¹⁷² Hem otonom gemilere özel olarak yeni hükümlerin ihdas edileceği hem de mevcut uluslararası sözleşmelerde değişiklikler gerçekleştirilmesi muhtemel olan bu düzenlemelerin doğrudan tarafı olarak uygulamamız gerekeceği gibi ulusal mevzuatımızda bulunan pek çok düzenleme bakımından söz konusu olduğu gibi, otonom gemilere ilişkin olarak hazırlanacak kanun ve yönetmelikler bakımından da IMO düzenlemelerinin temel alınmasının isabetli olacağı açıktır. Bu sebeple, ulusal düzeyde, münhasıran otonom gemileri konu alan kapsamlı ve özel bir düzenleme yapmadan önce, en azından IMO çalışmalarının tamamlanmasını beklemek yerinde olacaktır.

Dolayısıyla aşağıda üzerinde durulacak olan değişiklik önerilerinin bu ana hatlar ile kaleme alınmış bir ara çözüm olarak tasarlandığını vurgulamak gerekir. Bu sebeple yardım hükümleri veya uzaktan kontrol merkezi ve işleyişine ilişkin hususların deniz ticaret hukukuna entegrasyonu gibi ancak otonom gemilerin yaygınlaşması ile ihtiyaçların belirginlik kazanacağı meselelere ilişkin yapılabilecek değişiklikler ile kanuna uluslararası antlaşma hükümlerinin kaynaklık ettiği düzenlemeler kapsam dışında tutulmuştur.¹⁷³ Öte yandan,

¹⁷⁰ Ecemiş Yılmaz, 450.

¹⁷¹ Esasen 2025 yılında tamamlanması öngörülen taslak düzenlemenin, bkz. IMO, 'Development Of A Goal-Based Instrument For Maritime Autonomous Surface Ships (Mass) : Draft road map for maritime autonomous surface ships' (MSC 105/7) <<https://docs.imo.org/>> s.e.t. 1 Haziran 2025, sonuçlandırılması, 2024 sonlarında güncellenen takvim ile 2026 yılına ertelenmiştir, bkz. IMO, Maritime Safety Committee - 109th session (MSC 109), 2-6 December 2024, <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-109th-session.aspx>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

¹⁷² IMO, 'Autonomous Shipping', <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>> s.e.t. 1 Haziran 2025.

¹⁷³ Krş. Solvang, 118.



Beşinci Kitap hükümlerinin yeni tip gemilere uygulanması bakımından en önemli problemi teşkil eden TTK m. 934 hükmünde yapılacak bir değişiklik ile geminin mürettebatsız işletildiği hallerde de kanuna uygulama alanı kazandırmak ve geminin nihai olarak makine tarafından sevk ve idare edildiği hallerde gerçekleşen hareketlerden doğan sorumluluğa ilişkin bazı çözümlerin kabul edilmesi, bu tür bir değişiklik bakımından asgari hedef niteliğindedir.

Bu çerçevede, ilk olarak, ayrı bir madde olarak ya da TTK m. 931'e yapılacak bir ekleme ile "otonom gemi" kavramına, Kanun'da yer vermek gerekir. Zira, hem otonom gemilerin Kanunun kapsamı içerisinde olduğunun açıklığa kavuşturulması amacıyla, hem de bunlara özgü olarak kaleme alınan düzenlemelerin uygulama alanının sınırlandırılması maksadıyla, "otonom gemi" kavramına ilişkin açık bir tanıma ihtiyaç bulunmaktadır. Bu açıdan, IMO çalışmaları bakımından kabul edilen güncel terim ve tanım¹⁷⁴ esas alınarak, "otonom gemi" aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır:

"I- Gemi, ticaret gemisi

MADDE 931- (1) Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır.

Eğer böyle bir gemi değişen ölçülerde dahi olsa insan etkileşiminden bağımsız şekilde işleyebilmekteyse bu Kanun bakımından "otonom gemi" sayılacaktır.

(2) Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır.¹⁷⁵

¹⁷⁴ Bkz. IMO, MSC 110/5 - Development of a Goal-Based Instrument For Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) - Report of the Correspondence Group, Annex I, Draft International Code Of Safety For Maritime Autonomous Surface Ships (MASS CODE), 4.23.

¹⁷⁵ Öte yandan yakın tarihte yayınlanan bir çalışmada TTK m. 931'deki gemi tanımında "...suda hareket etmesini veya uzaktan kontrol edilebilmesini gerektiren..." şeklinde bir revizyon yapılması halinde otonom gemilerin de kapsama alınacağı şeklinde bir öneride bulunulmuştur. Bkz. Türker Ekinci, Oğuzhan Öztütüncü ve Melek Ertogan, 'İnsansız Deniz Araçları Kapsamında Denizcilikle Alakalı Türk Mevzuatında İhtiyaç Duyulabilecek Değişikliklere Dair İnceleme' (2024) 3(5) Denizcilik Araştırmaları Dergisi: Amfora 1, 13. Bu tür bir tadile ihtiyaç olmadığı gibi, tanıtımda böyle bir değişikliğin aynı zamanda da sakıncalı olabileceği değerlendirilmektedir. Zira, yukarıda, bkz. dn. 47 vd, ifade edildiği üzere lafzi açıdan 931'deki tanım otonom gemileri de kapsayacak kadar geniştir. Dolayısıyla, kanundaki temel tanıtımda bir değişiklik yapılması ihtiyacından söz etmek zordur. Öte yandan, tanıtımda "suda hareket etmek" gerekliliğinin yanına "veya" bağlacı ile "uzaktan kontrol edilebilmek" şartını eklemek, tahsis edildiği aracın suda hareket yerine uzaktan kontrolü gerektirmesi gibi bir sonuç



İkinci olarak ise TTK hükümlerinin yeni tip gemilere uygulanması bakımından temel sorun olarak değerlendirilen TTK m. 934 hükmünde aşağıdakine benzer bir değişiklik yapılması mümkündür:

“IV- Gemi adamları

MADDE 934- (1) “Gemi adamları”; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir.

(2) *Bu kanunun uygulaması bakımından “kaptan” tanımı otonom gemilerin sevk ve idaresinde görev alan kumanda merkezi operatörünü de kapsar.*

(3) *Bu kanunun uygulaması bakımından otonom gemilerin kontrolünde görev alan kumanda merkezi operatörü ve kumanda merkezi personeli “gemi adamları”ndan sayılır.”*

Bu yönde bir değişiklik ile otonom geminin kontrolü ve işletilmesinde görev alan kumanda merkezi operatörü ve personelinin, kaptan ve mürettebat ile işlevsel dengeli kabul edilmiş olacaktır. Böylelikle, kanunun beşinci Kitabında yer alan kaptan ve gemi adamlarına ilişkin hükümlerin uygulanabilmesinin yolu açılmış olacak, ayrıca yukarıda C kategorisinde tasnif edilen ve otonom gemilere uygulanamayacağı tespit edilen hükümlerin uygulanması mümkün hale gelecektir.¹⁷⁶ Benzer şekilde, ilgili değişiklik ile B kategorisi içerisinde tasnif edilmiş ve münhasıran kaptan veya gemi adamlarına ilişkin olarak kaleme alınmış olmasa da kaptan ile gemi adamlarına atıf yapan kısımları bulunduğu için otonom gemilere ancak bu kısımlar haricinde uygulanabilecek olan hükümlerin de uygulamasına ilişkin problemler giderilmiş olacaktır.¹⁷⁷

Böylece otonom gemilere uygulama bakımından problemler hususunda geriye sadece, yine B kategorisi içerisinde tasnif edilmiş olan, ve otonom gemilere ancak geniş yorumlanmak kaydıyla uygulanabilecek hükümler kalmaktadır.¹⁷⁸ Bu hükümlere uygulama kabiliyeti kazandırmak için ise otonom gemiler bakımından ilgili hükümlerin kıyasen uygulanabilmesini temin edecek bir değişiklik gereklidir. Bunun için de TTK m. 935’e şu şekilde bir ekleme yapılmasının isabetli olacağı değerlendirilmektedir:

“B) Hükümlerin uygulama alanı

doğurmaktadır. Bu durumun hem otonom gemi tanımı bakımından, hem de bizatihi gemi tanımı bakımından, isabetsizliği izah gerektirmez.

¹⁷⁶ Bkz. dn. 99’e ait cümle.

¹⁷⁷ Bkz. TTK m. 941(2).

¹⁷⁸ Bkz. TTK m. 932.



MADDE 935

...

(3) Kanunda otonom gemilere özel olarak yapılan düzenlemeler saklıdır. Ancak kanunda otonom gemilere özel olarak düzenleme bulunmayan hallerde dahi bu kitap hükümleri otonom gemilere niteliği uygun düştiği ölçüde uygulanır."

Son olarak, yukarıda mahiyeti itibari ile yeni tip gemiler ile uyumsuz hükümlerden kaynaklı bazı problemlere işaret edilmiştir. Bu bağlamda, otonom geminin yüksek otonomi seviyesinde işletildiği hallerde ortaya çıkan zararlar bakımından söz konusu olan kusur sorumluluğu temelli hükümlerin uygulanmasındaki zorlukların, kusursuz sorumluluğu esas alan düzenlemeler ile benimsenerek giderilebileceği değerlendirilmektedir. Özellikle donatanın sorumluluğu bakımından, otonom gemilerin yüksek otonomi seviyelerinde işlediği hallere özgü olarak, bu durumun aşağıdaki şekilde madde 1062'ye yapılacak bir ekleme ile çözüme kavuşturulabilmesi mümkündür:

"II- Gemi adamlarının kusurlarından ve otonom gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluğu

MADDE 1062- (1) Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.

(2) Donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır.

(3) Donatan, otonom gemilerin, kendi karar ve icra sistemleri vasıtasıyla insan etkileşiminden bağımsız olarak işletildikleri hallerde, gerek mutlak işleyişleri kapsamında gerekse de teknik arıza veya problemler sebebiyle gerçekleştirdikleri hareketlerden doğan zararlardan sorumludur. Ancak, Donatan, zararın, bütünüyle, bir mücbir sebepten veya zarar görenin ya da bir üçüncü kişinin kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur. İkinci fıkra hükümleri saklıdır."

Böylelikle, otonom gemilerin yüksek otonomi seviyelerinde iken sebep oldukları zararlar bakımından donatanın, doktrindeki görüşlere uygun şekilde, kusursuz sorumluluk esaslarına göre sorumluluğunun tesis edilmesi mümkün olacaktır. Bu durumun istisnası, zararın bütünüyle bir mücbir sebep veya başka birisinin kusurundan ileri geldiği hallerdir. Dolayısıyla, gemi kendi kendine seyir gerçekleştirirken bir başka geminin kasıtlı şekilde otonom gemiye çarptığı veya



sözgelimi olağanüstü hava koşulları sebebiyle geminin rıhtıma çarpmasıyla ortaya çıkacak zararlardan dolayı, donatanın sorumluluktan kurtulabilmesine olanak tanınmıştır. Ayrıca ikinci fıkra hükümleri saklı tutularak donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından uygulama alanı bulabilecek 1976 Londra Konvansiyonu ve CLC'92 Konvansiyonu gibi uluslararası sözleşme hükümleri saklı tutulmuştur. Öte yandan, yukarıda işaret edilen sebeplerle,¹⁷⁹ LK m. IV.2 hükmüne uygun şekilde kaleme alınmış TTK m. 1079 ve m. 1080 bakımından benzer bir değişikliğin gerçekleştirilmesi isabetli görülmemiştir.

SONUÇ

Gelecek on yıl içerisinde otonom gemilerin artan bir hızla yaygınlaşarak deniz ticaretinde önemli yer tutacakları tahmin edilmektedir. Bu türden gemilerin yaygın şekilde kullanıma geçeceği ilk coğrafi bölgelerden birinin Avrupa kıtası olacağı düşünülmekte, özellikle de AB'nin kısa mesafe deniz taşımacılığı rotalarında otonom gemilerin aktif rol oynaması beklenmektedir. Hem halihazırda bu bölgedeki kıyı denizciliğinde önemli pazar payına sahip oluşu, hem de coğrafi konumu, yetişmiş insan kaynağı ve ilgili teknolojilere yönelik hazırlığı gibi faktörler, Türkiye'nin denizcilikte yeni teknolojiler ve otonom gemilerin yaygınlaşması sürecinde etkin rol oynayabilmesine kapı aralamaktadır. Ancak bunun gerçekleşebilmesi için, Fransa ve İngiltere gibi aynı amaç doğrultusunda adım atmış bulunan ülkelerde olduğu gibi, hukuki çerçevenin de bu dönüşüme uyum sağlayacak şekilde gözden geçirilmesi ve gerekli hazırlıkların yapılması önem arz eder.

Bu çalışma ile TTK'nın deniz ticaretine ilişkin hükümleri, yeni tip gemilere uygulama kabiliyeti açısından değerlendirilmiştir. İnceleme sonucunda ilgili hükümlerin çoğu bakımından önemli problemler mevcut olmadığı görülmektedir. Bununla birlikte, TTK'nın bazı hükümleri ancak yarı uygulanabilir nitelikteyken, bazı hükümlerin ise, doğrudan, uygulanma kabiliyeti bulunmamaktadır. Bu üç temel kategorinin yanında, bir de lafzi açıdan otonom gemilere uygulanması mümkün olmakla birlikte, mahiyeti itibarıyla otonom gemiler ile uyumsuz olan bazı hükümlerin mevcut olduğuna işaret etmek gerekir. Dolayısıyla, TTK'nın yeni tip gemilere uyumlu hale getirilmesi için bazı hükümlerde değişiklik yapılmasının zorunlu olduğu söylenebilir.

Bununla beraber, tespit edilen sorunların çözümü için temel birkaç hükümle sınırlı bir tadilin, yakın gelecek için, yeterli olabileceği görüşündeyiz. Çalışmada

¹⁷⁹ Bkz. dn. 170'den önceki cümle.



önerilen değişikliklerle, otonom gemilere TTK'nın Beşinci Kitap hükümlerinin uygulanmasında ortaya çıkan temel sorunların büyük bir kısmının çözülmesi olanaklıdır. Böylelikle, bir otonom geminin TTK hükümlerinin uygulamasına tabi olacağına açıklık getirilerek, bu türden bir geminin Türk bayrağı çekebilmesi ve sicile tescil edilebilmesi mümkün olacaktır. Keza, bu türden gemiler gemi mülkiyetine ilişkin hükümlere tabi kılınabilecek, üzerinde ipotek tesis edilmesi ve deniz kazalarına, gemi alacaklısı haklarına ve cebri icraya ilişkin hükümlerin uygulanmasına tabi hale geleceklerdir. Ayrıca, geminin deniz ticaret sözleşmelerinin ifasında kullanılması ve geminin dışındaki bir merkezden geminin sevk ve idaresinde görev alanların, başta Beşinci Kitap Üçüncü Kısım olmak üzere kanunun diğer hükümlerinde sayılan görev, yetki ve haklara tabi kılınabilmeleri sağlanacağı gibi, bu tür gemilerin kullanılması ile bağlantılı ortaya çıkabilecek özel hallere ilişkin donatanın sorumluluğuna gidilebilmesi yolu da açılacaktır. Bu tür bir değişiklik, her ne kadar nihai bir çözüm niteliği taşımaktan uzaksa da, kısa vadede elverişli bir ara çözüm teşkil eder. Böylece, konuyla ilgili kapsamlı düzenlemeler yapılanaya kadar, otonom gemilere uyum bakımından TTK'nın yeterli bir hukuki çerçeve sunması da mümkün hale gelecektir.

KAYNAKÇA

- 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun RG 14.6.1946/6333
- AAWA, 'Position Paper: Remote and Autonomous Ships - Next Steps', <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/customers/marine/ship-intel/aawa-whitepaper-210616.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 12-13
- Aikens R ve diğerleri, *Bills of Lading* (2. Baskı, Informa Law 2016)
- Akbaba ÖCM ve Köroğlu Ölmez B 'Otonom Gemilerde Taşıyanın Sorumluluğu', (2024) 7(3) Necmettin Erbakan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 887
- Akbar A ve diğerleri 'An Economic Analysis of Introducing Autonomous Ships in A Short-Sea Liner Shipping Network' (2021) 28 Intl. Trans. in Op. Res, 1740
- Akkurt SS, 'Yapay Zekânin Otonom Davranışlarından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk' (2019) 13 Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 39
- Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt II* (Oniki Levha Yayınları 2018)



- ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, (2008) 24(3) BATİDER 103
- *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt 1* (Oniki Levha Yayınları 2017)
- *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV - Deniz İcra Hukuku* (2. Baskı, Onikilevha Yayıncılık 2019) 239.
- Aydın Ü & Ateş E & Öztürk H ‘Comparative And Dynamic Analysis of Türkiye’s Competitiveness in Unmanned Aerial Vehicles’, (2024) 32(62) Sosyoekonomi 11
- Bagshaw R, ‘Product Liability: Autonomous Ships’ Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021) 119
- Batista Santos PM & Santos TA ‘Short Sea Shipping in the Age of Sustainability, Autonomous Navigation and Digitalization’ (2024) 12(2) Journal of Marine Science and Engineering 252
- Baughen S ve Tettenborn A ‘International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels’, Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing The International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021) 7
- Bozoğlu A, Koster Filomuz Yenilenmeli! (23 Ağustos 2024), <<https://www.denizhaber.com/yazarlar/ali-bozoglu/koster-filomuz-yenilenmeli/123511>> s.e.t. 1 Haziran 2025
- Bugra Sar A, ‘Considerations on Assistance and Rescue at Sea in The Light of The Increasing Autonomy in Shipping’ (2023) 153 Marine Policy 105639, 7-8
- Çağa T ve Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku - I* (15. Baskı, Oniki Levha Yayınları, 2009)
- Carey L, ‘All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships’ (2017) CML Working Paper Series 6/2017, 7-10
- ‘Contractual and Tortious Maritime Liability Regimes and the Introduction of Autonomous Vessels’ NUS Law Working Paper 2023/012
- Çataklı E, ‘Sosyal Etik Bir Değerlendirme Olarak Cezai Sorumluluk ve Mevcut Hareket Teorileri Bakımından Ceza Hukukunda Yapay Zekânın Fail ve



Sorumluluk Öznesi Olarak Değerlendirilmesi' (2024) 28(2) AHBVÜ Hukuk Fakültesi Dergisi 507

Cerit Dindar C, 'Autonomous Ships and Time Charterparties' James Kraska ve Young Kil Park (eds) *Marine Technology, Ocean Governance and Law of the Sea* (Cambridge University Press 2025) (*Yayın aşamasında*)

Çiğir S, 'Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan - TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme', Sezer Ilgın ve Bülent Sözer (eds), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar* (Vedat Yayıncılık, 2021) 463 ('Kaptan')

— 'Lahey Kuralları ve Otonom Gemiler', Sezer Ilgın ve diğerleri (eds), Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı 149. ('Lahey')

— 'Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO'nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler' (2024) 82(4) İstanbul Hukuk Mecmuası 1135 ('Otonomi')

— 'Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler', (2023) 9 Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 219, 224

CMI, CMI IWG Questionnaire Unmanned Ships France <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-IWG-Questionnaire-Unmanned-Ships-FRANCE.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 1

CMI, 'International Working Group on MASS - Summary-of Responses to the CMI Questionnaire' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Summary-of-Responses-to-the-CMI-Questionnaire.docx>> s.e.t. 1 Haziran 2025 1-2

Code Des Transports, <<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000044204366/2021-10-15/>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Collin F 'Unmanned ships and fault as the basis of shipowner's liability' Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 85

Comité Maritime International (CMI), "Maritime Law for MASS", <<https://comitemaritime.org/work/mass/>> s.e.t. 22 Temmuz 2025

de Ferrières H, 'Introduction Of Autonomous Ships And Drones Into The French Transport Code', La Boussole - French Shipping Bulletin, February 2022,



<<https://www.hfw.com/insights/la-boussole-french-shipping-bulletin-feb-2022/>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Dean P ve Clack H, ‘Autonomous Shipping and Maritime Law’, in Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 67, 72

Décret n° 2024-461 du 22 mai 2024 fixant les modalités d’application de l’ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes et portant diverses dispositions relatives aux navires professionnels, <<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049583905>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Demir İ, ‘Koster Filosunun Geliştirilmesine Yönelik Kanuni Düzenleme’ (2018) 1 DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi 11 (‘Koster’)

— 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi (Yetkin Yayınları 2003)

— *Deniz Ticareti Hukuku* (2. Baskı, Yetkin Yayınları 2023)

Denizcilik Dergisi, Türk limanları Avrupa’da 3. sıraya yükseldi (22 Nis 2022) , <<https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turk-limanlari-avrupada-3-siraya-yukseldi/>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Ecemiş Yılmaz, HK ‘Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları’ (2023) 31(2) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 429

Ekinci T, Öztütüncü O ve Ertogan M, ‘İnsansız Deniz Araçları Kapsamında Denizcilikle Alakalı Türk Mevzuatında İhtiyaç Duyulabilecek Değişikliklere Dair İnceleme’ (2024) 3(5) Denizcilik Araştırmaları Dergisi: Amfora 1

Ercan C, ‘Robotların Fiillerinden Doğan Hukuki Sorumluluk: Sözleşme Dışı Sorumluluk Hallerinde Çözüm Önerileri’, (2019) 11 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 19

Esmer S, *Liman ve Terminal Yönetimi* (2019, Anadolu Üniversitesi Yayınları)

European Commission, ‘Short sea shipping’, <https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/short-sea-shipping_en> s.e.t. 1 Haziran 2025



European Commission, ‘Short sea shipping’, <https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/short-sea-shipping_en> s.e.t. 1 Haziran 2025

Eurostat, ‘Maritime transport statistics - short sea shipping of goods’, <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods> s.e.t. 1 Haziran 2025

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği RG. 29.08.2024/32647

Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, yürürlüğe giriş tarihi: 28.08.2007 <<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/gemilerin-gemiadamlari-ile-donatilmasina-iliskin-yonerge.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Göğher E, ‘Denize Elverişli Gemi’, (1961) 52 Adalet Dergisi 47, 54

Gözüyeşil FF, ‘Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız Ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi Ve Gözcülük Görevi’ (2021) 66 (1) Adalet Dergisi 193

Günay B, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak) (Yetkin 2013), 164

Helvacı S ve Muran H, ‘Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği’, (2022) 1 Pîr Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 31

Höyhtyä M ve diğerleri, ‘Connectivity for Autonomous Ships: Architecture, Use Cases, and Research Challenges’, (2017) International Conference on Information and Communication Technology Convergence (ICTC), Jeju, 345 s.e.t. 1 Haziran 2025, 347

İlgin S ve Sözer B (edr), 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar (Vedat Yayıncılık 2021)

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu (2024), <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2024/Denizcilik%20Sekt%C3%B6r%20Raporu%202023_web2.pdf> s.e.t. 1 Haziran 2025, 176

IMO ‘Comments on document MSC 100/5 - Note by the Secretariat’ (MSC 100/5/4), <<https://docs.imo.org/>> s.e.t. 1 Haziran 2025



IMO, ‘Autonomous Shipping’,
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>> s.e.t. 1 Haziran 2025

IMO, ‘Development Of A Goal-Based Instrument For Maritime Autonomous Surface Ships (Mass): Draft road map for maritime autonomous surface ships’ (MSC 105/7) <<https://docs.imo.org/>> s.e.t. 1 Haziran 2025

IMO, ‘Implementation of The National MASS Regulation in The Russian Federation’, MSC/ISWG/MASS 2/3/3

IMO, ‘Outcome Of The Regulatory Scoping Exercise For The Use Of Maritime Autonomous Surface’, (MSC.1/Circ.1638)
<[https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MS.C.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships..%20\(Secretariat\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MS.C.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships..%20(Secretariat).pdf)> s.e.t. 1 Haziran 2025

IMO, ‘Report of the Maritime Safety Committee on its 107th session’ (MSC 107/20), <<https://docs.imo.org/>> s.e.t. 1 Haziran 2025

IMO, ‘Report on the Regulatory Framework for MASS implemented in France’, MSC 107/INF.12

IMO, ‘United Kingdom developments on Maritime Autonomous Surface Ships: research, legislation and industry projects’ MASS-JWG 2/3

IMO, Maritime Safety Committee - 109th session (MSC 109), 2-6 December 2024,
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-109th-session.aspx>> s.e.t. 1 Haziran 2025

IMO, MSC 110/5 - Development of a Goal-Based Instrument For Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) - Report of the Correspondence Group, Annex I, Draft International Code Of Safety For Maritime Autonomous Surface Ships (MASS CODE), 4.23

International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW)

Kara Balci Ö, Samut İV & Ademuni-Odeke ‘An Evaluation of Cyber-Worthiness and Related Factors in Maritime Safety and Maritime Security’



(2024) 8(4) Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping 2411180

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (2. Baskı, Oniki Levha 2023)

Karadana İ ‘Deniz Taşımacılığında Otonom Gemilerin Kullanılması Sebebiyle Ortaya Çıkabilecek Bazı Sorunların TTK Bağlamında Değerlendirilmesi’ *Uluslararası Taşıma Hukuku Konferansları Serisi –II Uluslararası Deniz Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı*, İlyas Gölcüklü (ed) (Onikilevha Yayıncılık 2022) 239

Karan H, *The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby And Hamburg Rules* (Edwin Mellen 2005)

Kıraç Adır E, ‘Robotların Yol Açtığı Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk’, (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi 2023) 354

Muran H, *Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğu* (Filiz Yayınevi, 2024)

Nordahl H ve diğerleri, ‘AUTOSHIP: [D8.2] Roadmap for Autonomous ship adoption and development’ <<https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5f9b24179&appId=PPGMS>> s.e.t. 1 Haziran 2025, 34 vd.

Ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes, <<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000044202843/2021-10-15/>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Özçelik ŞB, ‘Yapay Zekanın Veri Koruma, Sorumluluk Ve Fikri Mülkiyet Açısından Ortaya Çıkardığı Hukuki Gereksinimler’ (2021) 66 Adalet Dergisi 87

Özdel M, ‘Reconceptualising the Nautical Fault Exception in the Fog of Emerging Technologies’ (2022) 51 (3) Industrial Law Journal 672

Ozturk A, ‘Navigating the Turbulent Waters of Liability: Making the Case for the Application of Risk-Management-Based Liability Approach to Autonomous Vessels’ Tafsir Martin Johansson ve diğerleri (eds), *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan, 2022) 297

Ricarda Lange E, *Regulating Autonomous Vessels* (Brill 2025)



Ringbom H ve Collin F, ‘Terminology and Concepts’, Ringbom H, Røsæg E ve Solvang T, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 7

Ringbom H, Røsæg E ve Solvang T, (edr) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021)

Rodriguez Delgado JP, ‘The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change?’ Massimiliano Musi (ed) *Port, Maritime And Transport Law Between Legacies Of The Past And Modernization* (Bonomo 2018) 493

Rosaeg E, ‘Diabolus Ex Machina: When an Autonomous Ship Does the Unexpected’ Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge,2021) 125

Rossiter, A & Cannon B. J ‘Turkey’s Rise as a Drone Power: Trial by Fire’ (2022) 38(2) *Defense & Security Analysis*, 210

Roussel M, ‘French Regulations on MASS: Solved and Unsolved Issues’ CMI Montreal Colloquium Papers 2023 <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/07/VF_MASS_PRESENTATION72597271.pdf> s.e.t. 1 Haziran 2025

Seven V, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük, Zıya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu* (Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım 2003)

Simav Ö ve diğerleri, ‘Kıyı Etkilenebilirlik Göstergesi ile Türkiye Kıyıları Risk Alanlarının Tespiti’ (2015) 153(81) *Harita Dergisi*, 1

Solvang T, ‘Man, Machine, and Culpa or Finding a Path Toward Strict Liability’, Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge,2021) 98

Soyer B ve Tettenborn A (edr), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing The International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021)

Soyer B ve Tettenborn A ‘Artificial Intelligence and Civil Liability—Do We Need a New Regime?’, (2022) 30(4) *International Journal of Law and Information Technology*, 385

Soyer B, ‘Autonomous Vessels and Third-Party Liabilities the Elephant in the Room’ Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 105 (‘third-party liabilities’)



- ‘The Future of Autonomous Shipping - The Regulatory Challenge’, Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing The International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021) 163
- Sözer B, ‘Mürettebatsız Gemiler - Unmanned Ships’, Serap Amasya (ed) *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar ve Sorumluluğu - Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu* (Oniki Levha 2020), 43(‘Mürettebatsız’)
- ‘Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri’ Cüneyt Sözel (ed) *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu* (On İki Levha Yayıncılık 2019) 11
- *Deniz Ticareti Hukuku - I* (6. Baskı, Vedat Kitapçılık 2022)
- ‘Mürettebatsız Gemiler (Self-steering Ships)’, in Amasya, Serap (ed) *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu* (Oniki Levha Yayınları 2020) 62
- *Unmanned Ships and the Law*, (Informa Law from Routledge 2023)
- Stevens F, ‘Carrier Liability for Unmanned Ships; Goodbye Crew, Hello Liability?’, in Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 148
- ‘Seaworthiness and Good Seamanship in the Age of Autonomous Vessels Good Seamanship’, in Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 243
- Technology and Innovation in UK Maritime: The Case of Autonomy*, (Crown Copyright 2019)
<<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5e85cad486650c744088a06e/technology-innovation-route-map-document.pdf>> s.e.t. 1 Haziran 2025
- Tersan Shipyard, ‘Tersan Tersanesi ve Fjord1 AS Teslimatlar ve Yeni Projelerle İş Birliklerini Genişletiyor’ <<https://tersanshipyard.com/tr/haberler/tersan-teranesi-ve-fjord1-as-teslimatlar-ve-yeni-projelerle-is-birliklerini-genisletiyor>> s.e.t. 1 Haziran 2025



- Tettenborn A, ‘Shipping: Product Liability Goes High-Tech’, Barış Soyer ve Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 116
- Treitel G ve Reynolds F, *Carver on Bills of Lading* (3. Baskı, Sweet & Maxwell, 2011)
- Tsimplis M, ‘Designing Norms for Autonomous Ships: The Obligation to Call for Help and the Duty to Save Life in Danger at Sea’ Tafsir Matin Johansson ve diğerleri (eds), *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan, 2022) 99
- Tsimplis M ve Veal R, ‘The Integration of Unmanned Ships into the Lex Maritima’ [2017] *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly* 303
- Topsoy, F, *Çatma Hukuku*, (Legal Yayıncılık 2017)
- Türk Ticaret Kanunu Layihası ve Adliye Encümeni Mazbatası (1/150), TBMM Zabıt Ceridesi Devre: X İçtima: 2 Cilt: 12 (1-29.6.1956) S. Sayısı 198 (77. Birleşim), 43
- Türk Ticaret Kanunu Layihası ve Adliye Encümeni Mazbatası (1/150), TBMM Zabıt Ceridesi Devre: X İçtima: 2 Cilt: 12 (1-29.6.1956) S. Sayısı 198 (77. Birleşim)
- Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)”, (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, 52
- Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)”, (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, 360
- Türkel DT, ‘Donatanın İnsansız Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Genel Tehlike Sorumluluğu (BK M.71) Sezer İlgin ve Bülent Sözer (eds), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar* (Vedat Yayıncılık, 2021) 593
- Türkeli A, ‘Ulaq 12’nin Tüm Atış Testleri Tamam’, Haber Denizde <<https://www.haberdenizde.com/denizde-gundem/ulaq-12un-tum-atis-testleri-tamam/>> s.e.t. 1 Haziran 2025
- UK department of transport, ‘Maritime Autonomy and Remote Operations - Impact Assessment’ 14 Eylül 2023, <<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/650198b239d9f100143d3a41/fot-regulatory-review-maritime-autonomy-and-remote-operations-final->



impact-assessment.pdf?utm_source=chatgpt.com#page=8.03> s.e.t. 1 Haziran 2025

UK Maritime & Coastguard Agency, The Workboat Code (Edition 3) (13 Aralık 2023), <<https://www.gov.uk/government/publications/the-workboat-code-edition-3>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Ulaştırma Bakanlığı, Denizci Ülke Türkiye Dünyada 12. Sırada, (25 Haziran 2024) <<https://www.uab.gov.tr/haberler/denizci-ulke-turkiye-dunyada-12-sirada>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Ulfbeck V, ‘Autonomous Ships and Product Liability under the EU Directive’, in Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 144

Ülgener F, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri* (1991 Der Yayınları)

Uluğ Cicim İ ve Başer Öcal İB, ‘Türk Hukukuna Göre Otonom Gemi Uzaktan Kontrol Merkezi Personelinin İş Sözleşmesine Uygulanacak Kanunun Belirlenmesi’ (2025) 27 (1) Dokuz Eylül Hukuk Fakültesi Dergisi 511

Uluğ İ, ‘Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri’ (2002) VI Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi 83, 87 vd.

Ünal AY, Türkiye’de İHA pilotu sayısı 1,6 milyona yaklaştı (Anadolu Ajansı 12 Nisan 2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/turkiyede-ih-pilotu-sayisi-1-6-milyona-yaklasti/3536009?>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Ünan S ve diğerleri, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds) *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları* C.1 (Oniki Levha Yayınları 2013) 150

van Hooydonk E, ‘The Law of Unmanned Merchant Shipping - An Exploration’ (2014) 20 (4) Journal of International Maritime Law 403

Var Türk K, ‘Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi’ (2021) 37 Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 153

Vartdal BJ, Skjong R ve St.Clair AL, ‘DNV GL - Maritime Position Paper: Remote-controlled and autonomous ships’, <<https://www.dnv.com/maritime/publications/remote-controlled-autonomous-ships-paper-download.html>> s.e.t. 1 Haziran 2025



Veal R, ‘Autonomous Technology in Shipping an Increased Role for Negligence Product Liability?’, in Henrik Ringbom, Erik Røsæg ve Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 155

Westcott V ve Rigaud F, ‘Shipping Finance: Recent French Law Legal Updates’ Lexology, (13 Ekim 2017), <<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=349c3b4c-8ac3-4fb0-a859-0945c753f6b3>> s.e.t. 1 Haziran 2025

Wright R, *Unmanned and Autonomous Ships: An Overview of MASS* (Routledge, 2020) 156

Yazıcıoğlu E ‘Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri’, (2011) 11(1-4) *Deniz Hukuku Dergisi* 99

— Kender - *Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16. Baskı, Filiz Kitabevi 2020)

Yetiş Şamlı, K 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu (2. Baskı, Oniki Levha 2013)

Yıldız HB, ‘Deniz Otonom Su Üstü Gemiler ve Teknik Kusur’ Sezer Ilgın ve diğerleri (eds), Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı 171

Yılmaz M, *Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu* (Yetkin Yayınevi 2022)



-Çeviri / Translation-

TURKISH COMMERCIAL CODE AND THE AUTONOMOUS VESSELS: AN EVALUATION OF THE FIFTH BOOK PROVISIONS APPLICABLE TO SHIPPING LAW*

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

Asst. Prof. Selim CİĞER**

ABSTRACT

It is widely envisaged that the new technology vessels will come into widespread use in shipping in the near future. Some projections estimate that the global market for new technologies and autonomous ships in the maritime sector will reach USD 278 billion by 2030. Several countries have already amended their national legislation to make it compatible with autonomous ships, in the course of preparations for securing a share of

* Research Article, Received: 15.06.2025 / Accepted: 08.08.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1720200.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: This study was supported by the Scientific and Technological Research Council of Türkiye (TÜBİTAK) under Project No. 220K072. We extend our gratitude to TÜBİTAK for its support. Additionally, I would like to take this opportunity to express my sincere gratitude to the entire project team, including the project coordinator, Assist. Prof. Ceren Cerit Dindar, researcher Assoc. Prof. Hatice Kübra Ecemiş Yılmaz, and Dr. Mustafa Yılmaz, who served as a scholar on the project, for the opportunity to work together on this project.

** Faculty Member, Department of Commercial Law, Faculty of Law, Süleyman Demirel University (selimciger@sdu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-7546-7612).



this market. These recent developments warrant an evaluation of whether Turkish law is compatible with the autonomous vessels. Accordingly, this study aims to analyse how the provisions of the fifth book of the Turkish Commercial Code align with these new technology vessels, with a view to identifying potential problems and considering probable solutions. Consequently, a major part of the provisions examined here are regarded as also applicable to autonomous vessels with no significant difficulties. Nevertheless, approximately one hundred articles of the Turkish Commercial Code are either, wholly or partially, inapplicable to autonomous vessels, or are inherently incompatible with them. Therefore, certain amendments appear necessary to ensure that these provisions can also be applied in the context of autonomous ships. It is submitted here that this objective can be achieved through a modest amendment by affecting modifications to a number of central provisions or adding a number of provisions. Thus, the application of Turkish Commercial Code to autonomous vessels can be regarded as a viable interim solution, until regulations specifically drafted for new technology vessels are enacted.

Keywords: •Autonomous Vessels •Remote Control Centre •Master and the Crew •Short Sea Shipping •Coasters

ÖZ

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

Anahtar kelimeler: •Otonom Gemiler •Uzaktan Kontrol Merkezi •Kaptan ve Gemi Adamları •Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı •Türk Koster Filosu



INTRODUCTION

The use of autonomous vessels is increasingly becoming widespread in maritime trade. It is anticipated that in the near future, autonomous vessels will operate within Turkish territorial waters and carry out transportation activities in Turkish ports. In recent years, numerous legal studies have been done, evaluating the application of national and international maritime law regulations to autonomous vessels;¹ likewise, it is a well-established fact that comprehensive studies have also been carried out within the bodies of institutions such as the Comité Maritime International (CMI)² and the International Maritime Organization (IMO).³ Furthermore, it has been observed for some time that certain states have undertaken amendments to their national legislation in order to introduce provisions applicable to autonomous vessels.⁴

Since there is currently no legislative activity or preparatory work on the subject⁵ in Türkiye, it is highly likely that existing provisions will also be applied in disputes involving autonomous vessels. However, the extent to which these regulations can meet the needs of autonomous vessels is open to debate. Therefore, the issue also needs to be examined in terms of the provisions of the Turkish Commercial Code (TCC). For this purpose, the study will first draw a general framework regarding autonomous vessels and evaluate their potential impact on Türkiye; subsequently, the applicability of the provisions of Book Five of the TCC to autonomous vessels will be examined. After identifying the aspects that may pose problems in the application of the relevant provisions, the study will focus on what can be done to resolve these issues. Finally, after referring to similar studies conducted in other countries for this purpose, the study will conclude with a number of proposed amendments to the relevant provisions of the TCC.

¹ See Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *Artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021; Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021).

² Comité Maritime International (CMI), “Maritime Law for MASS”, <<https://comitemaritime.org/work/mass/>> accessed 22 July 2025.

³ International Maritime Organization (IMO), ‘Autonomous shipping’ regulatory scoping exercise completed’ <<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/autonomous-shipping.aspx>> accessed 22 July 2025.

⁴ See fn. 156 et seq.

⁵ Kübra Ecemiş Yılmaz, ‘Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları’ (2023) 31(2) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 429, 449-450.



I. AUTONOMOUS VESSELS AND TÜRKİYE

Although it is not possible to provide an evaluation⁶ of the conceptual framework on autonomous vessels here, it is nevertheless necessary to briefly highlight certain fundamental aspects regarding the vessels at the center of this study. While they are occasionally referred to by different terms and defined in various ways in the legal literature,⁷ according to the IMO's definition, autonomous ships may be described as "ships that can operate independently of human interaction, albeit at varying degrees."⁸ It is predicted that autonomous ships, based on the principle of dynamic autonomy, may transition between different levels ranging from high levels of autonomy where continuous human oversight is not required, to low levels where control rests directly with humans.⁹ Thus, it can be indicated that during the routine operation of the ship, it will largely operate at high levels of autonomy; however, in cases where the autonomous navigation system determines that it cannot ensure safe operation, human control will be required. Therefore, it must be acknowledged that, albeit exceptionally, the ship may require direct human intervention in certain situations. Human control over the ship may be exercised, as in conventional vessels, by crew members physically present on board, or in the case of autonomous vessels equipped with remote control capabilities, by a control center located onshore. On the other hand, difficulties in supplying qualified seafarers due to an aging population and the demanding nature of the profession, potential improvements in areas such as cargo capacity and emission reduction as a result of designing ships without

⁶ For such analysis and further sources see our previous study: Selim Ciğer, 'Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO'nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler' (2024) 82(4) İstanbul Hukuk Mecmuası 1135. ('Otonomi')

⁷ For a more extensive examination of terminology, see Ecemiş Yılmaz, 429; Selim Ciğer, 'Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan - TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme', in Sezer Ilgın and Bülent Sözer (eds), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar* (Vedat Yayıncılık, 2021) 463, 467 ('Kaptan'); the term "autonomous ship" is used here as an umbrella concept, cf Ciğer, 'Otonomi', 1139 et seq. The term "unmanned vessel" will be used in a narrower sense, to distinguish and refer only to new type ships operated without crew on-board but it does not necessarily connote that the vessel is not under human control, cf. Ringbom and Collin, 11.

⁸ IMO, 'Outcome Of The Regulatory Scoping Exercise For The Use Of Maritime Autonomous Surface', (MSC.1/Circ.1638) [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20\(Secretariat\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20(Secretariat).pdf) accessed 1 June 2025.

⁹ Ciğer, 'Otonomi', 1153, 1170-1171.



crew, and cost savings in personnel expenses through the ability to control multiple ships from a single center all contribute to the projection that human control on board the ship will, in most cases, be exercised remotely.¹⁰

Therefore, to realize the aforementioned advantages, control centers responsible for monitoring and supervising autonomous ships must be established, and personnel must be employed to work in these centers. It is expected that these control centers will, when necessary, assume direct control of the ship and be capable of managing it safely. Such an operation requires the control center to access visual data and information collected through cameras, receivers, and sensors related to the ship's maritime environment, and to make and implement decisions by taking environmental factors into account.¹¹ For this to be achieved, uninterrupted and high-resolution data communication between the ship and the center is essential.¹² While terrestrial telecommunication infrastructure can be used to maintain such communication in coastal navigation and port areas, in cases of open-sea voyages particularly when the distance exceeds one hundred kilometers from the shore—satellite connection becomes the only viable option for such data exchange.¹³ However, due to potential capacity limitations, latency issues in data transmission, and cost factors, establishing communication between the control center and the ship through terrestrial means is considered much more advantageous than relying on satellite infrastructure.¹⁴ In addition, the realization of remote control inevitably results in latency in the transmission of signals sent to the ship or from the ship to the control center, due to the time

¹⁰ Håvard Nordahl and others, 'AUTOSHIP: [D8.2] Roadmap for Autonomous ship adoption and development'

<<https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5f9b24179&appId=PPGMS>> accessed 1 June 2025, 34 et seq.

¹¹ Bjørn Johan Vartdal, Rolf Skjong and Asun Lera St.Clair, 'DNV GL - Maritime Position Paper: Remote-controlled and autonomous ships', <<https://www.dnv.com/maritime/publications/remote-controlled-autonomous-ships-paper-download.html>> accessed 1 June 2025, 9.

¹² Ciğer, 'Otonomi', 1145.

¹³ Marko Höyhty and others, 'Connectivity for Autonomous Ships: Architecture, Use Cases, and Research Challenges', (2017) International Conference on Information and Communication Technology Convergence (ICTC), Jeju, 345 accessed 1 June 2025, 347; AAWA, 'Position Paper: Remote and Autonomous Ships - Next Steps', <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/customers/marine/ship-intel/aawa-whitepaper-210616.pdf>> accessed 1 June 2025, 12-13; Vartdal and others, 10; Wright R, *Unmanned and Autonomous Ships: An Overview of MASS* (Routledge, 2020) 156

¹⁴ Vartdal and others 10; Wright, 156.



required for these signals to reach their destination.¹⁵ This situation poses a risk in maneuvers carried out via remote control, especially in port areas or waterways with heavy traffic, where a high-bandwidth and low-latency connection between the ship and the control center is considered essential.¹⁶ Therefore, rather than controlling the ship from a single center throughout its voyage, it is highly likely that the ship will connect to specific centers along its route similar to airport control towers and be operated under the supervision of control centers located close to its current region.¹⁷ Indeed, one of the major steps that must be overcome for autonomous ships to gain widespread acceptance is the establishment of standards to ensure interoperability between different autonomous ships, ports, and control centers.¹⁸ In this way, approval and survey processes will be simplified, production, maintenance, and operational costs will be reduced, and ports and remote control centers will be able to serve a wide range of ships produced by different manufacturers.¹⁹ As can be seen, control centers are just as essential as port infrastructure in the operation of autonomous vessels. Therefore, it can be stated that the widespread adoption of autonomous vessels is more likely to occur in regions where such a network of control centers can be established. Indeed, most projections concerning the subject anticipate that autonomous vessels will first be implemented on inland waterways and coastal shipping routes.²⁰

When viewed from this perspective, it may be pointed out that Türkiye holds certain advantages in terms of adapting to autonomous ship technologies.²¹ The first of these advantages is Türkiye's geographical features and its human capital. As a peninsula country, Türkiye has a coastline of over 8,000 kilometers along the Mediterranean and the Black Sea, and its coastal regions are densely

¹⁵ AAWA, 64-65.

¹⁶ AAWA, 9.

¹⁷ Cf. Bülent Sözer, *Unmanned Ships and the Law* (Informa Law from Routledge, 2023), 85 and 95 ('Unmanned'); Ceren Cerit Dindar, 'Autonomous Ships and Time Charterparties', in James Kraska and Young Kil Park (eds), *Marine Technology, Ocean Governance and Law of the Sea* (Cambridge University Press, 2025) (forthcoming), sentence at fn. 70; also, for some projections see Serap Helvacı and Hakan Muran, 'Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği', (2022) 1 Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 31, 74-75.

¹⁸ Nordahl and others, 68.

¹⁹ *ibid.*

²⁰ *ibid* 19-20; AAWA, 58.

²¹ Ecemiş Yılmaz, 456.



populated and economically developed.²² With a total of 180 port facilities, the number of ships calling at Turkish ports exceeded 60,000 in 2023.²³ According to 2022 data, Türkiye ranked third in Europe in terms of port operations, with over 526 million tons of cargo handled.²⁴ As per the 2023 statistics, Türkiye has more than 140,000 seafarers, including 36,000 officers, and over 3,500 officer candidates join this workforce annually.²⁵ For over twenty years, Türkiye has been one of the countries actively producing and operating unmanned aerial vehicles that utilize similar technologies for both civilian and military purposes.²⁶ Although not yet in operation domestically,²⁷ Turkish shipyards have already begun producing autonomous vessels for both military²⁸ and commercial²⁹ use.³⁰ Therefore, in light of its extensive coastline and qualified human resources, Türkiye holds significant potential to become a regional hub for the operation of autonomous ships through the establishment of an effective network of land-based control centers.

²² Özlem Simav and others, 'Kıyı Etkilenebilirlik Göstergesi ile Türkiye Kıyıları Risk Alanlarının Tespiti' (2015) 153(81) Harita Dergisi, 1-8, 2.

²³ İMEAK Deniz Ticaret Odası, *Denizcilik Sektör Raporu* (2024), <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2024/Denizcilik%20Sekt%C3%B6r%20Raporu%202023_web2.pdf> accessed 1 June 2025, 176 and 181.

²⁴ *Denizcilik Dergisi*, "Türk limanları Avrupa'da 3. sıraya yükseldi" (22 Apr 2022), <<https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turk-limanlari-avrupada-3-siraya-yukseldi/>> accessed 1 June 2025.

²⁵ Ulaştırma Bakanlığı, *Denizci Ülke Türkiye Dünyada 12. Sırada* (25 June 2024), <<https://www.uab.gov.tr/haberler/denizci-ulke-turkiye-dunyada-12-sirada>> accessed 1 June 2025.

²⁶ Arife Yıldız Ünal, "Türkiye'de İHA pilotu sayısı 1,6 milyona yaklaştı" (Anadolu Ajansı, 12 April 2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/turkiyede-ih-pilotu-sayisi-1-6-milyona-yaklasti/3536009?>> accessed 1 June 2025; A. Rossiter & B. J. Cannon, 'Turkey's Rise as a Drone Power: Trial by Fire' (2022) 38(2) *Defense & Security Analysis* 210; Ü. Aydın, E. Ateş & H. Öztürk, 'Comparative And Dynamic Analysis of Türkiye's Competitiveness in Unmanned Aerial Vehicles' (2024) 32(62) *Sosyoekonomi* 11.

²⁷ Except for small marine vessels used for garbage collection, for details see Ecemiş Yılmaz, 448-449.

²⁸ Alara Türkeli, 'Ulaq 12'nin tüm atış testleri tamam', *Haber Denizde* <<https://www.haberdenizde.com/denizde-gundem/ulaq-12un-tum-atis-testleri-tamam/>> accessed 1 June 2025.

²⁹ Tersan Shipyard, 'Tersan Tersanesi ve Fjord1 AS Teslimatlar ve Yeni Projelerle İş Birliklerini Genişletiyor' <<https://tersanshipyard.com/tr/haberler/tersan-tersanesi-ve-fjord1-as-teslimatlar-ve-yeni-projelerle-is-birliklerini-genisletiyor>> accessed 1 June 2025.

³⁰ See İlknur Uluğ Cicim and İrem Banu Başer Öcal, 'Türk Hukukuna Göre Otonom Gemi Uzaktan Kontrol Merkezi Personelinin İş Sözleşmesine Uygulanacak Kanunun Belirlenmesi' (2025) 27(1) Dokuz Eylül Hukuk Fakültesi Dergisi 511, 515.



Türkiye's second advantage in the implementation of autonomous vessels lies in its existing commercial relations with the European Union (EU), a significant actor in the short sea shipping routes where autonomous ship technologies are expected to become widely used in the near future. As previously mentioned, due to the proximity of a widespread remote control center network, short-distance maritime transportation constitutes a favorable area for the implementation of autonomous ships. However, there are additional advantages of short sea shipping in the context of autonomous vessels. Since autonomous vessels will operate without crew, economic benefits³¹ arising from savings on personnel wages and increased efficiency resulting from the elimination of spaces required for human accommodation are essentially more meaningful for small-sized vessels such as coaster vessels.³² Similarly, while it remains uncertain³³ how routine maintenance currently performed by crew during voyages will be substituted for unmanned ships undertaking transoceanic voyages, such a problem does not exist on short sea shipping routes. This is because, in short sea shipping, the time spent at sea and the distance to the next port are shorter, allowing routine maintenance or repairs to be conducted at the port.³⁴ Considering all these factors, it must be accepted that autonomous ships are highly likely to become widespread first in short sea shipping rather than in transoceanic or long-distance voyages. In this regard, due to the intensive short-distance maritime transportation activities³⁵ already taking place between ports in EU countries and those in the Mediterranean and Black Sea regions reaching an annual cargo volume of 1.6 billion tons the EU stands out as a region providing a suitable ground for the implementation of autonomous vessels. Moreover, this aligns with the EU's strategic objectives to reduce greenhouse gas emissions from transportation by up to 60% by 2050 and to partially shift road routes longer than 300 km to alternative transport modes, aiming to improve

³¹ As a result of the absence of these parts on the ship, it is also expected that the vessel will achieve significant fuel savings and a reduction in emission output; see Akbar and others, 'A Akbar and others 'An economic analysis of introducing autonomous ships in a short-sea liner shipping network' (2021) 28 Intl. Trans. in Op. Res, 1740; Nordahl and others, 52

³² Nordahl and others, 34 and 94.

³³ Wright, 24 and 69 et seq.

³⁴ Nordahl and others, 97.

³⁵ According to 2023 data, this figure corresponds to approximately 56% of maritime transport carried out in main EU ports; see Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods', <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods> accessed 1 June 2025.



the performance of short sea shipping.³⁶ Indeed, within the last five years, three research projects supported by EU funds have been conducted to examine the potential use of autonomous ships and related technologies specifically for short-distance transportation, evaluating how autonomous vessels can be integrated into the existing short sea shipping trade from different perspectives.³⁷ Therefore, it appears highly likely that autonomous ships will play a significant role in achieving the EU's strategic goals in the transportation sector.³⁸

This situation can be regarded as an opportunity for the Turkish maritime sector. Thanks to the Turkish coaster fleet,³⁹ consisting of over 700 vessels under 12,000 deadweight tons (DWT), Türkiye is one of the countries receiving the largest share of trade in short-distance maritime transport between EU countries and ports in the Mediterranean and Black Sea regions, with a total cargo volume exceeding 340 million tons.⁴⁰ Therefore, the Turkish maritime sector plays an active role in short sea shipping, where relatively small-sized coaster-type vessels are predominantly used. Additionally, considering that the majority of the coaster fleet consists of vessels aged over thirty years and nearing the end of their economic life,⁴¹ it can be argued that investments aimed at the widespread adoption of autonomous ships will also contribute to the renewal of the coaster fleet. Thus, Türkiye's coaster fleet, which holds a significant market share in one of the regions where autonomous ships are likely to be first implemented on a large scale, together with its geographical location and trained human resources, possesses favorable capabilities to establish the necessary network of control centers for the operation of autonomous vessels, making it likely for Türkiye to benefit from this transformation. Moreover, it can be pointed out that

³⁶ European Commission, 'Short sea shipping', <https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/short-sea-shipping_en> accessed 1 June 2025.

³⁷ P. M, Batista Santos & T. A. Santos 'Short Sea Shipping in the Age of Sustainability, Autonomous Navigation and Digitalization' (2024) 12(2) *Journal of Marine Science and Engineering* 252, 269-270.

³⁸ Nordahl and others, 13.

³⁹ For 2018 figures, see İsmail Demir, 'Koster Filosunun Geliştirilmesine Yönelik Kanuni Düzenleme' (2018) 1 *DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi* 11, 18 ('Koster').

⁴⁰ Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods' <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods> accessed 1 June 2025.

⁴¹ Ali Bozoğlu, 'Koster Filomuz Yenilenmeli!' (23 August 2024), <<https://www.denizhaber.com/yazarlar/ali-bozoglu/koster-filomuz-yenilenmeli/123511>> accessed 1 June 2025.



investments in this field ultimately align with the dynamics of the Turkish maritime sector.

Autonomous ship technologies are expected to create a significant global economic market in the coming years. Although still in their infancy, it is reported that there are currently over one thousand autonomous vessels, and the market value of the global autonomous ship market is approximately USD 88 billion.⁴² By 2030, this figure is projected to reach USD 150 billion, while the broader market for new ship technologies is expected to grow by nearly 170%, reaching USD 278 billion.⁴³ To capture a share of this market, many countries are preparing for the use of autonomous ships and related technologies. For example, in 2019, the UK government announced a roadmap aimed at making comprehensive changes in maritime legislation alongside investments, infrastructure preparation, and R&D efforts, both to maintain its existing position in the maritime market and to become a pioneer in autonomous ships and new ship technologies.⁴⁴ According to reports prepared within this scope, an effective legal framework is considered crucial for these purposes, as the lack of specific regulations on autonomous ships is seen as an obstacle to the development of autonomous ship technologies within national borders and to the UK's leading role in this field.⁴⁵ It would not be wrong to say that the situation is similar for Türkiye. In this context, it is clear that a similar preparation is also necessary for Turkish Law to achieve the aforementioned objectives.

⁴² UK Department of Transport, 'Maritime Autonomy and Remote Operations - Impact Assessment' (14 September 2023) https://assets.publishing.service.gov.uk/media/650198b239d9f100143d3a41/fot-regulatory-review-maritime-autonomy-and-remote-operations-final-impact-assessment.pdf?utm_source=chatgpt.com#page=8.03 accessed 1 June 2025, 11-12.

⁴³ *ibid.*

⁴⁴ *Technology and Innovation in UK Maritime: The Case of Autonomy* (Crown Copyright, 2019) <<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5e85cad486650c744088a06e/technology-innovation-route-map-document.pdf?>> accessed 1 June 2025.

⁴⁵ UK Department of Transport, 'Maritime Autonomy and Remote Operations Impact Assessment', 1 and 14; see also Nordahl and others, 20.



II. AUTONOMOUS VESSELS AND THE TURKISH COMMERCIAL CODE

1. General Overview

As is well known, TCC holds the status of a fundamental law within Turkish private law and constitutes the primary source of maritime commercial law.⁴⁶ The Fifth Book of the TCC, entitled Maritime Trade, which consists of eight parts, defines ships and commercial vessels and contains comprehensive regulations concerning the right to fly a flag, ship registration and registration procedures, ship ownership and ship mortgage, shipowners and their liability, charter party contracts and carrier liability, collision, salvage, ship creditor rights, maritime liens, and compulsory enforcement in maritime law. For this reason, the applicability of the provisions of the Fifth Book of the TCC to autonomous vessels must be evaluated as a priority.

For the application of the TCC, it is first necessary to examine whether autonomous vessels fall within the scope of the law. As is well known, in order for the provisions of the Fifth Book of the TCC to be applicable, as a rule, the vessel must constitute a commercial ship within the context of TCC Art. 931 or fall within the exceptions listed in TCC Art. 935(2). The question of whether autonomous vessels qualify as vessel⁴⁷ under TCC Art. 931 has been extensively

⁴⁶ Cf. Tahir Çağa and Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku - I* (15th edn, Oniki Levha Yayınları 2009) 35; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt 1* (Oniki Levha Yayınları 2017) 1; Emine Yazıcıoğlu, Kender - *Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16th edn, Filiz Kitabevi 2020) 23-24; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku - I* (6th edn, Vedat Kitapçılık 2022) 4. ('Deniz Ticareti')

⁴⁷ There is broad consensus on this issue: see Doğuş Taylan Türkel, 'Donatanın İnsansız Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Genel Tehlike Sorumluluğu (BK M.71)', in Sezer Ilgın and Bülent Sözer (eds), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar* (Vedat Yayıncılık 2021) 593-594; Mustafa Yılmaz, *Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu* (Yetkin Yayınevi 2022) 108-109; cf. Bülent Sözer, 'Mürettebatsız Gemiler - Unmanned Ships', in Serap Amasya (ed), *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar ve Sorumluluğu - Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu* (Oniki Levha 2020) 43, 52-55 ('Mürettebatsız'); Kübra Var Türk, 'Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi' (2021) 37 Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 153, 172-173; Gözüyeşil F. Fırat, 'Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi' (2021) 66(1) Adalet Dergisi 193, 209; Ömer Can Mehmet Akbaba and Belin Köroğlu Ölmez, 'Otonom Gemilerde Taşıyanın Sorumluluğu' (2024) 7(3) Necmettin Erbakan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 887, 889. However, there are also authors who find evaluations based solely on literal interpretation inadequate; cf. Helvacı and Muran, 41-42. Sözer has also adopted a more critical approach to the issue in his later works; see.



examined in a previous study, which argued that there is no legal obstacle to recognizing autonomous vessels as “ships” in terms of their legal nature.⁴⁸ Indeed, fundamental differences such as the operation of autonomous vessels without crew,⁴⁹ and control from a remote center or directly by machinery⁵⁰ do not affect the elements⁵¹ expressed in Article 931 of the TCC regarding a ship, namely (a) having the ability to move on water, (b) having the feature of floating, (c) being allocated for a purpose requiring movement on water, (d) not being very small, and (e) being a means of transport.^{52 53} Similarly, since the vessels

⁴⁸ Cığır, ‘Kaptan’, 477-478.

⁴⁹ In this context, it is possible to cite barges as conventional vessels whose unmanned operation does not prevent them from being classified as ships under the Turkish Commercial Code (TCC). Barges, which can be defined as “non-motorized and unmanned boats used for carrying cargo along coasts or rivers, generally towed by a tugboat” (see Soner Esmer, *Liman ve Terminal Yönetimi* (2019, Anadolu Üniversitesi Yayınları) 132), are often found without crew on board. During the period of the previous version of TCC that was in force until 2011, there was some hesitation regarding the classification of barges as ships due to their lacking the characteristics of a boat; however, their unmanned status did not cause any hesitation in this regard. Indeed, it is undisputed that barges, which are explicitly included in the definition of ship under the new TCC, can be considered ships within the scope of the TCC. I am grateful to Prof. Dr. Samim Ünan, who chaired the session at the “Autonomous Ships in Maritime Law Conference, “ where the final report of the related project was presented, and who brought this matter to our attention.

⁵⁰ On the other hand, it has been suggested in some legal circles that this situation may prevent new types of vessels from being classified as ships. For example, since French laws require a ship to be manned, it has been argued that unmanned vessels cannot be considered ships; see Paul Dean and Henry Clack, ‘Autonomous Shipping and Maritime Law’, in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 67, 72; Sözer, *Unmanned*, 21. However, according to the response given by the French Maritime Law Association to a questionnaire prepared by the Comité Maritime International (CMI) to examine the status of autonomous vessels under members’ national legislation, and the translation of the relevant legal text they cited, being manned is not an element included in the definition of a ship under French law. For this reason, unmanned autonomous vessels can also be considered ships under French law; see CMI, *CMI IWG Questionnaire Unmanned Ships France* <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-IWG-Questionnaire-Unmanned-Ships-FRANCE.pdf>> accessed 1 June 2025, 1. Subsequently, with an amendment made to the law in 2021, a provision explicitly covering autonomous vessels was introduced, thereby clarifying the matter definitively; see *Code des Transports*, art. L5000-2-1, <<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000044204366/2021-10-15/>> accessed 1 June 2025. As a result, it should be noted that it is undisputed that unmanned vessels are considered ships under French law as well.

⁵¹ Cığır, ‘Otonomi’, 1170-1171.

⁵² Sözer, Deniz Ticareti, 25 et seq; Atamer, 661 et seq; cf. Yazıcıoğlu, 48.

⁵³ The situation is similar with respect to the definitions of ships found in the legislation of many different countries and in international conventions; see Eric van Hooydonk, ‘The Law of Unmanned Merchant Shipping - An Exploration’ (2014) 20(4) *Journal of International Maritime Law* 403, 406-408; CMI, ‘International Working Group on MASS - Summary of



under consideration here are primarily designed for cargo transport, it is clear that they qualify as vessels “allocated for the purpose of providing an economic benefit on water” or “actually used for such purpose” within the meaning of TCC Art. 931(2). Therefore, there is no legal impediment to regarding autonomous vessels as commercial ships within the context of the TCC.

Given that autonomous vessels are accepted as ships and commercial ships within the scope of TCC Art. 931, autonomous ships will be subject to the provisions of the Fifth Book of the TCC as specified under TCC Art. 935. However, it is also necessary to examine to what extent the existing provisions are applicable to autonomous ships. For this purpose, it is possible to use a method that individually examines each provision according to the four categories of autonomous ships adopted in IMO’s scope determination study.⁵⁴ However, as discussed in detail in another study of ours, neither the categories adopted by IMO nor other ready-made categories proposed in the doctrine are considered appropriate for such an examination, due to their failure to reflect the flexibility required by the technologies that will realize autonomous ships.⁵⁵ Therefore, for the purpose of this study, while assessing the applicability of the relevant provisions to autonomous ships, each section of the Code was evaluated in accordance with the following three questions, which we believe highlight the fundamental differences between autonomous ships and conventional ships:

“Does the relevant provision apply

If the vessel is ultimately not under human control?

If the duties and tasks related to the navigation and management of the vessel are carried out from a location other than the vessel’s deck?

If there is no crew onboard?”⁵⁶

As a result of this examination, it is possible to point out some fundamental problems regarding the applicability of the provisions of the Fifth Book. One of

Responses to the CMI Questionnaire’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Summary-of-Responses-to-the-CMI-Questionnaire.docx>> accessed 1 June 2025, 1-2.

⁵⁴ IMO ‘Comments on document MSC 100/5 - Note by the Secretariat’ (MSC 100/5/4), <<https://docs.imo.org/>> accessed 1 June 2025, para 6.

⁵⁵ Ciger, ‘Otonomi’, 1162 et seq.

⁵⁶ *ibid* 1172



the main issues concerns the operation of autonomous vessels without a crew. TCC Art. 934 defines “ship’s crew” as “the master, ship officers, sailors, and other persons employed on the vessel, “ and many provisions of the TCC refer to these individuals. Since the article assumes that these individuals are employed onboard the vessel, it is not possible for autonomous vessels, which are operated without a crew, to have these individuals onboard.⁵⁷ Therefore, as will be detailed below, it is often not feasible to apply provisions of the TCC⁵⁸ that refer to these individuals to such vessels.⁵⁹

As a result, according to the conducted examination, it has been concluded that the provisions of the Fifth Book can be classified into three main categories: (A) applicable provisions, (B) semi-applicable provisions, and (C) inapplicable provisions. The relevant categories will be addressed below in order.

2. Application of the Provisions of the Fifth Book of the Turkish Commercial Code to Autonomous Vessels

A. Applicable Provisions

The first category, in terms of examining the provisions of the TCC, consists of provisions that can be applied to autonomous vessels without any modifications. When these provisions, which do not pose any issues in terms of applicability to autonomous vessels, are examined, it is observed that for most of them, the characteristics or technical operation of the vessel are either not significant for their application⁶⁰ or the relevant article treats the vessel’s characteristics in a flexible manner.⁶¹

It can be said that the vast majority of the provisions in the TCC consist of such provisions. For example, regarding the legal nature of vessels within the context of property law, according to Article 936 of the TCC, all vessels are considered movable property (chattels); however, under Article 937, in exceptional cases, provisions related to immovable property (real estate) may be applied to

⁵⁷ Cığır, ‘Kaptan’, 456; Türkel, 595-596.

⁵⁸ See fn. 71, for exceptions.

⁵⁹ Sözer, ‘Mürettebatsız’, 71; Yılmaz, 141-144.

⁶⁰ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 975; Art. 1200.

⁶¹ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 931.



vessels.⁶² The type, kind, or operating principles of the vessel are not significant for the application of these two articles. Similarly, concerning Article 974, which regulates the legal presumptions arising from registry records,⁶³ although the first paragraph mentions the owner of the vessel, the technical features of the vessel are not relevant within the article's context. On the other hand, in many articles, although the characteristics of the vessel are directly mentioned, the manner in which they are addressed does not prevent the application of the article to autonomous vessels. For instance, as noted above, the provisions of TCC Art. 931, which define the vessel, serve as a clear example of this situation. Similarly, regarding Article 933, which regulates the state where a vessel is considered irreparable or not worth repairing, it does not matter whether the vessel is operated unmanned, remotely controlled, or if propulsion and management are performed by machinery. Such examples can be multiplied.⁶⁴ Indeed, as a result of the examination, it can be stated that there is no significant problem in applying provisions concerning the definition of the vessel and the implementation of provisions,⁶⁵ regulations related to the registry system,⁶⁶ provisions concerning ownership⁶⁷ and other real rights,⁶⁸ as well as provisions related to contracts,⁶⁹ to autonomous vessels.

In addition to these, within this category, there are also provisions where references are made to the master or the crew, but these references do not affect the application of the article. TCC Art. 1229 can be given as an example of such provisions: despite the explicit wording of Article 1229.2, the absence of the master's name and surname mentioned in Article 1229.1(d), or the impossibility of writing them for unmanned vessels, does not prevent the relevant document from legally having the nature of a bill of lading. Therefore, the reference to the "master" in the article does not hinder its application to autonomous vessels. Similarly, within the context of TCC Art. 1366, it is set out that following a decision to arrest the ship, the situation shall be notified to the master, owner,

⁶² See Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt 2* (Oniki Levha Yayınları 2018) 33-34; Yazıcıoğlu, 53-56; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, Yetkin Yayınları 2023) 61-63.

⁶³ See Sözer, *Deniz Ticareti*, 82.

⁶⁴ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 1151.

⁶⁵ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 931.

⁶⁶ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 954 et seq.; Yılmaz, 120.

⁶⁷ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 1001 et seq.

⁶⁸ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 1014 et seq.

⁶⁹ See Turkish Commercial Code (TCC) Art. 1138 et seq.



bareboat charterer, or their representative, and the vessel will be left to the notified person as a custodian. Although this provision refers to the master, even if there is no one who can be defined as the master, no significant difficulty arises in applying the article. Since it is explicitly stated in the provision that notification can be made to any of these persons, for autonomous vessels, for example, notification can be made to the control center operator who acts as the representative of the bareboat charterer, and the vessel can be delivered to them as custodian.

Another example can be given as TCC Art. 1179. As is known, Article 1179.1 regulates that the carrier shall not be liable for damages that do not arise from the fault or negligence of the carrier or persons working for them. In the second paragraph of the article, the persons working for the carrier is broadly defined to include “the crew of the vessel used in the carriage, persons working in the carrier’s transport enterprise or authorized to represent it, and other persons used in the performance of the carriage contract even if they do not work in the transport enterprise.” Since autonomous vessels operating unmanned will not have any persons working on board, the reference to the crew has no direct counterpart. However, especially including control center personnel, anyone involved in the management of the autonomous vessel who may have fault or negligence in causing the damage can be considered⁷⁰ within the scope of “other persons used in the performance of the carriage contract even if they do not work in the transport enterprise,” so this reference does not prevent the article from being applied in accordance with its purpose.⁷¹

B. Semi Applicable Provisions

The second group of provisions in terms of the application of the TCC to autonomous vessels includes regulations that can be applied to autonomous vessels but with certain difficulties. The provisions in this category, which can be described as semi applicable, should be examined under two main groups: those that are partially applicable and those that can only be applied based on a broad interpretation.

⁷⁰ Yılmaz, 232-233; regarding LK, see Selim Cığır, ‘Lahey Kuralları ve Otonom Gemiler’, in Sezer Ilgın and others (eds), *Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı*. 149 (‘Lahey’), 154-155.

⁷¹ For other examples, see Turkish Commercial Code (TCC) Art. 1030; TCC Art. 1253; (regarding seafarers) TCC Art. 1119.

a. Partially Applicable Provisions

The first group of provisions that can be examined under partially applicable provisions include regulations that refer to ship officers or explicitly to the captain and therefore can only be partially applied to autonomous vessels that will operate unmanned. Unlike the provisions classified under category A⁷² described above, for these provisions, the references made to the master or the crew are not entirely ineffective in the application of the article. However, such references do not render the article completely inapplicable; they only prevent the application of the subsection or part that refers to the master or the crew.

An example of such provisions is TCC Art. 941, which regulates exceptions to the right to fly a flag. As is known, the article sets out the conditions both for a Turkish vessel to fly a foreign flag and for a foreign vessel to fly the Turkish flag. Regarding the flying of the Turkish flag by a foreign vessel regulated in the second subsection, one of the required conditions is “compliance with the provisions of Turkish legislation concerning the master and the ship’s officers.” Compliance with this condition is not possible for unmanned vessels. Accordingly, TCC Art. 941 can only be partially applied to autonomous vessels operated unmanned, excluding the second subsection. As a result, under Article 941, it is possible for an autonomous Turkish vessel to fly a foreign flag (Article 941.1), whereas it is impossible for a foreign autonomous vessel to fly the Turkish flag (Article 941.2).

Similarly, TCC Art. 1363 serves as an example regarding the guarantee that a creditor requesting to arrest the vessel based on a maritime claim must deposit. Although the third subsection of the article exempts the ship creditors listed in Article 1320(a) from the obligation to provide a guarantee, the persons referred to in the article are the ship’s crew who have claims related to wages because they are employed on the vessel. Therefore, this subsection cannot be directly applied, at least, to unmanned vessels. However, this situation does not affect the application of the first subsection, which regulates the amount of the guarantee, nor the second and fourth subsection, which provide for requests to increase or decrease the guarantee. Consequently, this article can also be partially applied to autonomous vessels.⁷³

⁷² *ibid.*

⁷³ For similar examples see Turkish Commercial Code (TCC) Arts. 942, 943, 971, 1061, 1069, 1096, 1097, 1146, 1184, 1218, 1310, 1320.



b. Provisions Applicable Only with a Broad Interpretation

The second type of provisions classified under group B are those that can only be applied to autonomous vessels through a broad interpretation. An example of such provisions is Article 932 of the TCC, which regulates the seaworthiness conditions of vessels. According to the second subsection of the mentioned article, for a vessel to be considered seaworthy,⁷⁴ it must “possess the necessary qualifications in terms of the competence and number of the crew”; based on the wording of the article, it would be concluded that an unmanned vessel can never be accepted as seaworthy under the TCC.⁷⁵ On the other hand, with regard to Article III.1 of the Hague Rules (HR), which is among the fundamental sources of the TCC⁷⁶ and has also indirectly influenced the regulations concerning seaworthiness under the former TCC numbered 6762,⁷⁷ it has been suggested that the requirement for the vessel to be properly manned is a relative criterion and essentially only requires that the vessel has a sufficient number of crew members to safely carry the cargo to the port of destination and it has been argued that even a vessel without any crew can be considered seaworthy⁷⁸ under the HR.⁷⁹ The same view can also be defended regarding TCC Art. 932.2. Indeed, the article makes a relative assessment rather than referring to minimum standards concerning the number and competence of ship officers. Considering that autonomous vessels can routinely perform voyages even without crew on

⁷⁴ On the other hand, the special issues related to seaworthiness in new types of vessels may require a comprehensive reconsideration or expansion of the concept as a whole.

⁷⁵ Bülent Sözer, ‘Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri’ in Cüneyt Stüzel (ed), *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu* (On İki Levha Yayıncılık 2019) 11 (‘Teknolojik Gelişmeler ve Sefere Elverişlilik’); Sözer, ‘Mürettebatsız’, 55-56.

⁷⁶ Turkish Commercial Code Draft and Justice Committee Report (1/324), (TBMM Term: 23, Legislative Year: 2, Serial Number: 96), 52-53; Atamer, 675.

⁷⁷ Turkish Commercial Code Draft and Judicial Council Report (1/150), TBMM Proceedings Volume: X Session: 2 Volume: 12 (1-29 June 1956) No. 198 (77th Meeting), 43; Erdoğan Göğər, ‘Denize Elverişli Gemi’, (1961) 52 *Adalet Dergisi* 47, 54; Hakan Muran, *Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğu* (Filiz Yayınevi, 2024), 203.

⁷⁸ Luci Carey, ‘All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships’ (2017) CML Working Paper Series 6/2017, 7-10 (‘Off Deck’); Frank Stevens, ‘Carrier Liability for Unmanned Ships; Goodbye Crew, Hello Liability?’ in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 148, 154; Frank Stevens, ‘Seaworthiness and Good Seamanship in the Age of Autonomous Vessels Good Seamanship’ in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 243, 247 and 250; regarding the Rotterdam Rules, see Selim Çiğır, ‘Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler’, (2023) 9 *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi* 219, 224.

⁷⁹ This view also applies to the Hague-Visby Rules, which contain the same provision.



board, it can also be stated that an unmanned vessel “possesses the necessary qualifications to withstand the dangers of the intended voyage” and is seaworthy under the TCC.⁸⁰

The required number of crew members for vessels to operate safely according to vessel type and size is essentially determined by secondary legislation within the scope of Turkish maritime administrative law.^{81,82} Moreover, according to both Article 2 of Law No. 4922 on the Protection of Life and Property at Sea⁸³ and Article 8 of the Directive on the Manning of Ships,⁸⁴ a vessel not manned with a sufficient number of ship officers cannot be issued a port clearance certificate. However, both the Directive on the Manning of Ships⁸⁵ and the Regulation on Ship Officers and Pilot Captains⁸⁶ authorize the Administration to make changes to these numbers due to the variety and scope of technical capabilities possessed by vessels.⁸⁷ Therefore, if an unmanned vessel is considered seaworthy under TCC Art. 932.2, the provisions in secondary legislation also allow the Administration to grant exceptions to the specified number of the ship’s crew. Consequently, the broad interpretation of Article 932.2 as explained above cannot be said to be entirely incompatible with other provisions of the legislation.⁸⁸ Still, it must be acknowledged that such an interpretation may be subject to debate.⁸⁹ For this reason, provisions of this kind,⁹⁰ which are only

⁸⁰ Cığır, ‘Kaptan’, 480-481; Yılmaz, 220-222.

⁸¹ See Directive on the Manning of Ships with Seafarers, Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, effective date: 28.08.2007 <<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/gemilerin-gemiadamlari-ile-donatilmasina-iliskin-yonerge.pdf>> accessed 1 June 2025.

⁸² Yılmaz, 222 et seq.

⁸³ Official Gazette 14.6.1946/6333.

⁸⁴ See the Annex to the Directive on the Manning of Ships with Seafarers and the schedules contained therein.

⁸⁵ Directive on the Manning of Ships with Seafarers, art. 4.

⁸⁶ Official Gazette 29.08.2024/32647.

⁸⁷ Regulation on Seafarers and Pilot Captains, art. 5(4).

⁸⁸ However, it should be accepted that the seaworthiness of new-type vessels should ultimately be reconsidered in light of the new problems specific to such vessels, see Sözer, ‘Unmanned’, 72 et seq.; Yılmaz, 225 et seq.; Özgenur Kara Balci, İzel Varan Samut & Ademuni-Odeke, ‘An evaluation of cyber-worthiness and related factors in maritime safety and maritime security’ (2024) 8(4) Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping 2411180.

⁸⁹ For example, see Sözer, ‘Teknolojik Gelişmeler ve Sefere Elverişlilik’, 11; Türkel, 608.

⁹⁰ Especially due to references to the concept of seaworthiness, TTK Art. 1027, TTK Art. 1133, TTK Art. 1141.



applicable under a flexible interpretation, have also been classified under category B as partially applicable provisions.

C. Inapplicable Provisions

In terms of the provisions of Book Five of the TCC, the third category consists of rules that cannot be applied to new types of ships. In this context, the main problems generally arise in connection with the operation of new types of vessels without crew.⁹¹ As noted above, pursuant to TCC Art. 934, “the master, the ship’s officers, the seafarers, and other persons employed on board” are defined as crew members, since new types of vessels are to be operated without crew, the provisions specifically regulating crew members and the master cannot be applied to such vessels.⁹² An example in this regard is TCC Art. 1090. According to this provision, the master is obliged to ensure that the vessel is seaworthy and fit for voyage, and that the documents relating to the vessel, the crew, and the cargo are present on board. Therefore, although in new types of vessels the said duty will most likely be carried out by the control center operator in new types of vessels, in cases where the operator fails to fulfill this duty properly, it would not be possible to hold the operator liable under the existing provisions.⁹³

Similarly, under TCC Art. 1127, it is accepted that, in terms of a demise charter, the debts and obligations arising from the employment of the crew rest with the charterer. This provision, again due to TCC Art. 934, is not applicable to an unmanned vessel. In this respect, it should be noted that the provisions⁹⁴ of the

⁹¹ Although rare, it may be observed that certain design features of new types of vessels, directly related to their crewless operation, may prevent the application of some provisions. For instance, Article 1140 TCC stipulates that “when the entire vessel is allocated to the charterer, the cabins are deemed excluded; however, no goods may be loaded into the cabins without the consent of the charterer.” In the case of unmanned vessels, the possibility granted to the charterer has no practical significance, since there will be no cabins on board, and therefore the provision will have no scope of application.

⁹² Cf. Sözer, “Mürettebatsız,” 71; Ciğer, “Kaptan,” 476; Türkel, 595-596; Yılmaz, 143-144.

⁹³ Ciğer, “Kaptan,” 476 and 479.

⁹⁴ With respect to these provisions, an important issue regarding their applicability arises in relation to a small subgroup, namely in cases where the ultimate control of the vessel rests with a machine rather than a human. Indeed, within the framework of the TCC, certain violations concerning the right to fly a flag and the identity of vessels are subject to criminal sanctions. In this context, Articles 947 to 952 TCC provide that the captain who intentionally commits acts such as unlawfully flying a flag, flying a flag without obtaining a certificate of registry and a certificate of nationality, or failing to hoist a flag before warships (Article 951 TCC), shall be punished with imprisonment or a judicial fine. The application of these provisions to autonomous unmanned vessels is already impossible, since within the meaning of Article 934 TCC there can be no mention of a master. However, even if there were a legal regulation



TCC directly regulating the rights, duties, powers, and responsibilities of the master or the crew particularly those under Part Three of Book Five entitled “Master, “ as well as provisions such as Articles 1079, 1211, 1295, 1300, 1317, or 1310 TCC cannot be applied to autonomous vessels operated without crew. In addition, provisions concerning the obligations of the carrier, the charterer, or the passenger, which are nevertheless expressed with reference to the master and the master’s powers, are likewise inapplicable to autonomous vessels: for instance, pursuant to TCC Art. 1147, a person who secretly loads goods onto the ship without the master’s knowledge is liable for any resulting damage. Essentially, this provision, which concerns the obligations⁹⁵ of the charterer and the shipper regarding the goods carried but is formulated entirely around the master’s powers, also cannot be applied in the absence of a person who can be defined as a master within the framework of TCC Art. 934.⁹⁶

Nevertheless, as examined elsewhere,⁹⁷ it cannot be said that the provisions concerning the master and the crew are entirely incompatible with autonomous vessels. Indeed, some of the duties and powers regulated in those provisions are the result of human control exercised over the vessel. For this reason, due to the human control to be established over autonomous vessels through the control center, it is likely that similar provisions will also be needed. Therefore, if TCC Art. 934 were amended so as to expand the definition of “crew” to include control center personnel, many of the provisions in this category could also become applicable to unmanned vessels.

Indeed, leaving aside the provisions that require the physical presence of the master and the crew on board,⁹⁸ it is likely that certain duties of the master such as the obligation to ensure the vessel’s seaworthiness (TCC Art. 1090), the duty to depart at the earliest suitable opportunity and not to delay the continuation of

ensuring the functional equivalence of the operator to the master or securing the application of the same provisions (see the sentence following fn. 175 below), in cases where such acts occur during the operation of the vessel at a high level of autonomy without human interaction, criminal liability cannot arise under the existing theories of conduct (also because it is not possible to speak of fault with respect to such “acts”), see Hasan Çataklı, “Sosyal Etik Bir Değerlendirme Olarak Cezai Sorumluluk ve Mevcut Hareket Teorileri Bakımından Ceza Hukukunda Yapay Zekânın Fail ve Sorumluluk Öznesi Olarak Değerlendirilmesi” (2024) 28(2) AHBVÜ Hukuk Fakültesi Dergisi 507, 524 and 538.

⁹⁵ Yazıcıoğlu, 352.

⁹⁶ For similar examples, see Articles 1148, 1149; 1142, 1220, 1231; 1251 TCC.

⁹⁷ For a detailed analysis, see Cığır, “Kaptan, “ 478 et seq.

⁹⁸ For example, TCC Article 1094.



the voyage (TCC Art. 1093), the maintenance of the ship's log (TCC Art. 1096–1097), and the obligation to protect the interests of the shipowner (TCC Art. 1102)—may also be applicable to the control center operator responsible for the management of autonomous vessels.⁹⁹ It can be argued, however, that these provisions would not be sufficient to regulate the control of the vessel through the command center, which represents significant differences in the exercise of human control over the vessel compared to the current practice. Nevertheless, even though these provisions cannot be applied directly due to TCC Art. 934, they are considered capable of providing a legal basis for the framework to be established regarding the powers of the command center operator in the context of autonomous vessels.¹⁰⁰ Accordingly, in terms of the applicability of the TCC, it cannot be said that a large part¹⁰¹ of the provisions classified in this third category are entirely incompatible with the regulations that autonomous vessels will require.

3. Evaluations

A. In General

In terms of compatibility with autonomous vessels, it is possible to point to some key conclusions based on the examination of the provisions of the Fifth Book of the TCC under the three questions mentioned above. The first and most important conclusion is that the vast majority of the provisions of the Fifth Book of the TCC are applicable to autonomous vessels. Indeed, only a minority of provisions exhibit distinctive characteristics in the context of their application to autonomous vessels. When the TCC provisions are analysed as a whole, it can be stated that more than three hundred and seventy articles can be applied directly to autonomous vessels. In contrast, the number of semi applicable provisions is thirty-five, while those deemed inapplicable do not exceed sixty. In other words, four-fifths of the provisions of the Fifth Book of the TCC do not

⁹⁹ As for the provisions regarding the master's authority of representation, considering that these powers are already generally exercised through ship agents and managers, it is assessed that, given their close connection to the master being physically present with the vessel in port, such powers will most likely be exercised increasingly by agents in port, and thus will have a more limited scope of application in the context of autonomous vessels, see Cığır, "Kaptan," 489 et seq.

¹⁰⁰ In this context, for an example regarding the maintenance of the ship's log, see UK Maritime & Coastguard Agency, *The Workboat Code (Edition 3)* (13 December 2023), <<https://www.gov.uk/government/publications/the-workboat-code-edition-3>> accessed 1 June 2025, Annex 2, section 2.2.2.2.

¹⁰¹ TCC Articles 947 to 952 constitute an exception in this regard, see fn. 94.

present any significant problem in terms of their application to autonomous vessels.

On the other hand, it should be noted that this situation arises not because the TCC provisions were specifically designed for autonomous vessels, but rather because the matters regulated by the provisions are generally not directly related to the operation and characteristics of the vessel. Even so, the fact that the majority of provisions concerning the ship registry system, ship ownership or ship mortgages, and regulations related to maritime contracts can be applied to autonomous vessels without requiring special amendments is a positive outcome. In the case of the provisions in the other two categories, the problem largely stems from the fact that the crew is defined under TCC Art. 934 as “persons employed on board.” For autonomous vessels operating without crew, provisions referring to the master, crew, or seafarers are either inapplicable or can only be applied apart from those specific references. Accordingly, it can be stated that the greatest challenge in applying the Fifth Book provisions to autonomous vessels arises clearly in the context of the third issue,¹⁰² as defined in the methodology of the analysis above. Conversely, potential problems in the TCC provisions under the other two issues are of a more ambiguous nature. First, it appears that the management of the vessel from a location outside the ship is less significant under the TCC compared to other matters. The provisions in the TCC that directly concern the management and operation of the ship¹⁰³ are both few in number and, since they are generally drafted within the framework of the

¹⁰² The relevant provision, “Is it applicable if there is no crew on board?”, see the text to fn. 56.

¹⁰³ In fact, another reason why an important problem cannot be pointed out in this context is related to the fact that such TCC provisions are generally drafted more broadly in comparison to some regulations which have frequently been pointed out in the doctrine as creating problems in this respect. For example, the performance of watchkeeping obligations, which are expressed in detail within the framework of the International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW), from outside the ship is not considered possible in terms of the wording of the current provisions, see Simon Baughen and Andrew Tettenborn, ‘International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels’, in Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021) 7, 18; Henrik Ringbom and Felix Collin, ‘Terminology and Concepts’, in Ringbom H, Røsæg E and Solvang T (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 7, 12; Yılmaz, 320 ff; Ciger, ‘Otonomi’, 1172. In this context, it may be pointed out that in the TCC, in terms of the navigation and management of the ship, the obligations of the master and the crew are not expressly stated to have to be performed from the ship, since at the time the provisions were drafted, there was in fact no other alternative. For example, in provisions such as Article 1091, 1093, 1096 or 1112, the performance of the relevant obligation from outside the ship is not entirely impossible, having regard to the wording of the article, see Ciger, ‘Kaptan’, 479 ff.



master's obligations, they are already inapplicable due to TCC Art. 934.¹⁰⁴ As for the situations where the ship is ultimately under the control of a machine rather than a human, the case is different in terms of the application of the provisions. For, although it may be said that the conclusion that the provisions based on fault liability cannot be applied in cases where the ship is operated at a high level of autonomy is a result that can be reached at first glance,¹⁰⁵ as will be discussed below, it is seen that some provisions, due to the way they are drafted, may still be applicable even in such cases. Therefore, it should be pointed out that an examination of the Fifth Book provisions of the TCC based solely on the wording of these provisions may lead to incomplete assessments in terms of their applicability to new types of ships. For this reason, below, it has also been necessary to examine certain provisions that have been found to be incompatible with new types of ships in terms of their nature.

B. Provisions Incompatible with New Types of Vessels

When examining the provisions of the Fifth Book of the TCC, it has been observed that, although a group of provisions is *prima facie* applicable to autonomous vessels, their application exhibits distinctive characteristics. With respect to these provisions, which can be described as incompatible with autonomous vessels, it is essentially possible to speak of two subcategories: for some provisions, it is observed that they do not fully address the needs arising in connection with autonomous vessels, whereas for other provisions, it is evident that, by their very nature, they are incompatible with autonomous vessels.

a. Insufficient Provisions

As a first example of provisions that can be described as insufficient for autonomous vessels, the regulations regarding the port of registry¹⁰⁶ can be cited. According to TCC Art. 946, the port of registry is the place where the voyages of the vessel are managed. What is meant here is, of course, not the technical management, since in conventional vessels it is not possible for the technical management of the ship to take place anywhere other than on the ship. However, for autonomous vessels, as noted above, it is evident that there will be remote control centers where the technical management of the ship will be carried out.

¹⁰⁴ For example, in this context, Article 1094 of the TCC, which explicitly stipulates that the captain must be on board the ship and that the management of the ship shall be carried out from the ship, can be cited as an example.

¹⁰⁵ Ringbom and Collin, 14-15; Cığır, 'Otonomi', 1171-1172.

¹⁰⁶ See Atamer, C. 1, 719 et seq.



In the context of autonomous vessels, there is no issue in the application of TCC Art. 946; it is clear that the place where the voyages of the vessel are managed can be accepted as the port of registry.

However, taking into account the central position of the control center in the management of the vessel, it can be said that the location of the control center¹⁰⁷ may be as important as, or even more important than,¹⁰⁸ the port of registry. Indeed, considering that the navigation and management of the vessel can essentially be carried out from the control center, it is evident from a legal standpoint that associating the center with the ship would be appropriate. In this context, for instance, certain new regulations may be required, such as indicating the control center on the vessel's hull¹⁰⁹ or including it among the particulars to be notified¹¹⁰ during the ship's registration. Similarly, given that the vessel is controlled from a location outside the ship, associating the control center with the ship has significant implications for the provisions on ship arrest.¹¹¹ Since the most effective way to exercise control over the vessel would tend to be through the control center, it may be considered a new solution to allow precautionary attachment to be executed at the center as well as at the port.¹¹² In this case, it

¹⁰⁷ Or, in the case where multiple control centers are located along the vessel's route, the main control center.

¹⁰⁸ Cf. Atamer, Vol. 1, p. 721.

¹⁰⁹ Article 950 of the Turkish Commercial Code; cf. Workboat Code, Annex 2, section 2.3.3.

¹¹⁰ TCC Article 960.

¹¹¹ Unlike conventional vessels, taking into account that the control center of the ship is clearly designated and that effective control over the ship can be established through this land-based center, whether ship arrest is needed on autonomous vessels is open to debate, cf. İsmail Karadana, 'Deniz Taşımacılığında Otonom Gemilerin Kullanılması Sebebiyle Ortaya Çıkabilecek Bazı Sorunların TTK Bağlamında Değerlendirilmesi', *Uluslararası Taşıma Hukuku Konferansları Serisi - II Uluslararası Deniz Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı*, İlyas Gölcüklü (ed) (Onikilevha Yayıncılık 2022) 239, 253-254. Similarly, there are views advocating the addition of new categories of maritime claims allowing the creditor to request arrest of the ship, see Juan Pablo Rodriguez Delgado, 'The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change?' in Massimiliano Musi (ed), *Port, maritime and transport law between legacies of the past and modernization* (Bonomo 2018) 493, 518, or that the existing categories should be either expanded or restricted, see Barış Soyer, Andrew Tettenborn and George Leloudas, 'Remote Controlled and Autonomous Shipping: UK Based Case Study' <<https://www.swansea.ac.uk/media/Remote-Control-and-Autonomous-ShippingFinal.pdf>> accessed 1 June 2025, 26-27 and 38.

¹¹² Karadana, 254.



can be argued that the provisions on jurisdiction¹¹³ would also need to cover the courts in the location of the control center.¹¹⁴ It is clear that, in order to achieve objectives of this kind, regulations that take into account the fact that the ship can be directed and managed from a control center are needed. Although it is possible for such regulations to be made within the framework of a new concept, such as a control port, a solution carried out within the existing port of registry, which has effectively lost its importance,¹¹⁵ constitutes a more appropriate option. Therefore, in the face of the needs that will arise for autonomous vessels, the existing provisions concerning the port of registry, although applicable to such vessels, are insufficient; they need to be restructured and drafted in a manner that responds to the new requirements. However, for such a regulation, it is more appropriate to wait for the models regarding the organization and operation of the control center on autonomous vessels to be clearly established. For this reason, despite the insufficiency of the existing provisions, it is difficult to speak of an urgent need for regulation in this regard.

Another example of provisions that may prove inadequate in the face of needs arising with autonomous vessels are those regulating the obligation to rescue and assist persons. Indeed, the fact that autonomous vessels will operate without a crew and lack sections suitable for human habitation gives particular characteristics to the obligation to provide assistance. Here, for instance, the master's obligation to assist as regulated in TCC Art. 1317 or Art. 1295 constitutes a good example. According to TCC Art. 1295, "After a collision, the master of each ship is obliged, as far as possible without putting his own ship, crew, and passengers in serious danger, to assist the other ship, its crew, and passengers." Pursuant to TCC Art. 1317, "Every master is obliged to provide assistance to any person in danger of being lost at sea, without exposing his vessel or those on board to serious danger." While it may not be possible to refer to the master under TCC Art. 934, there is no doubt that autonomous vessels will also require an obligation to assist. This obligation can be fulfilled in various ways. In cases where the vessel navigates autonomously, such a scenario will likely be programmed within the operational framework of the vessel so that the autonomous navigation and control system requests human intervention under such circumstances. Until human control is established over the vessel, it can be

¹¹³ Articles 1354 et seq. of the Turkish Commercial Code; see also Kerim Atamer, *Maritime Law Volume IV - Maritime Enforcement Law* (2nd ed., Onikilevha Publishing 2019), pp. 208 et seq.

¹¹⁴ Cf. TCC Article 1063

¹¹⁵ Atamer, C. 1, 721.



expected to be programmed in a manner that allows it, for example, to send an S.O.S signal or otherwise request assistance.

On the other hand, in cases where the vessel is under human control, if an amendment is made to allow the provisions concerning the master and crew to apply to control center personnel,¹¹⁶ the command center operator serving at the remote control center could also be held obliged to provide assistance in the situations referred to in the article under the TCC. However, the extent to which the vessel can carry out classical rescue activities in such cases is open to debate.¹¹⁷ Undoubtedly, some actions may be performed remotely. For instance, the vessel's operator can notify authorities, provide audio-visual support, or assist in establishing communication.¹¹⁸ Yet, since there are no humans on board, numerous issues remain unclear regarding how the obligation to provide assistance would be fulfilled, ranging from taking survivors on board, meeting their needs for food, water, and clothing, to determining where survivors would be accommodated on a vessel lacking sections suitable for human habitation and operating without a crew. Legal commentators who have specifically examined this situation note that there may be cases where providing assistance to survivors is not feasible due to the absence of a crew on board.¹¹⁹ For this reason, it is emphasized that such issues must be considered in ship designs, and standards that provide appropriate solutions should be adopted.¹²⁰ Therefore, under the TCC, it is also beneficial to review the regulations concerning the obligation to assist after technical standards regarding the rescue capabilities of autonomous vessels are established.

b. Incompatible Provisions

Apart from the provisions that fail to fully respond to emerging needs, there also exist regulations that are inherently incompatible with such vessels. The majority

¹¹⁶ See the text following fn. 175.

¹¹⁷ Carey, 'Off Deck', 17 et seq.; Michael Tsimplis and Robert Veal, 'The Integration of Unmanned Ships into the Lex Maritima' [2017] Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 303, 330.

¹¹⁸ Cığır, 'Captain', 488; indeed, Workboat Code Annex 2, 4.3 regulates these matters.

¹¹⁹ Aysegül Bugra Sar, 'Considerations on Assistance and Rescue at Sea in the Light of the Increasing Autonomy in Shipping' (2023) 153 Marine Policy 105639, 7-8.

¹²⁰ Buğra Şar, 6-7; Michael Tsimplis, 'Designing Norms for Autonomous Ships: The Obligation to Call for Help and the Duty to Save Life in Danger at Sea' in Tafsir Matin Johansson and others (eds), *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan, 2022) 99, 115.



of such regulations arise in the context of the provisions of the Fifth Book drafted on the basis of fault liability. One of the fundamental differences between autonomous vessels and conventional vessels is that the former can be routinely operated at high levels of autonomy and managed by machines independently of human control.¹²¹ Moreover, such an operation will not be exceptional; on the contrary, it is envisaged that autonomous vessels will be under complete machine control for most of their voyage.¹²² Although such an operation is considered, statistically, to be safer than human operation, it is not possible to reduce the likelihood of error to zero when the vessel is directed and managed by autonomous navigation systems, due to the structural characteristics of machine learning-based systems.¹²³ Thus, the issue here concerns which provisions will govern liability for damages arising directly from the actions of the autonomous navigation systems¹²⁴ while the vessel operates independently of human

¹²¹ Cığır, 'Otonomi', 1149-1155 and 1168; Cığır, 'Lahey', 155-158 and 161-162.

¹²² *ibid.*

¹²³ Melis Özdel, 'Reconceptualising the Nautical Fault Exception in the Fog of Emerging Technologies' (2022) 51(3) *Industrial Law Journal* 672, 678-679; Erik Røsæg, 'Diabolus Ex Machina: When an Autonomous Ship Does the Unexpected', in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 125, 125-126; Trond Solvang, 'Man, Machine, and Culpa: Or Finding a Path Toward Strict Liability' in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 98, 99; Felix Collin, 'Unmanned Ships and Fault as the Basis of Shipowner's Liability' in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 85, 86 and 92; Barış Soyer, 'The Future of Autonomous Shipping - The Regulatory Challenge' in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *Artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021) 163, 178 et seq.; cf Türkölçü, 602, in the context of the existence of a hazardous operation activity with respect to the operation in which the autonomous vessel is employed.

¹²⁴ It should be emphasized here that damages resulting from the fault of the remote control center operator or personnel, and therefore directly connected to a human act, are not the subject of this study. Indeed, since the vessels under examination here possess the capability of being operated at high levels of autonomy, it is not always possible to attribute the acts performed by the vessel to a human being by reason of a duty of supervision or oversight. In this regard, for example, according to the most recently adopted principles in the IMO's work on the subject, regardless of the mode of operation and level of autonomy of the vessel, it has been decided that there must, in any case, be a person responsible for the autonomous vessel who will perform the function of captain, either on board the vessel or, under certain conditions, at the remote control center, see IMO, 'Report of the Maritime Safety Committee on its 107th Session' (MSC 107/20), <https://docs.imo.org/> accessed 1 June 2025, 42; Cığır, 'Otonomi', 1159. By reference to this, some views maintain that in such an operation the liability of the captain or operator may be established on the grounds that they were negligent in their duty to supervise the decisions made by the machine, and consequently, even in cases where the vessel is operated by artificial intelligence, the existing provisions would not undergo any significant change in terms of their applicability, see Hasan Burak Yıldız, 'Deniz Otonom Su Üstü

interaction. Indeed, the autonomous navigation system cannot be regarded as a subject of liability under the law of obligations, nor is it possible to speak of the

Gemiler ve Teknik Kusur' in Sezer Ilgın and others (eds), *Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı* 171, 188. We cannot agree with this. For, at high levels of autonomy where the vessel is controlled exclusively by the machine, there is no human control unless the operational framework is exceeded or unless the machine makes a request for intervention for some similar reason, see Ringbom and Collin, 14; Cığır, 'Lahey', 156-157. Therefore, in cases where no request or warning is issued by the system, even if it is assumed that the operator continuously supervises the vessel, it may not be possible to detect that the machine has taken an erroneous decision and executed it before the damage occurs. Similarly, even where the machine does request human intervention, there may be situations in which the operator does not have sufficient time to intervene, or where taking over control is in fact impossible due to, for example, a loss of connection, see Solvang, 100-101; Collin, 89-90; Soyer, 178. For this reason, it should be noted that the assumption that, in vessels capable of being operated at high levels of autonomy, fault can in any case be attributed to a human being on account of the actions of the machine, is erroneous.



existence¹²⁵ of a culpable act.¹²⁶ Legal commentaries point out that applying existing provisions on legal liability¹²⁷ in such cases is extremely difficult.¹²⁸

Therefore, with respect to the compensation of damages arising from accidents that may result from an error assessable within this scope, it is necessary to examine the provisions of the TCC. In this context, the first provision that comes to mind is TCC Art. 1062, entitled liability of the shipowner for the fault of the crew. According to this provision, “The shipowner is liable for the damages caused to third parties as a result of the fault committed by the crew a compulsory

¹²⁵ Cannur Ercan, ‘Robotların Fiillerinden Doğan Hukuki Sorumluluk: Sözleşme Dışı Sorumluluk Hallerinde Çözüm Önerileri’ (2019) 11 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 19, 28; Sinan Sami Akkurt, ‘Yapay Zekânın Otonom Davranışlarından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk’ (2019) 13 Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 39, 44; Ş. Barış Özçelik, ‘Yapay Zekânın Veri Koruma, Sorumluluk ve Fikrî Mülkiyet Açısından Ortaya Çıkardığı Hukukî Gereksinimler’ (2021) 66 Adalet Dergisi 87, 104; Esma Kırâç Adır, ‘Robotların Yol Açtığı Zararlardan Doğan Hukukî Sorumluluk’ (PhD thesis, Ankara University 2023) 354.

¹²⁶ Özdel, 688; Rosaeg, 126; cf Yılmaz, 152; Ciğer, ‘Lahey’, 163.

¹²⁷ There are views suggesting that, as a general solution to such cases, the provisions on product liability may find application, see Roderick Bagshaw, ‘Product Liability: Autonomous Ships’ in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *Artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021) 119 ff; Robert Veal, ‘Autonomous technology in shipping: An increased role for negligence product liability?’ in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 155 ff; (regarding liability for the acts of artificial intelligence) Ercan, 30 ff.; Kırâç Adır, 98 ff. On the other hand, in cases of damages caused exclusively by the actions of the autonomous navigation system, it may not always be possible to speak of the existence of a defective/unsuitable/faulty product, which is required for liability, cf. Barış Soyer and Andrew Tettenborn, ‘Artificial Intelligence and Civil Liability—Do We Need a New Regime?’, (2022) 30(4) International Journal of Law and Information Technology 385, 393. Indeed, while it may be said that, over time, some guiding rules and standards will be established, see Soyer, 179, it is not possible to guarantee that software programmed for such complex purposes is tested against all possible scenarios and is one hundred percent error-free, and that it will remain so, particularly with regard to machine learning-based systems, see Veal, 162; Bogeshaw, 131; Collin, 92; Vibe Ulfbeck, ‘Autonomous Ships and Product Liability under the EU Directive’ in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 144, 148; Rosaeg, 126. Therefore, even leaving aside other problems, such as whether the software of the autonomous ship system can be regarded as a product in this context, see Bogeshaw, 123-125; Ulfbeck, 147; cf. Andrew Tettenborn, ‘Shipping: Product Liability Goes High-Tech’, in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge, 2020) 116, 121, or the difficulties in establishing causation, Veal, 166, resorting to product liability in respect of the damages under examination here may be entirely precluded.

¹²⁸ Rosaeg, 134; Solvang, 99-100; Barış Soyer, ‘Autonomous Vessels and Third-party Liabilities: the Elephant in the Room’ in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge, 2020) 105, 107 (‘third-party liabilities’).



advising pilot or an optional pilot while performing their duties.” If the damage arises from situations where the command center operator or personnel exercise control over the ship, it can be argued that such damage may fall within the purpose of the provision. However, pursuant to TCC Art. 934, this provision does not apply to the command center operator and personnel, so the shipowner’s liability for acts committed by these individuals can only be addressed under the general provisions.¹²⁹ Nevertheless, it is possible to ensure that the provision can also be applied to autonomous vessels through an amendment that would qualify command center personnel as crew members.¹³⁰ Accordingly, adapting TCC Art. 1062 to autonomous vessels in cases where the ship is ultimately under human control appears relatively straightforward. On the other hand, if the damage, as explained above, results from actions independent of human influence, the damage will, in any case, fall outside the scope of TCC Article 1062.¹³¹ Pursuant to TCC Article 1062, in order for the shipowner to be held liable, it is necessary that the persons listed in the article can themselves be held liable for their fault.¹³² When the harmful action arises from decisions made by the ship’s systems, there is neither a “person” who can be held responsible nor can there be “fault,” a concept applicable only to humans.¹³³

A similar issue exists with respect to the shipowner’s liability for collisions. In fact, under TCC Articles 1288 to 1291, for liability to arise in cases of faulty collision, the collision must result from the fault of the shipowner or the crew. Since it is not possible to consider command center personnel as crew members pursuant to TCC Art. 934, in situations where the ship is operated by the command center, the shipowner will only be liable for collisions if their own fault is present.¹³⁴ However, it should be emphasized that this is an extremely unlikely scenario.¹³⁵ For this reason, it is argued in the doctrine that in cases of collision involving autonomous vessels, claims for compensation against the shipowner may be brought based on the general provisions.¹³⁶ On the other hand,

¹²⁹ Türkel, 596 ff.; cf. Yılmaz, 145-146.

¹³⁰ See the text following fn. 175.

¹³¹ Cf. Solvang, 110-111.

¹³² Yazıcıoğlu, 259; Sözer, ‘Deniz Ticareti’, 224.

¹³³ Ercan, 28-29; Yılmaz, 147-148.

¹³⁴ Türkel, 610.

¹³⁵ *ibid.*

¹³⁶ On the other hand, in cases where TCC Article 1287 applies, this possibility does not exist, see Türkel, 610; cf. Fevzi Topsoy, *Çatma Hukuku* (Legal Yayıncılık 2017), 224-225.



as noted in the context of TCC Art. 1062,¹³⁷ if an amendment is made to include them within the definition of crew members, the provisions of the TCC regarding faulty collisions could apply in cases where the ship is ultimately under human control and a collision occurs due to the fault of the command center operator or personnel. Nevertheless, in collisions resulting from a decision made by the ship's autonomous navigation and control system, there is no fault of either the crew or the shipowner, and it is again not possible to claim compensation based on these provisions. Collisions occurring without the fault of the shipowner or crew are regulated under TCC Art. 1287, entitled "collision without fault, " according to which, if the collision arises "due to an unforeseen circumstance or force majeure, or the cause cannot be determined, " the loss shall be borne by the parties suffering damage. It may reasonably be expected that collisions resulting from decisions made by vessels operating at high autonomy levels will be regarded as "unforeseen circumstances" under this article, at least during the process of the widespread adoption of autonomous vessels.¹³⁸ Accordingly, it is not possible to claim compensation under TCC Articles 1288 and 1289 for collisions occurring while autonomous vessels navigate autonomously, nor does it appear feasible to pursue the shipowner based on the general provisions.¹³⁹

Another issue arises with respect to the provisions on the carrier's liability. As examined in detail previously,¹⁴⁰ it appears inevitable that applying fault-based liability provisions of the HR and the TCC provisions based on the HR to autonomous vessels will give rise to certain problems. For example, it is not possible to apply HR Art. IV.2(a), which provides that the carrier shall not be liable for loss or damage resulting from "Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship"¹⁴¹ if the carrier itself is not at fault, in cases where the vessel operates at high levels of autonomy.¹⁴² This is because the action resulting loss in such cases arises, without human intervention, directly from decisions made and executed by the ship's operational system; in these circumstances, neither a culpable act of the captain or crew nor fault—a concept exclusively

¹³⁷ See fn. 130.

¹³⁸ See Topsoy, 121 et seq.

¹³⁹ Cf. Türkel, 610.

¹⁴⁰ Ciğer, 'Lahey', 163.

¹⁴¹ For the translation, see Samim Ünan and others, 'Metin ve Çeviri', in Kerim Atamer and Cüneyt Sözel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları* Vol. 1 (Oniki Levha Yayınları 2013) 150.

¹⁴² Ciğer, 'Lahey', 163.

applicable to humans—can be identified.¹⁴³ On the other hand, for the same reasons, it is clear that HR Art. IV.2(q), which provides that the carrier shall not be liable for loss or damage arising from “any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier “ would apply in such an event.¹⁴⁴ Thus, it can be said that the carrier can, in any case, be relieved of liability for damages resulting from decisions made and executed by ship systems operating at high levels of autonomy.¹⁴⁵

A similar outcome applies to TCC Articles 1179 and 1180, which serve as the source of these provisions. Indeed, TCC Art. 1179, which provides that “the carrier shall not be liable for damage arising from causes not attributable to the intent or negligence of the carrier or its servants, “ is applicable to damages resulting from decisions made and executed autonomously by the vessel. Moreover, unlike HR and HR Art. IV.2(a),¹⁴⁶ it can be argued that, under the TCC, the carrier may also rely on TCC Art. 1180¹⁴⁷ for damages resulting from decisions made autonomously by the vessel. Indeed, due to the effect of the legislature combining the provisions,¹⁴⁸ the two regulations differ:¹⁴⁹ while HR

¹⁴³ *ibid.*

¹⁴⁴ Here, it is also possible for the carrier to rely, in principle, on HVR Article IV.2(p), see Özdel, 678; Cığır, ‘Lahey’, 165; however, the same possibility does not exist under the TCC, as the provision in question of the Hague Rules has not been incorporated into the TCC, see Barış Günay, *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları İle Karşılaştırılmalı Olarak)* (Yetkin 2013), 164.

¹⁴⁵ Cığır, ‘Lahey’, 164; in such cases, it also does not appear possible to resort to liability arising from seaworthiness under the existing provisions, *ibid* 164-165.

¹⁴⁶ For HVR Article IV.2(a), see Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading* (3rd edn, Sweet & Maxwell, 2011), para 9-210 ff; Richard Aikens and others, *Bills of Lading* (2nd edn, Informa Law 2016), para 10.220 ff; Hakan Karan, *The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby And Hamburg Rules* (Edwin Mellen 2005); Günay, 136 ff.

¹⁴⁷ For Article 1180 and the technical fault exception, see Fehmi Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri* (1991 Der Yayınları) 75 ff; Emine Yazıcıoğlu, ‘Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri’ (2011) 11(1-4) 99; Vural Seven, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük, Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu* (Yetkin Yayınları 2003) 112 ff; Kübra Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu* (2nd edn, Oniki Levha 2013) 93 ff; İlknur Uluğ, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri, “ (2002) VI Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi 83, 87 ff. Deniz Hukuku Dergisi.

¹⁴⁸ See general explanations regarding Articles 1179 to 1183 and the rationale for Article 1179, *Turkish Commercial Code Draft and Justice Commission Report* (1/324) (Grand National Assembly of Türkiye, Term: 23, Legislative Year: 2, Serial No: 96, 360).

¹⁴⁹ Cf. Günay, 139.



Art. IV.2(a) provides that the carrier shall not be liable for damage arising from the act, neglect, or fault of the carrier's servants in relation to the navigation or management of the ship, TCC Art. 1180, based on the opposite meaning of the source provision, provides that "if the damage results from an act related to the navigation or other technical management of the ship, or from fire, the carrier shall be liable only for its own fault."¹⁵⁰ Although, it is generally accepted that this provision should be interpreted in accordance with its source, so that in order to benefit from TCC Art. 1180, the carrier must prove not only its own fault but also that the damage was caused by an act of its servants related to the navigation or other technical management of the ship,¹⁵¹ the text of the article remains open to debate regarding its application to autonomous vessels. This is because, in the context of conventional ships, it is clear that no one other than the carrier, the carrier's servants, or a pilot can influence the usual navigation and management of the ship, whereas for autonomous vessels operating at high levels of autonomy, navigation and management can be carried out directly by the ship's operational systems. Accordingly, although the term "act" in the article's text is assumed to be associated with the carrier's servants in the case of a conventional ship, no such requirement exists for autonomous vessels: the act may belong directly to the ship's operational systems. Accordingly, in order for the carrier to rely on TCC Article 1180, it should be sufficient to prove, in addition to the absence of its own fault, that the damage resulted from an act of the autonomous navigation system related to the navigation or other technical management of the ship. While this requirement is mandatory in the context of conventional ships, the clear wording of TCC Art. 1180 does not limit the scope of the provision to cases in which the act causing the damage belongs to a human.¹⁵² Therefore, it can be said that the provision is also applicable to damages arising in situations where the ship navigates autonomously, independently of human influence, and as a direct result of decisions made by the ship itself. Although the scope of TCC Art. 1179(1) is broader, considering that decisions made autonomously by the

¹⁵⁰ In fact, it is more accurate to say that this situation is a consequence of the formula adopted in the former TCC, as TCC Article 1180 was taken verbatim from Article 1062(2) of Law No. 6762, with its language updated. See Turkish Commercial Code Draft and Justice Commission Report (1/150), TBMM Zabıt Ceridesi Term: X, Session: 2, Vol. 12 (1-29.6.1956) Serial No: 198 (77th Meeting), 53 and 270; also see Encümen Tadili, 409 and 207.

¹⁵¹ Tahir Çağa and Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku - II* (9th edn, Oniki Levha Yayınları, 2009), 159; Ülgener, 142; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, Oniki Levha 2023), 326; cf. Yetiş Şamlı, 213-214.

¹⁵² Cf. Treitel and Reynolds, para 9-214.

vessel will mostly relate to the technical management of the ship, it can be said that the carrier may also invoke TCC Art. 1180 in many cases.¹⁵³

In conclusion, under the TCC, it appears impossible to hold either the shipowner or the carrier¹⁵⁴ liable for damages resulting from acts of autonomous vessels operating at high levels of autonomy that occur independently of human influence. The risks of this situation are clear. While it is difficult to assert that such errors will occur frequently, it is impossible to reduce the likelihood of incorrect decisions by systems operating at high levels of autonomy to zero. Considering that high levels of autonomy are essential for the deployment of autonomous vessels, it cannot be expected that damages arising from the autonomous actions of the ship will be ignored once this technology is used on a large scale. In this regard, although the fault-based liability provisions of the TCC may be literally applicable, their nature demonstrates incompatibility with autonomous vessels. It is generally accepted that, in such situations, the existing fault-based liability regime—which currently has broad application—is not suitable for damages caused by autonomous vessels; instead, the most appropriate solution would be to subject the shipowner’s liability to a strict liability regime.¹⁵⁵ A similar approach is considered appropriate under the TCC as well.

¹⁵³ Indeed, with respect to the burden of proof, TCC Article 1180 is more favorable to the carrier compared to TCC Article 1179, cf. Yetiş Şamlı, 208.

¹⁵⁴ On the other hand, it is possible to consider the provisions regarding passenger carriage as an exception. Indeed, under TCC Art. 1256, the carrier is not liable for death or injury only if at fault: in fact, according to TCC Art. 1256.1, the carrier is strictly liable for damages arising from the death or injury of a passenger due to a ship accident. Pursuant to Art. 1256.5(a), a “ship accident” also includes a “defect on board.” The term “defect on board” is defined in TCC Art. 1256.5(c) as “...the complete or improper functioning of parts or equipment of the ship used in its operation, steering, or safe navigation.” The wording of this provision, as formulated, is suitable to hold the carrier liable for damages resulting from the death or injury of a passenger due to a malfunction of the operating system when the ship is operated at high levels of autonomy, and therefore cannot be considered among the provisions incompatible with autonomous vessels. The same view can be defended under the provisions of the Athens Convention, which forms the basis of the article, see Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and 2002 Protocol, Arts. 3.1 and 3.4; see also Kerim Atamer, ‘The Carriage of Passengers by Sea in the 2002 Athens Convention and the Draft Turkish Commercial Code’, (2008) 24(3) BATİDER 103; İsmail Demir, *The Carriage of Passengers by Sea within the Framework of the 2002 Athens Convention* (Yetkin Yayınları 2003).

¹⁵⁵ Luci Carey, ‘Contractual and Tortious Maritime Liability Regimes and the Introduction of Autonomous Vessels’, NUS Law Working Paper 2023/012; Soyer, “third-party liabilities,” 107; Collins, 95; Rosaeg, 139 ff.; Sözer, “Unmanned,” 114; Yılmaz, 155; cf. Ercan, 49;



IV. RECOMMENDATIONS

1. Need for Amendment

It appears that some provisions of the Fifth Book of the TCC cannot be applied to autonomous vessels. Accordingly, it is evident that certain amendments are required to enable the application of these provisions, at least in specific respects, to such vessels.

In comparative law, it is observed that certain countries, notably Norway, the United Kingdom, Russia, and France, have begun introducing amendments in their national legislation to regulate specific matters.¹⁵⁶ For instance, in the United Kingdom, a modification in the secondary legislation¹⁵⁷ concerning vessels used for auxiliary services defined the “remotely operated unmanned vessel” as “a vessel with no persons on board, that is operated from a location remote to the vessel, “¹⁵⁸ establishing the applicable and exempt provisions for the operation of such vessels and setting out certain special requirements¹⁵⁹ designed to ensure the safe functioning of “remotely operated unmanned vessels.”¹⁶⁰ A similar preparatory step has been undertaken in French legislation: the amendment within the French Transport Code (Code des Transports), which

contrasting view: Anil Ozturk, “Navigating the Turbulent Waters of Liability: Making the Case for the Application of Risk-Management-Based Liability Approach to Autonomous Vessels,” in Tafsir Matin Johansson and others (eds), *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan, 2022) 297, 308 ff.

¹⁵⁶ For Russia, see IMO, Implementation of the national MASS regulation in the Russian Federation, MSC/ISWG/MASS 2/3/3; for the United Kingdom, see IMO, United Kingdom developments on Maritime Autonomous Surface Ships: research, legislation and industry projects, MASS-JWG 2/3; for France, see IMO, Report on the Regulatory Framework for MASS implemented in France, MSC 107/INF.12; Hélène de Ferrières, Introduction Of Autonomous Ships And Drones Into The French Transport Code, La Boussole - French Shipping Bulletin, February 2022, <<https://www.hfw.com/insights/la-boussole-french-shipping-bulletin-feb-2022/>> accessed 1 June 2025; for Norway, see Eva Ricarda Lange, *Regulating Autonomous Vessels* (Brill 2025) 151 et seq.

¹⁵⁷ See UK Maritime & Coastguard Agency, The Workboat Code (Edition 3) (13 December 2023), <<https://www.gov.uk/government/publications/the-workboat-code-edition-3>> accessed 1 June 2025.

¹⁵⁸ See Workboat Code (Edition 3), Section 2; the same section also provides definitions for the remote control centre and the operator.

¹⁵⁹ Workboat Code (Edition 3), Annex 2.1.

¹⁶⁰ Workboat Code (Edition 3), Annex 2.2 et seq.



is considered a fundamental source¹⁶¹ for maritime commercial law in France, is particularly noteworthy in the context of examining the TCC.¹⁶² These amendments introduced definitions for autonomous vessels¹⁶³ and unmanned marine vehicles,¹⁶⁴ recognizing autonomous vessels as ships subject to the same provisions, while allowing only limited application of certain provisions to unmanned marine vehicles. Besides, the amendment to the auxiliary definitions provides that a vessel may be considered as being equipped with a crew even if those controlling it are not physically on board.¹⁶⁵ In addition, it is stipulated that these individuals are regarded as the captain,¹⁶⁶ thereby recognizing those operating an autonomous vessel as seafarers and presuming their presence on board for the purposes of the relevant provisions of the law.¹⁶⁷ Thus, in terms of French law, the compatibility of autonomous vessels with the existing legal framework has been ensured, and the gap between technological advancements and the law is considered to have been partially bridged.¹⁶⁸

¹⁶¹ Victoria Westcott and Florent Rigaud, 'Shipping Finance: Recent French Law Legal Updates' Lexology (13 October 2017), <<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=349c3b4c-8ac3-4fb0-a859-0945c753f6b3>> accessed 1 June 2025.

¹⁶² Ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes, <<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000044202843/2021-10-15/>> accessed 1 June 2025; for related amendments in the regulatory provisions, see Décret n° 2024-461 du 22 mai 2024 fixant les modalités d'application de l'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes et portant diverses dispositions relatives aux navires professionnels, <<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049583905>> accessed 1 June 2025.

¹⁶³ Article L5000-2-1

¹⁶⁴ Article L5000-2-2; according to this provision and the regulations, vessels that are remotely or autonomously operated, capable of navigating on or below the water surface, under 100 gross tons, without any persons or cargo on board, with a length of at least 1 meter and at most 16 meters, a maximum speed of up to 20 nautical miles, and a kinetic energy of 300 kJ, constitute unmanned marine vehicles, see Article R5000-1.

¹⁶⁵ Article L5000-4

¹⁶⁶ Article L5000-2-1 ve Article L5000-2-2

¹⁶⁷ Article L. 5511-3-1; however, the captain of an autonomous vessel does not possess the powers conferred by law that arise from public law, see Article L. 5521-6; Morgane Roussel, 'French Regulations on MASS: Solved and Unsolved Issues' CMI Montreal Colloquium Papers 2023, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/07/VF_MASS_PRESENTATION72597271.pdf> accessed 1 June 2025, 4.

¹⁶⁸ De Ferrières, fn. 156; on the other hand, it is also noted that certain issues continue to pose challenges in respect of matters not addressed by the amendments, Roussel, 3 et seq.



Türkiye possesses certain advantages regarding the proliferation of new technologies in shipping and the transition to autonomous vessels. However, it is evident that some preparatory steps must be taken in terms of the legal framework for these advantages to materialize. Accordingly, aiming to achieve compatibility with autonomous vessels, it is appropriate to implement amendments to the provisions of the TCC similar to those adopted in other countries.

2. Recommendations

In light of the foregoing analysis, it can be observed that the majority of the provisions set forth in the Fifth Book of the TCC are applicable to autonomous vessels. With respect to the relatively limited number of provisions for which certain difficulties of application have been identified, such difficulties may largely be resolved through relatively straightforward amendments. Indeed, the recommendations outlined below are directed towards such limited-scope amendments. There are two principal considerations underlying this approach. The first is that, rather than insisting on the application of the existing provisions to autonomous vessels, the enactment of legal regulations specifically tailored to the needs of these vessels would ultimately constitute a more appropriate solution.¹⁶⁹ Nevertheless, it may be argued that it is still premature to embark upon such a comprehensive legislative initiative. For although it is presently possible to make certain projections, in order to fully ascertain the regulatory needs of autonomous vessels, their widespread use must first be observed. It is evident that this will require time.

As a second reason, it should be emphasized that the enactment of such regulation in a unilateral manner, without due regard to the ongoing developments in the international legal order, would be problematic. As is well known, certain provisions of the TCC that present difficulties when applied to autonomous vessels derive from international conventions to which Türkiye is a party and with which the Code has been harmonized. Accordingly, any prospective amendments to those conventions must be taken into account, and it would likewise be prudent to closely follow the emerging legal frameworks concerning autonomous vessels. A prominent example in this respect is the preparatory work initiated within the International Maritime Organization (IMO) immediately after the conclusion of the scoping exercise in 2021, in which

¹⁶⁹ See. Cığır, ‘Kaptan’, 496; Cığır, ‘Lahey’, 167.



Türkiye also participated.¹⁷⁰ This preparatory process aims at producing draft rules applicable to autonomous vessels, expected to be finalized by 2026¹⁷¹ and subsequently serve as the basis for a binding instrument scheduled to be completed and to enter into force by 2030.¹⁷² Considering that these regulations are likely both to introduce new provisions specifically addressing autonomous vessels and to amend existing international conventions, they will inevitably bear direct implications for domestic implementation. Just as many provisions of national legislation are rooted in international conventions, it is evident that future national regulations on autonomous vessels should likewise be based primarily on the IMO framework. For this reason, before enacting any comprehensive and specialized legislation at the national level, it would be prudent to await, at the very least, the completion of the ongoing work within the IMO.

Accordingly, it should be emphasized that the amendment proposals to be discussed below are designed as an interim solution drafted along these main lines. For this reason, matters such as the integration of auxiliary provisions or the remote control center and its operation into maritime commercial law, which can only be addressed once the widespread use of autonomous vessels renders the relevant needs apparent, as well as provisions derived from international treaty obligations, have been excluded from the scope of the proposed amendments.¹⁷³ On the other hand, an amendment to TCC Art. 934, which constitutes the most significant problem in applying the provisions of the Fifth Book to autonomous vessels, in order to extend the application of the law to cases where the vessel is operated without a crew and to accept certain solutions regarding liability arising from movements ultimately executed by machinery, constitutes the minimal objective for such an amendment.

¹⁷⁰ Ecemiş Yılmaz, 450

¹⁷¹ Although the draft regulation, see IMO, “Development of a Goal-Based Instrument for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS): Draft Road Map for Maritime Autonomous Surface Ships” (MSC 105/7) <<https://docs.imo.org/>> accessed 1 June 2025, was originally expected to be finalized in 2025, its completion has been postponed to 2026 following the revision of the timeline in late 2024; see IMO, Maritime Safety Committee - 109th session (MSC 109), 2-6 December 2024, <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-109th-session.aspx>> accessed 1 June 2025.

¹⁷² IMO, ‘Autonomous Shipping’, <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>> accessed 1 June 2025.

¹⁷³ Cf. Solvang, 118.



Within this framework, first of all, it is necessary to include the concept of “autonomous vessel” in the Code, either as a separate article or as an addition to TCC Art. 931. This is required both to clarify that autonomous vessels fall within the scope of the Code and to delineate the applicability of provisions specifically drafted for them. In this regard, based on the current terminology and definition adopted in IMO studies¹⁷⁴ the term “autonomous vessel” is defined as follows:

“I- Ship, merchant ship

ARTICLE 931- (1) Any vehicle that has the ability to float and is not very small, the purpose for which it is allocated requires it to move in water, even though it cannot move on its own, is considered a “ship” in terms of this Law.

If such a vessel is capable of operating independently of human interaction—albeit to varying degrees—it shall be considered an “autonomous ship” within the meaning of this Law.

(2) Every ship allocated for the purpose of providing economic benefit in water or actually used for such a purpose is considered a “merchant ship”, regardless of who or on whose behalf or account it is used.¹⁷⁵

Secondly, with regard to the application of TCC provisions to autonomous vessels, it is possible to make an amendment to TCC Art. 934, which is considered the principal issue, along the following lines:

“IV- Seafarer

ARTICLE 934- (1) “Seafarers” are the master, ship’s officers, crew and other persons employed on board.

¹⁷⁴ See IMO, MSC 110/5 - Development of a Goal-Based Instrument for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) - Report of the Correspondence Group, Annex I, Draft International Code of Safety for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS CODE), 4.23.

¹⁷⁵ On the other hand, a recent study suggested that if the definition of a ship in TCC Art. 931 were revised to read “...requiring it to move on water or to be remotely controllable...”, “autonomous ships would also be included. See Türker Ekinci, Oğuzhan Öztütüncü, and Melek Ertogan, “A Study on Potential Amendments Needed in Turkish Maritime Legislation Regarding Unmanned Maritime Vehicles” (2024) 3(5) *Denizcilik Araştırmaları Dergisi: Amfora* 1, 13. It is assessed, however, that such an amendment is unnecessary and could even be problematic. As noted above, see fn. 47 et seq., the literal wording of Art. 931 is already broad enough to cover autonomous ships. Therefore, it is difficult to argue that a change in the fundamental statutory definition is needed. Moreover, adding the requirement “or to be remotely controllable” alongside “to move on water” results in a situation where the assigned vessel would need remote control instead of movement on water. This is inaccurate both in terms of the definition of autonomous ships and of ships in general, and it requires no further explanation.

(2) For the purposes of the application of this Code, the definition of “master” shall also include the control center operator responsible for the navigation and management of autonomous vessels.

(3) For the purposes of the application of this Code, the control center operator and control center personnel involved in the operation of autonomous vessels shall be considered as “seafarer.”

With such a modification, the control center operator and personnel involved in the operation and management of autonomous vessels would be recognized as functionally equivalent to the master and seafarers. Consequently, the application of the provisions relating to the master and seafarers set forth in the Fifth Book of the TCC would be enabled, and the provisions classified under category C, which had been determined as inapplicable to autonomous vessels, could also be applied.¹⁷⁶ Similarly, this modification would resolve the issues regarding the application of provisions classified under category B, which, although not drafted exclusively for the master or seafarer, contain references to them; thus, these provisions could be applied to autonomous vessels, excluding the parts specifically referring to the captain or seafarer.¹⁷⁷

Thus, with respect to the problematic provisions in terms of their application to autonomous vessels, only those classified under category B remain, which can be applied to such vessels solely by way of broad interpretation.¹⁷⁸ In order to render these provisions applicable, a modification ensuring their analogous application to autonomous vessels is necessary. For this purpose, it is considered appropriate to introduce the following addition to TCC art. 935:

“B) The scope of application of the provisions

ARTICLE 935

...

(3) The provisions of the Code specifically enacted for autonomous vessels shall remain reserved. Nevertheless, in cases where no specific regulation for autonomous vessels exists in the Code, the provisions of this Book shall apply to autonomous vessels to the extent compatible with their nature.”

Finally, some problems arising from provisions inherently incompatible with autonomous vessels have been highlighted above. In this context, it is considered that difficulties in applying fault-based liability provisions in cases where a

¹⁷⁶ See the text to fn. 99.

¹⁷⁷ See TCC Art. 941(2).

¹⁷⁸ See TCC Art. 932.



autonomous vessel operates at a high level of autonomy may be addressed by adopting regulations based on strict liability. In particular, with regard to the liability of the shipowner, for situations specific to autonomous vessels operating at high levels of autonomy, this issue may be resolved by the following addition to article 1062:

“II- Liability arising from the faults of seafarer and the operation of autonomous vessels

ARTICLE 1062- (1) The shipowner shall be liable for damages caused to third parties as a result of the faults committed by seafarer, compulsory pilot, or optional pilot in the performance of their duties. However, the shipowner shall be liable towards passengers and cargo-related parties in accordance with the provisions concerning the liability arising from the faults of the carrier’s seafarer.

(2) The shipowner’s right to limit liability under international conventions to which the Republic of Türkiye is a party is reserved.

(3) The shipowner shall be liable for damages arising from the operation of autonomous vessels, independently of human interaction, through their own decision-making and execution systems, whether occurring during routine operation or due to technical malfunction or problems. However, the shipowner shall be exempt from liability if it proves that the damage resulted entirely from force majeure or from the fault of the injured party or a third party. The provisions of paragraph (2) are reserved.

Thus, it will be possible to establish the shipowner’s liability for damages caused by autonomous vessels operating at high levels of autonomy on the basis of strict liability, in accordance with doctrinal views. The exception to this rule is where the damage arises entirely from force majeure or the fault of another party. Consequently, the shipowner may be exempted from liability for damages resulting, for instance, from a deliberate collision of another vessel with the autonomous vessel during autonomous navigation or from the vessel striking a berth due to extraordinary weather conditions. Furthermore, international conventions that may limit the shipowner’s liability, such as the 1976 London Convention and the CLC’92 Convention, remain reserved, without prejudice to the provisions of paragraph (2). On the other hand, for the reasons indicated above,¹⁷⁹ it was considered unnecessary to introduce a similar amendment to TCC Art. 1079 and 1080, which have been drafted in accordance with Article IV.2 of the HR.

¹⁷⁹ See the text preceding fn. 170.



CONCLUSION

It is envisaged that within the next decade autonomous vessels will increasingly come into widespread use and will hold a significant place in maritime trade. It is considered that Europe will be one of the first geographical regions where such vessels will be widely deployed, and in particular, autonomous vessels are expected to play an active role in the EU's short sea shipping routes. Both the fact that Türkiye already holds a substantial market share in short sea shipping in this region, and factors such as its geographical position, its qualified human resources, and its preparedness for the relevant technologies, open the door for Türkiye to take an active role in the process of the proliferation of new technologies and autonomous vessels in shipping. However, for this to be realized, it is of importance that the legal framework be reviewed and the necessary preparations be made, as has been done in countries such as France and the United Kingdom, which have taken steps towards the same objective.

This study has evaluated the provisions of the TCC concerning maritime trade in terms of their applicability to new type vessels. As a result of the examination, it is observed that no significant problems exist with regard to the majority of the relevant provisions. However, while some provisions of the TCC are only partially applicable, others lack any direct applicability. In addition to these three main categories, it should also be noted that there are certain provisions which, although textually applicable to autonomous vessels, are substantively incompatible with them. Therefore, it can be stated that amendments to certain provisions of the TCC are necessary in order to render it compatible with new type vessels.

Nevertheless, we are of the opinion that, for the near future, a limited amendment confined to a few fundamental provisions would be sufficient to address the identified issues. With the changes proposed in this study, it would be possible to resolve the majority of the principal problems that arise in applying the Fifth Book provisions of the TCC to autonomous vessels. In this way, clarity would be ensured as to the applicability of the TCC provisions to such vessels, making it possible for them to fly the Turkish flag and to be registered in the ship registry. Likewise, these vessels could be subjected to the provisions on ship ownership, made capable of being mortgaged, and subjected to the application of provisions on maritime casualties, maritime liens, and compulsory enforcement. Moreover, it would be possible for such vessels to be employed in the performance of maritime contracts, and for those responsible for the navigation and management



of the vessel from an external control center to be subjected to the duties, powers, and rights set forth in the Fifth Book, Part Three, as well as in other provisions of the Code. In addition, the shipowner could be held liable for particular circumstances that may arise in connection with the use of such vessels. Although such an amendment would fall short of providing a final solution, it would constitute a practical interim measure in the short term. Thus, until comprehensive regulations are enacted, the TCC could provide a sufficiently adequate legal framework for the integration of autonomous vessels.

BIBLIOGRAPHY

Law No 4922 on the Protection of Life and Property at Sea, Official Gazette of the Republic of Türkiye, 14 June 1946, No 6333

AAWA, ‘Position Paper: Remote and Autonomous Ships - Next Steps’ <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/customers/marine/ship-intel/aawa-whitepaper-210616.pdf>> accessed 1 June 2025, 12–13

Aikens R and others, *Bills of Lading* (2nd edn, Informa Law 2016)

Akbaba ÖCM and Köroğlu Ölmez B, ‘Otonom Gemilerde Taşıyanın Sorumluluğu’ (2024) 7(3) Necmettin Erbakan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 887

Akbar A and others, ‘An Economic Analysis of Introducing Autonomous Ships in a Short-Sea Liner Shipping Network’ (2021) 28 Intl. Trans. in Op. Res 1740

Akkurt SS, ‘Yapay Zekânın Otonom Davranışlarından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk’ (2019) 13 Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 39

Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt II* (Oniki Levha Yayınları 2018)

— ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, (2008) 24(3) BATİDER 103

— *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt 1* (Oniki Levha Yayınları 2017)

— *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV - Deniz İcra Hukuku* (2nd edn, Onikilevha Yayıncılık 2019) 239

Aydın Ü, Ateş E and Öztürk H ‘Comparative And Dynamic Analysis of Türkiye’s Competitiveness in Unmanned Aerial Vehicles’, (2024) 32(62) Sosyoekonomi 11



- Bagshaw R, 'Product Liability: Autonomous Ships', in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *artificial intelligence and autonomous shipping: developing the international legal framework* (Bloomsbury, 2021) 119
- Batista Santos PM and Santos TA 'Short Sea Shipping in the Age of Sustainability, Autonomous Navigation and Digitalization' (2024) 12(2) Journal of Marine Science and Engineering 252
- Baughen S and Tettenborn A 'International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels', Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021) 7
- Bozoğlu A, Koster Filomuz Yenilenmeli! (23 August 2024) <<https://www.denizhaber.com/yazarlar/ali-bozoglu/koster-filomuz-yenilenmeli/123511>> accessed 1 June 2025
- Bugra Sar A, 'Considerations on Assistance and Rescue at Sea in the Light of the Increasing Autonomy in Shipping' (2023) 153 Marine Policy 105639, 7
- Çağa T and Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku - I* (15th edn, Oniki Levha Yayınları, 2009)
- Carey L, 'All Hands off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships' (2017) CML Working Paper Series 6/2017, 7-10
- -, 'Contractual and Tortious Maritime Liability Regimes and the Introduction of Autonomous Vessels' NUS Law Working Paper 2023/012
- Çataklı E, 'Sosyal Etik Bir Değerlendirme Olarak Cezai Sorumluluk ve Mevcut Hareket Teorileri Bakımından Ceza Hukukunda Yapay Zekânın Fail ve Sorumluluk Öznesi Olarak Değerlendirilmesi' (2024) 28(2) AHBVÜ Hukuk Fakültesi Dergisi 507
- Cerit Dindar C, 'Autonomous Ships and Time Charterparties', in James Kraska and Young Kil Park (eds), *Marine Technology, Ocean Governance and Law of the Sea* (Cambridge University Press 2025) (forthcoming)
- Cığır S, 'Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan - TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme', in Sezer İlgin and Bülent Sözer (eds), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar* (Vedat Yayıncılık, 2021) 463 ('Kaptan')



- ‘Lahey Kuralları ve Otonom Gemiler’, in Sezer Ilgın and others (eds), Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı 149 (‘Lahey’)
- ‘Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO’nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler’ (2024) 82(4) İstanbul Hukuk Mecmuası 1135 (‘Otonomi’)
- ‘Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler’, (2023) 9 Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 219, 224
- CMI, CMI IWG Questionnaire Unmanned Ships France <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-IWG-Questionnaire-Unmanned-Ships-FRANCE.pdf>> accessed 1 June 2025, 1
- CMI, ‘International Working Group on MASS - Summary-of Responses to the CMI Questionnaire’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Summary-of-Responses-to-the-CMI-Questionnaire.docx>> accessed 1 June 2025 1-2
- Code Des Transports, <<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000044204366/2021-10-15/>> accessed 1 June 2025
- Collin F ‘Unmanned ships and fault as the basis of shipowner’s liability’ Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 85
- Comité Maritime International (CMI), “Maritime Law for MASS”, <<https://comitemaritime.org/work/mass/>> accessed 22 July 2025
- de Ferrières H, ‘Introduction Of Autonomous Ships And Drones Into The French Transport Code’, La Boussole - French Shipping Bulletin, February 2022, <<https://www.hfw.com/insights/la-boussole-french-shipping-bulletin-feb-2022/>> accessed 1 June 2025
- Dean P and Clack H, ‘Autonomous Shipping and Maritime Law’, in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 67, 72
- Décret n° 2024-461 du 22 mai 2024 fixant les modalités d’application de l’ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de



navigation des navires autonomes et des drones maritimes et portant diverses dispositions relatives aux navires professionnels, <<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049583905>> accessed 1 June 2025

Demir İ, ‘Koster Filosunun Geliştirilmesine Yönelik Kanuni Düzenleme’ (2018) 1 DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi 11 (‘Koster’)

— 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi (Yetkin Yayınları 2003)

— *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, Yetkin Yayınları 2023)

Denizcilik Dergisi, Türk limanları Avrupa’da 3. sıraya yükseldi (22 Nis 2022) , <<https://www.denizcilikdergisi.com/denizcilik-gundem-haberleri/turk-limanlari-avrupada-3-siraya-yukseldi/>> accessed 1 June 2025

Ecemiş Yılmaz HK ‘Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları’ (2023) 31(2) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 429

Ekinci T, Öztütüncü O and Ertogan M, ‘İnsansız Deniz Araçları Kapsamında Denizcilikle Alakalı Türk Mevzuatında İhtiyaç Duyulabilecek Değişikliklere Dair İnceleme’ (2024) 3(5) Denizcilik Araştırmaları Dergisi: Amfora 1

Ercan C, ‘Robotların Fiillerinden Doğan Hukuki Sorumluluk: Sözleşme Dışı Sorumluluk Hallerinde Çözüm Önerileri’, (2019) 11 Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 19

Esmer S, *Liman ve Terminal Yönetimi* (2019, Anadolu Üniversitesi Yayınları)

European Commission, ‘Short sea shipping’, <https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/short-sea-shipping_en> accessed 1 June 2025

Eurostat, ‘Maritime transport statistics - short sea shipping of goods’, <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods> accessed 1 June 2025

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, *Official Gazette of the Republic of Türkiye*, 29 August 2024/32647

Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, yürürlüğe giriş tarihi: 28.08.2007



<<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/gemilerin-gemiadamlari-ile-donatilmasina-iliskin-yonerge.pdf>> accessed 1 June 2025

Göğer E, ‘Denize Elverişli Gemi’, (1961) 52 Adalet Dergisi 47

Gözüyeşil FF, ‘Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız Ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi Ve Gözcülük Görevi’ (2021) 66 (1) Adalet Dergisi 193

Günay B, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak) (Yetkin 2013) 164

Helvacı S and Muran H, ‘Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği’, (2022) 1 Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 31

Höyhtyä M and others, ‘Connectivity for Autonomous Ships: Architecture, Use Cases, and Research Challenges’, (2017) International Conference on Information and Communication Technology Convergence (ICTC), Jeju, 345 accessed 1 June 2025, 347

İlgın S and Sözer B (eds), 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar (Vedat Yayıncılık 2021)

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Sektör Raporu (2024), <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2024/Denizcilik%20Sekt%C3%B6r%20Raporu%202023_web2.pdf> accessed 1 June 2025, 176

IMO ‘Comments on document MSC 100/5 - Note by the Secretariat’ (MSC 100/5/4), <<https://docs.imo.org/>> accessed 1 June 2025

IMO, ‘Autonomous Shipping’, <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>> accessed 1 June 2025

IMO, ‘Development Of A Goal-Based Instrument For Maritime Autonomous Surface Ships (Mass) : Draft road map for maritime autonomous surface ships’ (MSC 105/7) <<https://docs.imo.org/>> accessed 1 June 2025

IMO, ‘Implementation of the national MASS regulation in the Russian Federation’, MSC/ISWG/MASS 2/3/3

IMO, ‘Outcome Of The Regulatory Scoping Exercise For The Use Of Maritime Autonomous Surface’, (MSC.1/Circ.1638)



<[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MS.C.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships..%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/PressBriefings/Documents/MS.C.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships..%20(Secretariat).pdf)> accessed 1 June 2025

IMO, 'Report of the Maritime Safety Committee on its 107th session' (MSC 107/20), <<https://docs.imo.org/>> accessed 1 June 2025

IMO, 'Report on the Regulatory Framework for MASS implemented in France', MSC 107/INF.12

IMO, 'United Kingdom developments on Maritime Autonomous Surface Ships: research, legislation and industry projects' MASS-JWG 2/3

IMO, Maritime Safety Committee - 109th session (MSC 109), 2-6 December 2024,
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MS-C-109th-session.aspx>> accessed 1 June 2025

IMO, MSC 110/5 - Development of a Goal-Based Instrument for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) - Report of the Correspondence Group, Annex I, Draft International Code of Safety for Maritime Autonomous Surface Ships (MASS CODE), 4.23

International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW)

Kara Balci Ö, Samut İV and Ademuni-Odeke, 'An evaluation of cyber-worthiness and related factors in maritime safety and maritime security' (2024) 8(4) Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping 2411180

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, Oniki Levha 2023)

Karadana İ, 'Deniz Taşımacılığında Otonom Gemilerin Kullanılması Sebebiyle Ortaya Çıkabilecek Bazı Sorunların TTK Bağlamında Değerlendirilmesi' in İlyas Gölcüklü (ed), *Uluslararası Taşıma Hukuku Konferansları Serisi - II: Uluslararası Deniz Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı* (Onikilevha Yayıncılık 2022) 239

Karan H, *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby And Hamburg Rules* (Edwin Mellen 2005)



Kıraç Adır E, ‘Robotların Yol Açtığı Zararlardan Doğan Hukuki Sorumluluk’, (PhD thesis, Ankara University 2023) 354

Muran H, *Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğu* (Filiz Yayınevi 2024)

Nordahl H and others, ‘AUTOSHIP: [D8.2] Roadmap for Autonomous ship adoption and development’
<<https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5f9b24179&appId=PPGMS>> accessed 1 June 2025, 34

Ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes,
<<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000044202843/2021-10-15/>> accessed 1 June 2025

Özçelik ŞB, ‘Yapay Zekanın Veri Koruma, Sorumluluk Ve Fikri Mülkiyet Açısından Ortaya Çıkardığı Hukuki Gereksinimler’ (2021) 66 Adalet Dergisi 87

Özdel M, ‘Reconceptualising the Nautical Fault Exception in the Fog of Emerging Technologies’ (2022) 51 (3) Industrial Law Journal 672

Ozturk A, ‘Navigating the Turbulent Waters of Liability: Making the Case for the Application of Risk-Management-Based Liability Approach to Autonomous Vessels’ in Tafsir Matin Johansson and others (eds), *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan 2022) 297

Ricarda Lange E, *Regulating Autonomous Vessels* (Brill 2025)

Ringbom H and Collin F, ‘Terminology and Concepts’, Ringbom H, Røsæg E and Solvang T, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 7, 12

Ringbom H, Røsæg E and Solvang T, (edr) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021)

Rodriguez Delgado JP, ‘The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws Would You Change?’ Massimiliano Musi (ed) *Port, maritime and transport law between legacies of the past and modernization* (Bonomo 2018) 493

Rosaeg E, ‘Diabolus Ex Machina: When an Autonomous Ship Does the Unexpected’ Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang (eds), *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 125



Rossiter, A and , Cannon B. J ‘Turkey’s Rise as a Drone Power: Trial by Fire’ (2022) 38(2) Defense & Security Analysis, 210

Roussel M, ‘French Regulations on MASS: Solved and Unsolved Issues’ CMI Montreal Colloquium Papers 2023 <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/07/VF_MASS_PRESENTATION72597271.pdf> accessed 1 June 2025

Seven V, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük, Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu* (Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım 2003)

Simav Ö and others, ‘Kıyı etkilenebilirlik göstergesi ile Türkiye kıyıları risk alanlarının tespiti.’ (2015) 153(81) Harita Dergisi, 1

Solvang T, ‘Man, Machine, and Culpa or Finding a Path Toward Strict Liability’, Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge,2021) 98

Soyer B and Tettenborn A (edr), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021)

Soyer B and Tettenborn A ‘Artificial Intelligence and Civil Liability—Do We Need a New Regime?’ (2022) 30(4) International Journal of Law and Information Technology, 385

Soyer B, ‘Autonomous Vessels and Third-Party Liabilities The Elephant in the Room’ Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 105 (‘third-party liabilities’)

— ‘The Future of Autonomous Shipping - The Regulatory Challenge’, in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework* (Bloomsbury, 2021) 163

Sözer B, ‘Mürettebatsız Gemiler - Unmanned Ships’ in, Serap Amasya (ed) *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar ve Sorumluluğu - Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu* (Oniki Levha 2020), 43(‘Mürettebatsız’)

— ‘Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri’ Cüneyt Süzal (ed)



Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu (On İki Levha Yayıncılık 2019) 11

— *Deniz Ticareti Hukuku - I* (6th edn, Vedat Kitapçılık 2022).

— ‘Mürettebatsız Gemiler (Self-steering Ships)’, in Amasya, Serap (ed) *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu* (Oniki Levha Yayınları 2020) 62

— *Unmanned Ships and the Law* (Informa Law from Routledge 2023)

Stevens F, ‘Carrier Liability for Unmanned Ships; Goodbye Crew, Hello Liability?’, in Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 148

— ‘Seaworthiness and Good Seamanship in the Age of Autonomous Vessels Good Seamanship’, in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 243

Technology and Innovation in UK Maritime: The case of Autonomy, (Crown Copyright 2019)
<<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5e85cad486650c744088a06e/technology-innovation-route-map-document.pdf>> accessed 1 June 2025

Tersan Shipyard, ‘Tersan Tersanesi ve Fjord1 AS Teslimatlar ve Yeni Projelerle İş Birliklerini Genişletiyor’ <<https://tersanshipyard.com/tr/haberler/tersan-tersanesi-ve-fjord1-as-teslimatlar-ve-yeni-projelerle-is-birliklerini-genisletiyor>> accessed 1 June 2025

Tettenborn A, ‘Shipping: Product Liability Goes High-Tech’, Barış Soyer and Andrew Tettenborn (eds), *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century* (Informa Law from Routledge 2020) 116

Treitel G and Reynolds F, *Carver on Bills of Lading* (3rd edn, Sweet & Maxwell 2011)

Tsimplis M, ‘Designing Norms for Autonomous Ships: The Obligation to Call for Help and the Duty to Save Life in Danger at Sea’ Tafsir Martin Johansson and others (eds) *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications* (Palgrave Macmillan, 2022) 99

Tsimplis M and Veal R, ‘The Integration of Unmanned Ships into the Lex Maritima’ [2017] *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly* 303



Topsoy, F, *Çatma Hukuku*, (Legal Yayıncılık 2017)

Türk Ticaret Kanunu Layihası ve Adliye Encümeni Mazbatası (1/150), TBMM Zabıt Ceridesi, Devre X, İçtima 2, Cilt 12 (1–29 June 1956) S. Sayısı 198 (77th Sitting), 43

Türk Ticaret Kanunu Layihası ve Adliye Encümeni Mazbatası (1/150), TBMM Zabıt Ceridesi Devre: X İçtima: 2 Cilt: 12 (1-29 June 1956) S. Sayısı 198 (77th Sitting)

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)”, (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, 52-53; Atamer, 675

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)”, (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, 360

Türkel DT, ‘Donatanın İnsansız Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Genel Tehlike Sorumluluğu (BK M.71) Sezer Ilgın ve Bülent Sözer (eds), 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar (Vedat Yayıncılık, 2021) 593

Türkeli A, ‘Ulaq 12’nin Tüm Atış Testleri Tamam’, Haber Denizde <<https://www.haberdendizde.com/denizde-gundem/ulaq-12un-tum-atis-testleri-tamam/>> accessed 1 June 2025

UK department of transport, ‘Maritime Autonomy and Remote Operations - Impact Assessment’ 14 Eylül 2023, <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/650198b239d9f100143d3a41/fot-regulatory-review-maritime-autonomy-and-remote-operations-final-impact-assessment.pdf?utm_source=chatgpt.com#page=8.03> accessed 1 June 2025

UK Maritime & Coastguard Agency, The Workboat Code (Edition 3) (13 Aralık 2023), <<https://www.gov.uk/government/publications/the-workboat-code-edition-3>> accessed 1 June 2025

Ulaştırma Bakanlığı, Denizci Ülke Türkiye Dünyada 12. Sırada, (25 June 2024) <<https://www.uab.gov.tr/haberler/denizci-ulke-turkiye-dunyada-12-sirada>> accessed 1 June 2025

Ulfbeck V, ‘Autonomous Ships and Product Liability under the EU Directive’, in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 144



Ülgener F, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri* (1991 Der Yayınları)

Uluğ Cicim İ and Başer Öcal İB, ‘Türk Hukukuna Göre Otonom Gemi Uzaktan Kontrol Merkezi Personelinin İş Sözleşmesine Uygulanacak Kanunun Belirlenmesi’ (2025) 27 (1) Dokuz Eylül Hukuk Fakültesi Dergisi 511

Uluğ İ, ‘Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri’ (2002) VI Gazi Hukuk Fakültesi Dergisi 83, 87 vd.

Ünal AY, Türkiye’de İHA pilotu sayısı 1,6 milyona yaklaştı (Anadolu Agency 12 April 2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/turkiyede-ih-pilotu-sayisi-1-6-milyona-yaklasti/3536009?>> accessed 1 June 2025

Ünan S and others, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer and Cüneyt Süzal (eds) *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları C.1* (Oniki Levha Yayınları 2013) 150

van Hooydonk E, ‘The Law of Unmanned Merchant Shipping - An Exploration’ (2014) 20 (4) Journal of International Maritime Law 403

Var Türk K, ‘Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi’ (2021) 37 Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 153

Vartdal BJ, Skjong R ve St.Clair AL, ‘DNV GL - Maritime Position Paper: Remote-controlled and autonomous ships’, <<https://www.dnv.com/maritime/publications/remote-controlled-autonomous-ships-paper-download.html>> accessed 1 June 2025

Veal R, ‘Autonomous Technology in Shipping an Increased Role for Negligence Product Liability?’, in Henrik Ringbom, Erik Røsæg and Trond Solvang, (eds) *Autonomous Ships and the Law* (Routledge, 2021) 155

Westcott V and Rigaud F, ‘Shipping Finance: Recent French Law Legal Updates’ Lexology, (13 Ekim 2017), <<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=349c3b4c-8ac3-4fb0-a859-0945c753f6b3>> accessed 1 June 2025

Wright R, *Unmanned and Autonomous Ships: An Overview of MASS* (Routledge, 2020) 156

Yazıcıoğlu E ‘Deniz Yolu ile Eşya Taşımlarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri’ (2011) 11(1-4) Deniz Hukuku Dergisi 99

— Kender - Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku* (16th edn, Filiz Kitabevi 2020)



Yetiş Şamlı, K 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu (2nd edn, Oniki Levha 2013)

Yıldız HB, ‘Deniz Otonom Su Üstü Gemiler ve Teknik Kusur’ Sezer Ilgın and others (eds), Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı 171

Yılmaz M, *Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu* (Yetkin Yayınevi 2022)



MÜŞTEREK AVARYADA KUSURUN HUKUKİ ETKİSİ VE KULÜP SİGORTALARINA YANSIMASI: YORK-ANVERS KURALLARI BAĞLAMINDA MUKAYESELİ BİR İNCELEME*

THE LEGAL EFFECT OF FAULT IN GENERAL AVERAGE AND REFLECTIONS ON P&I COVERAGE: A COMPARATIVE ANALYSIS IN THE CONTEXT OF THE YORK-ANTWERP RULES

Dr. Furkan Doğan**

ÖZ

Bu çalışma, müşterek avaryaya yol açan tehlikenin ortaya çıkmasında kusurun hukuki etkisini Türk Ticaret Kanunu (TTK), York-Anvers Kuralları (YAK) ve Koruma ve Tazmin (P&I) sigortaları bağlamında ele almakta, bu kapsamda Türk Hukuku ile İngiliz ve Amerikan uygulamaları temelinde Anglo-Sakson Hukuku da mukayeseli olarak incelenmektedir. Müşterek avarya, ortak bir deniz sergüzeştine katılmış gemi ve yükün karşı karşıya kaldığı müşterek bir tehlikeden korunması amacıyla gerçekleştirilen, iradi ve makul olağanüstü fedakârlıkların ve giderlerin, bu tehlikeden menfaat sağlayan tüm taraflarca orantılı biçimde karşılanmasına dayanan bir kurumdur. Ancak bu paylaşım mekanizmasının adil şekilde işlemesi, tehlikenin taraflardan birinin kusurundan kaynaklanması hâlinde, karmaşık hukuki sorunları da beraberinde getirmektedir. Makalede, öncelikle müşterek avaryanın tarihsel gelişimi, hukuki niteliği ve kurucu unsurları TTK ve YAK hükümleri çerçevesinde analiz edilmekte, ardından kusur olgusunun müşterek avarya taleplerine etkisi değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, kusurun fiilen mevcut olmasının tek başına yeterli olmadığı, asıl belirleyici unsurun

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 22.06.2025 / Kabul Tarihi: 14.11.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1724828.

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.

** Avukat, Doğan | Legal Consultants (furkan@doganlegal.com) (ORCID: 0000-0001-8289-077X).



kusurun hukuken sorumluluk doğuracak nitelikte (*actionable fault*) olup olmadığı hususu incelenmektedir. Çalışmanın temel eksenini oluşturan YAK'nın D maddesi uyarınca, dispeçin hazırlanması aşamasında kusurun dikkate alınmaması, buna karşılık, ifa aşamasında kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek savunma ve defî haklarının korunması şeklindeki iki aşamalı yaklaşım değerlendirilmektedir. Ayrıca, eyleme bizatihi sebep olan kusurdan farklı olarak, müşterek avarya kararının icrası sırasında ortaya çıkan kusurların nedensellik bağı üzerindeki etkileri ile sözleşmeden veya yasadın kaynaklanan muafiyet hükümlerinin 'dava edilebilir kusur' kavramına ve dolayısıyla katkı taleplerine yansımaları ele alınmaktadır. Son olarak, taşıyanın kendi dava edilebilir kusuru nedeniyle müşterek avarya alacağından mahrum kalması durumunda, P&I Kulüp sigortalarının sağladığı teminat mekanizmaları değerlendirilerek, müşterek avarya rejiminin sigortacılık boyutuyla kurduğu yapısal ilişki ortaya konulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: •Müşterek Avarya •York-Anvers Kuralları •Dava Edilebilir Kusur •Kusurun Müşterek Avarya Katkılarına Etkisi •P&I Kulüp Sigortaları

ABSTRACT

This article examines the legal effect of fault in the emergence of a peril giving rise to a general average act under the Turkish Commercial Code (TCC), the York–Antwerp Rules (YAR) and P&I Club insurance, with a comparative focus on Anglo-Saxon law, particularly English and American practice, alongside Turkish law. General average is founded on the principle that extraordinary, intentional and reasonable sacrifices or expenses made to safeguard the vessel and cargo engaged in a common maritime adventure from a shared peril should be proportionately borne by all parties benefiting from them. However, where the peril arises due to the fault of one party, this mechanism gives rise to complex legal questions. The article first analyses the historical development, legal nature and elements of general average within the framework of the TCC and YAR. It then considers the role of fault, emphasizing that factual fault alone is insufficient, the fault must be legally actionable. At the heart of the analysis lies Rule D of the YAR, which adopts a two-stage approach: fault is disregarded during the adjustment process but may be relied upon at the enforcement stage through defences. The study further differentiates between fault giving rise to the general average act itself and faults occurring during its execution, evaluating their causal relevance and the impact of contractual or statutory exemptions on the notion of actionable fault and contribution claims. Finally, it examines how P&I Club cover responds where the carrier is precluded from claiming contribution due to its own actionable fault, thereby illustrating the interrelationship between general average and liability insurance.

Keywords: •General Average •York–Antwerp Rules •Actionable Fault •Effect of Fault on General Average Contributions •P&I Club Insurance

I. MÜŞTEREK AVARYA KURUMUNUN GELİŞİMİ

Müşterek avarya, deniz ticaret hukukunun en köklü kurumlarından biri olup, ortak bir tehlike karşısında gemi ve yükün kurtuluşu amacıyla yapılan olağanüstü fedakârlıkların, bu menfaatten yararlanan tüm taraflarca orantılı

olarak karşılanmasını esas alır.¹ Denizde seyrüsefer, doğası gereği çeşitli riskler barındırır ve bu risklerin dengeli bir şekilde paylaşılması, yolculuğun güvenli olarak tamamlanması açısından büyük önem taşır. Bu anlayış, tarihsel süreçte müşterek avarya kurumu ile kurumsallaşmış, fedakârlıkların tüm menfaat sahipleri arasında adil biçimde paylaştırılmasını sağlayarak taşıma faaliyetinin sürdürülebilirliğine katkı sunmuştur.² Unutulmamalıdır ki tedarik zincirinin sürekliliği ve güvenliği yalnızca gemi ve yük ilgililerini değil, daha geniş anlamda toplumun ekonomik refahını da doğrudan etkiler. Müşterek avarya, bu yönüyle gemi sahipleri ile diğer menfaat sahiplerini ticari bir dengede buluşturan ve doğal hukuk temellerine dayanan bir yapı olarak gelişmiş, denizcilik faaliyetlerinin devamlılığını destekleyen önemli bir kurum hâline gelmiştir.³

Müşterek avarya kurumunun tarihsel temelleri antik dönemlere kadar uzanmakta olup, bu ilkeye ilişkin ilk düzenlemelerin Rodos’da uygulandığı kabul edilen *Lex Rhodia de Iactu* kurallarına dayanmakta olduğu düşünülmektedir.⁴ Roma İmparatorluğu’nun yıkılmasından sonra da denizcilik teamülleri arasında yaşamaya devam eden bu prensip, Ortaçağ’da Avrupa’nın deniz ticareti merkezlerine taşınmış ve 1160 yılı civarında ise Oléron Kuralları (*Rolls of*

¹ Ergon Çetingil, Rayegan Kender, Samim Ünan, *Müşterek Avarya Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2011) 33; Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* (Alkım Yayınları, 2001) 380; Emine Yazıcıoğlu, Kender-Çetingil *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 16, Filiz Kitapevi 2020) 451; Bülent Sözer, ‘Barınma Müşterek Avaryası’ (1971) *Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi*, S 8, 93; Mark Templeman ve diğerleri, *Arnould’s Law of Marine Insurance and Average* (B. 21, 2024 Sweet&Maxwell) 26.06. İngiliz içtihatlarında yapılan tanımlar için ayrıca bkz. *Birkley v Presgrave* (1801) 1 East 220; *Svendsen v Wallace* (1884) 13 Q.B.D. 69.

² Marcos Aurelio de Arruda, ‘General Average Is a Necessity’ (2022) 13 Beijing L Rev 340, 342.

³ Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law (Volume 2): Managing Risks and Liabilities* (B. 3, Informa 2013) 654.

⁴ Rodos Deniz Hukuku’ndan günümüze yazılı bir kaynak ulaşmamıştır. Bu konudaki en temel bilgi ve ‘iactus’ (denize yük atma) prensibine dair atıf, İmparator I. Justinianus’un emriyle M.S. 6. yüzyılda derlenen ve Roma hukukunun temel kaynaklarından biri olan *Digesta*’da yer almaktadır. Bkz. *Lex Rhodia de Iactu*, *Digesta* 14.2.1 (Paulus): “*Lege Rhodia cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarcitur quod pro omnibus datum est.*” (Rodos Yasası uyarınca, bir gemiyi hafifletmek amacıyla yük denize atıldığında, herkesin selameti için feda edilen şey, herkesin katkısıyla karşılsın.) Bu prensibin günümüze aktarımı ve tarihsel bağlamı hakkında daha fazla bilgi için bkz: Sami Okay, ‘Müşterek Avarya Hukukunun Kısa bir Tarihçesi’ (1959) 24(1-4) *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* 289, 290; W. Paul Gormley, ‘The Development and Subsequent Influence of the Roman Legal Norm of Freedom of the Seas’ (1963) 40 *University of Detroit Law Journal* 561, 567; George W Paulsen, ‘Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law’ (1982) 57 *Tulane Law Review* 1065, 1068.



Oléron) olarak kodifiye edilmiştir.⁵ Müşterek avarya hukukunun sistemli bir yapıya kavuşmasında ise Fransa Kralı XIV. Louis'nin 1681 tarihli ünlü *Ordonnance de la Marine*'i (Denizcilik Fermanı) önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu Ferman, dağınık halde bulunan denizcilik kurallarını bir araya getirerek müşterek avarya da dahil olmak üzere birçok konuda yeknesak bir düzenleme sağlamaya çalışmıştır.

Müşterek avarya anlayışı, modern anlamda ilk kez 19. yüzyılda yeknesak hale getirilmiş olup, bu alandaki ilk kurallar 1864 yılında York'ta kabul edilmiştir.⁶ Söz konusu metin 1877'de Antwerp'te gözden geçirilmiş, nihayet 1890 yılında York–Anvers Kuralları ('YAK') adı altında uluslararası düzeyde yeknesak bir yapıya kavuşturulmuştur.⁷ Bu kurallar, zaman içinde deniz taşımacılığı ve sigortacılık uygulamalarındaki gelişmelere paralel olarak birçok kez revize edilmiş, en son 2016 versiyonunda çağdaş tehditleri kapsayacak şekilde güncellenmiştir.⁸ Milletlerarası Denizcilik Komitesi (*Comité Maritime International-CMI*), YAK'nın uygulanmasını izlemekte, uygulamadan kaynaklanan ihtiyaçları değerlendirmekte ve gerekli görüldüğü takdirde bu kuralları revize etmektedir.

II. MÜŞTEREK AVARYA KURUMUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ VE YORK-ANVERS KURALLARI'NIN TÜRK HUKUKUNDAKİ UYGULAMA ALANI

Müşterek avarya, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1272. maddesinde şu şekilde tanımlanmıştır:

“Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanması hâlinde

⁵ Avrupa'da deniz hukukunun gelişimi için bkz. Travers Twiss (ed), *Monumenta Juridica: The Black Book of the Admiralty* (1871).

⁶ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, (Vedat Kitapçılık, 2016) 53; Kerim Atamer, Cüneyt Süzel, *Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 355; S. Didem Algantürk Light, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (B. 2, Arıkan 2006) 5 vd.

⁷ N. Geoffrey Hudson ve Michael D. Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (B. 3, Informa Law 2014) 10.

⁸ 'York-Antwerp Rules 2016' (*Comite Maritime International*, 2016). Ayrıca bkz. S. Didem Algantürk Light, 'How Have General Average Concepts Developed Across Maritime Countries And Jurisdictions?', *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (2015) 14(28) 4.



“müşterek avarya hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir.”

Kanun’un yaptığı tanım 2016 tarihli York-Anvers kuralları ile aynı doğrultudadır.

Müşterek avarya, deniz ticareti hukukunun en eski ve en karakteristik kurumlarından biri olarak hem teorik hem de pratik düzeyde hukuki niteliği yönünden yoğun tartışmalara konu olmuştur. Bu tartışmalar yalnızca Türk hukuku ile sınırlı kalmamış, denizcilik sektörünün evrensel yapısı gereği, uluslararası deniz hukuku kaynaklarında da derinlemesine ele alınmıştır.⁹

Türk doktrininde müşterek avarya nedeniyle doğan katkı yükümlülüğünün kaynağına ilişkin farklı görüşler mevcuttur. Bazı yazarlar bu yükümlülüğü navlun sözleşmesinden doğan zımni borç ilişkisine, bazıları ise vekâletsiz iş görme, sebepsiz zenginleşme veya doğrudan doğruya kanuni düzenlemelere dayandırmaktadır.¹⁰ Bununla birlikte, baskın görüş, müşterek avaryanın klasik borç teorileriyle açıklanamayacak kadar özgün olduğu, deniz taşımacılığına özgü koşullarda, gemi ile yük arasında kurulan kader birliğine dayanan ve kendine özgü kuralları olan *sui generis* bir kurum niteliği taşıdığı yönündedir.

Bu tartışma, Anglo-Sakson hukuk geleneğinde de benzer şekilde karşımıza çıkmaktadır. İngiliz doktrininde müşterek avarya yükümlülüğünün temelinde üç yaklaşım bulunmaktadır: (i) zımni sözleşme teorisi, (ii) temsil teorisi ve (iii) doğrudan hukuk düzeni tarafından yüklenen borç teorisi.¹¹ İlk teoriye göre, gemi kaptanı ile yük sahipleri arasında, tehlike anında kurulduğu varsayılan zımni bir anlaşma çerçevesinde, tarafların fedakârlık ve tazminat konusunda karşılıklı yükümlülük altına girdiği kabul edilmektedir. Bu yaklaşım, *Judgments of Oléron* gibi erken dönem denizcilik kurallarında da izlenebilmektedir.¹²

İkinci teori, yükümlülüğün kaptanın taraflar adına yaptığı işlemlerle, yani bir temsil ilişkisiyle doğduğunu savunur. Ancak bu yaklaşımın sınırları, *Morrison*

⁹ Bu konuda detaylı bir tartışma için bkz. Richard Cornah, Lowndes & Rudolf: *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules* (B. 15, Sweet&Maxwell 2018) para 00.16 vd.

¹⁰ Bkz. Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 3, Filiz Kitabevi 2025) 355 vd.

¹¹ Cornah, para 00.17.

¹² Cornah, para 00.18.



S.S. Co v Greystoke Castle (The Cheldale)¹³ kararında House of Lords¹⁴ tarafından çizilmiş ve kaptanın, her ne kadar yaptığı işlemler ortak deniz sergüzeştine katılan tüm tarafların yararına olsa da, yük sahiplerini doğrudan üçüncü kişilere karşı temsil etmediği ve yalnızca kendisini veya gemi sahibini borç altına sokabileceği ve özel bir temsil yetkisi bulunmadıkça yük sahiplerini doğrudan borçlandırmasının mümkün olmadığı açıkça ifade edilmiştir.

En çok kabul gören üçüncü teori, müşterek avarya yükümlülüğünün açık ya da zımnî bir sözleşmeye değil, deniz ticaretine ilişkin ve tarihsel olarak gelişmiş bir hukuk kuralına dayandığını savunur. Bu görüşe göre, yükümlülük, taraflar arasında bir anlaşma olmasa da ortak bir tehlike karşısında yapılan fedakârlığın doğal hukuk gereği paylaşılması esasına dayanır. Örneğin, *Simonds v White* kararında, bu yükümlülüğün bir sözleşmeden değil, evrensel olarak kabul görmüş deniz hukuku kurallarından kaynaklandığını belirtmiştir.¹⁵ Aynı doğrultuda başka bir kararda, dosyanın hâkimi Lord Watson, Rodos hukukuna da atıfta bulunarak bu katkı yükümlülüğünün temelini doğal adalet ve açık hakkaniyet ilkeleri olduğunu ifade etmiştir.¹⁶

Bu teorik çerçeve, günümüz uygulamasında York-Anvers Kuralları'nın (YAK) işleviyle tamamlanmaktadır. Nitekim modern taşıma uygulamalarında, müşterek avarya yükümlülüğü hemen her zaman YAK hükümleri çerçevesinde düzenlenmekte ve taraflarca sözleşmeye açıkça dahil edilmektedir. Dolayısı ile her ne kadar bu yükümlülük teorik olarak doğal hukuk ilkelerine dayansa da, uygulamada taşıma sözleşmelerine dahil edilen müşterek avarya klostları nedeniyle büyük ölçüde sözleşmesel nitelik kazanmaktadır.¹⁷

Birçok hukuk sistemi müşterek avarya konusunu kendi milli hukuku çerçevesinde düzenlemiş olsa da YAK, deniz ticareti paydaşları arasında önemli

¹³ Morrison S.S. Co v Greystoke Castle (The Cheldale) [1947] A.C.

¹⁴ *House of Lords*, 2005 tarihli Anayasa Reformu Kanunu (*Constitutional Reform Act 2005*) ile 2009 yılında kurulan Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesi (*UK Supreme Court*) öncesinde, ülkedeki en yüksek temyiz mercii olarak görev yapan yargı organıdır.

¹⁵ *Simonds v White* (1824) 2 B.&C. 805, 811.

¹⁶ *Strang, Steel & Co v A. Scott & Co* (1899) 14 App. Cas. 601 at 607-608. Aynı doğrultuda daha eski tarihli bir hüküm için bkz. *Burton v English* (1883) 12 Q.B.D. 218.

¹⁷ Fahiman Tekil, 'Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar' (2000) Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, 499; Sözer, 53; Rayegan Kender, *Deniz Kazaları*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu (Beta Basım Yayım Dağıtım, 1997) 323; *Castle Insurance v Hong Kong Shipping Co* [1984] A.C. 226, 233.

bir yeknesaklık sağlamıştır.¹⁸ Örneğin, Alman Ticaret Kanunu'nun (*Handelsgesetzbuch-HGB*) 588 ila 595. maddeleri müşterek avariyaı düzenlenmiş, ancak bu hükümler büyük ölçüde YAK sistematığı esas alınarak oluşturulmuştur. İngiltere'de ise müşterek avariya, 1906 tarihli Deniz Sigortaları Kanunu'nun (*Marine Insurance Act*) 66. maddesinde düzenlenmiştir.¹⁹ Ancak, YAK'ın sözleşmeler aracılığıyla ulaştığı uluslararası yeknesaklık sayesinde, İngiliz içtihatlarında da birçok hüküm YAK esas alınarak kurulmuştur.²⁰

Türk hukukunda müşterek avariya kurumu, 2011 tarihli Türk Ticaret Kanunu'nun 1272 ilâ 1285. maddeleri arasında düzenlenmiştir.²¹ Bunlar da, Alman ve İngiliz hükümlerine benzer şekilde emredici niteliği haiz değildir.²² Kanun'un 1273. maddesi, taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça 'müşterek avariya garamesinin, ' Milletlerarası Denizcilik Komitesi (*Comité Maritime International*) tarafından hazırlanan ve bu maddeye göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanan en son tarihli YAK'na tabi olduğunu belirtmektedir. Bu durum, kanunun gerekçesinde de şu şekilde açıklanmıştır:

“Uygulamada kullanılan bütün basılı sözleşmeler ve konişmentolar, mezkûr Kurallar'a atf içermektedir. Dolayısıyla, uygulamadaki olayların büyük bir çoğunluğunda, York Anvers Kurallarının hangi tarihli metninin uygulanacağı zaten taraflarca kararlaştırılmış olmaktadır. Buna karşılık, tarafların bu hususa dair bir anlaşma yapmadıkları haller için Tasarıya yedek hukuk kuralları almak gerekmiştir.”²³

¹⁸ Gotthard Mark Gauci, 'Of Piracy and General Average: Contribution in General Average for Ransom Payment Occasioned by Piratical Activity' (2019) 50(2) Journal of Maritime Law and Commerce, 4.

¹⁹ İngiliz hukukunda müşterek avariya konusunun Deniz Sigortaları Kanunu'nda yer almasının temel sebebi, müşterek avaryanın finansmanında sigortanın merkezi bir rol oynamasıdır. Müşterek avariya zararları ve harcamaları genellikle deniz sigortası poliçeleri kapsamında teminat altına alınmaktadır. Bkz. Institute Time Clauses Hulls 1/10/83, cl 11; ITC (H) 1/11/95, cl 10; International Hull Clauses 1/11/03, cl 8; Institute Cargo Clauses A, B and C (2009), cl 2.

²⁰ Bkz. *Navalmar UK Ltd v Ergo Versicherung AG and another company (The BSLE Sunrise)* [2019] EWHC 2860 (Comm); *The Cape Bonny* [2017] EWHC 3036 (Comm).

²¹ Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG 14.02.2011/27846.

²² Nil Kula, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avariya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 27(3) 727, 728.

²³ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri <<https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/gerekceler/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri/1#>> s.e.t. 20 Mayıs 2025.



Söz konusu maddenin kaleme alınışı, doktrinde YAK'nın uygulama alanının yalnızca 'müşterek avarya garamesi' ile sınırlı olduğu yanlışlığına yol açabileceği gerekçesiyle sıkça eleştirilmiştir.²⁴ Bu durum, lafzi bir yorumla YAK'ın uygulama alanını ciddi şekilde daraltarak yalnızca müşterek avaryanın paylaşılması konusunda uygulanabileceği anlamına gelebilir. Oysa müşterek avarya, yalnızca fedakârlığın dağıtımını değil, aynı zamanda fedakârlık niteliğinin tespiti, katkıya esas teşkil eden gider kalemlerinin sınıflandırılması ve değerlendirilmesi gibi teknik aşamaları da içeren çok yönlü bir hukuki değerlendirme sürecidir. YAK, bu yönleriyle hem tanımsal hem de usulî bir bütünlük arz eder.

Bununla birlikte kanunun gerekçesi, YAK'nın bir bütün olarak uygulanması yönünde açık bir irade ortaya koymaktadır. Bu nedenle uygulamada, lafzi sınırlamadan ziyade amaçsal ve sistematik bir yorumla YAK'nın müşterek avaryaya dair tüm yönleriyle uygulanacağı yönünde içtihat ve doktrin eğilimi güç kazanmıştır.²⁵ Sonuç olarak, Türk Ticaret Kanunu'nun YAK'na gönderme yapan çerçeve hükmü, lafzî sınırlandırmaya rağmen geniş anlamda uygulama imkânı bulmakta ve gerek doktrinde gerekse uygulamada müşterek avaryanın bütüncül biçimde değerlendirilmesine olanak tanımaktadır.

III. MÜŞTEREK AVARYANIN KURUCU UNSURLARI: TTK VE YAK İŞİĞİNDE DETAYLI BİR İNCELEME

1. Ortak Deniz Yolculuğu ve Tehlike (*Common Maritime Adventure and Peril*)

Müşterek avaryanın doğabilmesi için ilk koşul, gemi ile yükün aynı deniz yolculuğu kapsamında müşterek bir tehlikeye maruz kalmış olmasıdır. Bu unsur hem TTK'nda hem de YAK'nda yer almakta, ancak yorum ve kapsam bakımından önemli farklar içermektedir.

TTK m.1272, müşterek avarya tanımını yaparken, öncelikle geminin, yükün, diğer eşyaların ve navlunun 'ortak bir deniz sergüzeştî' içerisinde yer alması gerektiğini belirtir. Bu ifade, taraflar arasında yalnızca hukuki değil, aynı zamanda fiilî ve ekonomik bir menfaat ortaklığının mevcut olduğunu ortaya

²⁴ 'Müşterek avarya garamesi' terimi, müşterek deniz sergüzeştinin selameti için yapılan zarar ve giderlerin paylaşılması anlamına gelmektedir. Bkz. Sözer, 63.

²⁵ Mehtap Civar Engin, '6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya' (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 507, 510. Ayrıca bkz. ayrıca: Kula, 733.



koymaktadır. Zira bu tür bir ortaklıkta meydana gelen herhangi bir tehlikenin sonuçları, yalnızca bir tarafı değil, buradaki ilgililerin tümünü etkileyebilecek niteliktedir.²⁶

Devamında Kanun, müşterek avaryanın doğumu için ‘gemiye, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlike’ unsurunu şart koşar.²⁷ Dolayısı ile müşterek avaryadan bahsedilmek için mevcut tehlikenin hem yükü hem de gemiyi tehdit etmesi gerekir, ancak bu tehlikenin her ikisini de aynı oranda etkilemesi beklenmez. Ayrıca, bu tehdidin gemi ve yükün tam ziyasına yol açacak boyutta olması da gerekmez. Gemi ve yükü birlikte etkileyen bir tehlikenin varlığı yeterlidir. Doğal olarak, bu tehlikenin her gemi ve yük için aynı derecede gerçekleşmeyeceği, somut olayın özellikleri, geminin yaşı, yapısı, planlanan sefer gibi faktörlere bağlı olarak değişiklik gösterecektir. Dolayısı ile ortak bir tehlikenin varlığı ve yük ile gemiyi birlikte tehdit etmesi unsurları her somut olayın koşullarına göre değerlendirilecektir.

TTK, tehlikenin varlığına dair bir değerlendirme ölçütü sunmamakla birlikte, öğretide bu konunun objektif kriterlere göre ele alınması gerektiği savunulmaktadır. Buna göre, esas alınacak ölçü, benzer koşullar altında makul ve özenli bir kaptanın ciddi bir tehlikenin varlığına inanacağı yönündedir.

Bir tehlikenin müşterek avarya kapsamında değerlendirilebilmesi için söz konusu tehlikenin fiilen mevcut olması şarttır. Henüz gerçekleşmemiş, gelecekte ortaya çıkması muhtemel veya olası bir risk, müşterek avarya kapsamında değerlendirilmez. Bununla birlikte, tehlikenin tüm sonuçlarının ortaya çıkması beklenmez, tehlikenin mevcudiyeti veya etkilerini göstermeye başlaması, müşterek avarya halinin doğumu için yeterli görülür. Zira müşterek avarya müessesesinin temelindeki ticari amaç, söz konusu tehlikenin yük ve gemi üzerinde yaratacağı zararın önüne geçmektir. Tehlikenin etkilerinin bütünüyle kendini göstermesi, bu yöndeki önleyici çabaların başarı şansını önemli ölçüde azaltacağından, mevcut bir tehlikenin varlığı, müşterek avarya uygulaması için kâfi sayılmaktadır

Ayrıca, gemi ve yükü müştereken etkileyen bir tehlikenin özellikle denizden kaynaklanması şart değildir, aksine, karadan zuhur eden bir tehlike de müşterek avaryaya sebebiyet verebilir. Bu bağlamda önemli olan, tehlikenin gemi ve

²⁶ Çetingil/Kender/Ünan, 34.

²⁷ İngiliz mahkemelerinin aynı doğrultuda kararı için Bkz. *Nesbitt v Lushington* (1792) 4 TR 783.



yükün ortak güvenliğini tehdit edici nitelikte olmasıdır, kaynağının deniz veya kara olması önemsizdir.

Bir diğer husus ise 1272. maddenin YAK'dan farklılaşarak diğer eşya ve navlunu da bu kapsamda saymasıdır. Halbuki öğretide kabul edildiği üzere, geminin ve yükün birlikte tehdit edilmesi müşterek avaryanın ortaya çıkması için yeterli olacak, diğer eşya ve navlunun da bunlarla birlikte tehdit edilmesi aranmayacaktır.²⁸

YAK ise bu unsuru Kural A başlığı altında şu şekilde ifade etmektedir,

“Bir müşterek avarya hareketi, ancak ve yalnız ortak deniz sergüzeştine katılmış olan malvarlığı unsurlarını (değerleri) karşılaştıkları bir tehlikeden korumak amacı ile müşterek selamet için bilerek ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakârlık veya harcama yapılması halinde vardır.”²⁹

Burada geçen ‘müşterek deniz sergüzeşti’ ifadesi, İngilizce metindeki ‘*common maritime adventure*’ kavramının karşılığıdır. Bu düzenleme, TTK ile aynı doğrultuda, gemi ve yükün ortak bir kader birliği içinde olması gerekliliğini vurgular.

Birliktelik unsuruna ek olarak, müşterek avaryaya yol açan eylemin bir tehlikeden koruma amacı taşıması zorunludur. A Kuralı bu hususta TTK ile benzer bir yaklaşım sergileyerek, tehlikenin varlığına ilişkin değerlendirme ölçütünü katı bir lafzi yoruma tabi tutmamış ve yük ile gemiyi birlikte tehdit eden bir tehlikenin mevcudiyetini yeterli görmüştür. Ancak İngiliz hukuku, Deniz Sigortası Kanunu’nun 66(2). maddesi gereğince daha dar bir yorum benimsemekte ve tehlikenin fiilen mevcut olmasını şart koşmaktadır.³⁰ Bu yaklaşım, YAK ve Türk hukukundan farklı olarak, İngiliz hukukunda kaptanın tehlikenin varlığına dair ciddi bir belirtiye sahip olmasının yeterli sayılmadığı, bilakis tehlikenin gerçekliğinin arandığı anlamına gelir.³¹ Netice itibarıyla, kaptanın aslında var olmayan bir tehlikeye ilişkin, tehlikenin varlığına (tedbirli

²⁸ Engin, 509.

²⁹ *There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.*

³⁰ Bkz. *Joseph Watson & Sons Ltd v Fireman's Fund Insurance Company of San Francisco* (1922) 12 Ll L Rep 133.

³¹ Detaylı bir tartışma için bkz. *Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Co (The Makis)* [1929] 1 KB 187.



bir kaptan gibi hareket etse dahi) inanarak aldığı önlemler müşterek avarya kapsamında değerlendirilmemektedir.³²

2. İradi Olarak Yapılan Olağanüstü Fedakârlık veya Gider (*Intentional Extraordinary Sacrifice or Expenditure*)

Bir eylemin müşterek avarya kapsamında değerlendirilebilmesi için, söz konusu eylemin olağan dışı bir fedakârlık veya olağan dışı bir harcama niteliği taşıması gerekir. TTK m.1272'ye göre, bu işlem, gemi ve yükü birlikte tehdit eden tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla yapılmalı ve olağan sınırların dışına çıkmalıdır. Dolayısı ile yalnız gemiyi ya da yükü korumak amacı ile yapılan fedakârlıklar, müşterek avarya kapsamında değerlendirilemez.³³ Ayrıca, katlanılan fedakârlık ya da harcamanın, taşıma sözleşmesinde öngörülen giderlerin kapsamının dışında olup, olağanüstü bir nitelik taşıması beklenir.

Burada dikkat çeken bir husus, TTK'nun 'fevkalade' niteliği taşıyan fedakârlık ve masrafların kapsamına dair açık bir ölçüt öngörmemesidir. Bununla birlikte, öğretide yaygın kabul gören görüşe göre, müşterek avaryaya konu edilecek eylemin taşıma faaliyetinin doğal akışı dışında kalan, zorunlu ve olağandışı bir müdahale niteliği taşıması gerekir. Ayrıca bu fedakârlığın, olayın somut koşulları çerçevesinde özenli bir kaptanın vereceği karar standardına uygun olması beklenir.

TTK'nun 1272. maddesindeki düzenleme, YAK'nın A Kuralı ile önemli bir paralellik göstermektedir. Bu hüküm, müşterek avarya eylemini, yalnızca gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla gerçekleştirilen olağanüstü fedakârlık veya olağanüstü masraflar çerçevesinde tanımlamaktadır. İngilizce metinde bu unsur, '*extraordinary sacrifice or expenditure*' ifadesiyle karşılanmaktadır.

Bununla birlikte gerek Türk hukukunda gerekse YAK sisteminde, yapılan fedakârlığın olağanüstü olup olmadığına ilişkin açık ve kesin bir ölçüt belirlenmiş değildir. Bu nedenle, bir fedakârlığın müşterek avarya eylemi olarak kabul edilip edilmeyeceği, her somut olayın kendi özel koşulları çerçevesinde yetkili mahkemeler tarafından değerlendirilir.³⁴ Genel olarak, eylemin taşıma

³² Mandaraka-Sheppard, 660; Hudson ve Harvey, 32.

³³ Yazıcıoğlu, 457.

³⁴ Şüphesiz, bu belirsizlik farklı hukuk sistemleri arasında yorum ayrılıklarına yol açmıştır. Bkz. Cornah, para A.61.



sözleşmesi kapsamındaki rutin yükümlülüklerin ötesine geçen, olağan akışa aykırı bir müdahale niteliği taşıması gerektiği kabul edilmektedir. Başka bir ifadeyle, gemi sahibi, taşıma sözleşmesi gereği yapmakla yükümlü olduğu alelade bir eylem nedeniyle müşterek avarya talebinde bulunamaz.

Ancak bu, taşıma sözleşmesinden doğan tüm harcamaların otomatik olarak müşterek avarya dışında bırakılacağı anlamına gelmemektedir.³⁵ Bu noktada, Türk doktrininde de sıkça atfı yapılan *Wilson v Bank of Victoria*³⁶ davası önem kazanmaktadır. Bu davada, buzdağına çarparak yelken kabiliyetini kaybeden bir gemi, yardımcı motoru ile Rio'ya ulaşmış, tam bir onarım yapılmaksızın yalnızca İngiltere'ye dönebilecek kadar bir tamirat gerçekleştirilmiştir. Dönüş yolunda Rio ve Fayal limanlarında satın alınan kömürler için 1.472 sterlin tutarında ek masraf yapılmıştır. Mahkeme, kaptanın gerçekleştirdiği bu eylemin, taşıma sözleşmesinden doğan asli yükümlülüklerin bir parçası olduğunu ve bu nedenle kömür harcamalarının müşterek avarya kapsamında değerlendirilemeyeceğini hükme bağlamıştır.

Günümüzde ise, bu katı yaklaşımın İngiliz hukukunda mutlak şekilde benimsenmediği görülmektedir. Özellikle güncel içtihatlar ışığında, bir harcamanın salt taşıma sözleşmesinden kaynaklanıyor olması, onun müşterek avarya kapsamı dışında bırakılması için tek başına yeterli bir sebep sayılmamaktadır. Asıl önemli olan, yapılan eylemin somut olayda olağanüstü nitelikte olması ve ortak menfaatin korunmasına yönelik bir amaç taşıyıp taşımadığıdır.

Bu dönüşüm, *The Longchamp*³⁷ kararında da şu şekilde ifade edilmiştir:

“Prensip olarak, eğer gemi sahibi bir harcamayı sözleşme gereği yapmak zorundaysa, bu harcamadan sağlanan yararın, yük sahiplerinin taşıma ücretiyle zaten karşıladığı bir menfaat olduğu kabul edilir. Ancak, sırf gemi sahibinin böyle bir sözleşmesel zorunluluğu olması, harcamanın otomatik olarak müşterek avarya kapsamı dışında kalacağı anlamına gelmez. Anlaşılan o ki, her bir vaka kendi özel koşulları çerçevesinde değerlendirilecektir.”

Sonuç olarak, müşterek avaryaya konu edilecek eylemlerin değerlendirilmesinde, yapılan hareketin türünün olağan olup olmadığı (*abnormal in kind*) değil, ortaya çıkan harcamanın miktar veya yoğunluk

³⁵ Templeman ve diğerleri, para 26.12.

³⁶ *Wilson v Bank of Victoria* (1867) L.R. 2 Q.B. 203.

³⁷ *The Longchamp* [2014] EWHC 3445 (Comm).



bakımından olağan sınırları aşıp aşmadığı (*abnormal in degree*) esas alınmaktadır.³⁸ Bu çerçevede, eylemin türü sıradan kabul edilse dahi, somut olayda maruz kalınan ek maliyetin olağan dışı bir seviyeye ulaşması halinde, müşterek avarya söz konusu olabilecektir.

Müşterek avarya kapsamında yapılan bir fedakârlığın olağanüstü bir nitelik taşımasının yanı sıra, bu davranışın iradi olarak gerçekleştirilmiş olması gerekir.³⁹ Bu unsur, müşterek avaryanın tanımında temel bir yer teşkil eder. Türk Ticaret Kanunu'nun 1272. maddesinde ve YAK'nın A maddesinde, müşterek avarya kapsamına alınacak bir fedakârlık veya harcamanın 'bile bile' ya da 'bilerek' yapılmış olması gerektiği açıkça hükme bağlanmıştır. Burada aranan irade unsuru yalnızca karar verme eylemini değil, aynı zamanda bu kararın müşterek menfaati korumak amacı ile bilinçli ve amaçlı bir şekilde alınmış olmasını ifade eder.⁴⁰

Her ne kadar karar verme yetkisi kural olarak gemi kaptanına ait olsa da, TTK m.1272'de bu konuda açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durum, istisnai hâllerde başka kişilerin de müşterek avarya kararını verebileceği anlamına gelir.⁴¹ Ancak hangi kişi tarafından verilmiş olursa olsun, bu kararın müşterek menfaati korumak amacıyla ve bilerek alınmış olması gerekir.⁴² İradilik unsurunun gerçekleşip gerçekleşmediği değerlendirilirken objektif ölçütler esas alınır.⁴³

İngiliz hukukunun etkisiyle, bu bağlamda '*voluntary*' (gönüllü) ve '*intentional*' (kasıtlı/iradi) terimleri tarih boyunca farklı şekillerde yorumlanmıştır. 1906 tarihli İngiliz Deniz Sigortası Kanunu (*Marine Insurance Act*) m.66(2)'de '*voluntary*' terimi kullanılırken, 1924 tarihli Stockholm Konferansı ile revize edilen YAK'nda bu kavram '*intentionally*' olarak değiştirilmiştir. Bu değişiklik,

³⁸ Templeman ve diğerleri, para 26-13. Ayrıca bkz. *Marida Ltd v Oswal Steel (The Bijela)* [1992] 1 Lloyd's Rep. 636.

³⁹ Yazıcıoğlu, 457.

⁴⁰ *Daniolos v Bunge & Co., Ltd.* (1937) 59 L1.L.Rep. 175.

⁴¹ Yazıcıoğlu, 457.

⁴² Römorkör çağrılmasına ilişkin kararın doğrudan gemi sahibi ya da acentası tarafından verilmiş olması hâlinde dahi, bu karar müşterek menfaati koruma amacıyla ve bilinçli olarak alındığı takdirde, yapılan harcamanın müşterek avarya kapsamında değerlendirilebileceği kabul edilmiştir. Nitekim İngiliz mahkemesi kararlarında, gemi sahibi tarafından verilen tug botu çağırma kararının iradi bir davranış olduğu ve müşterek avarya şartlarını karşıladığı yönünde hüküm kurulmuştur, bkz. *Australian Coastal Shipping Commission v Green* [1971] 1 QB 456; [1971] 1 Lloyd's Rep 16.

⁴³ Algantürk Light, 95.



müşterek avaryada aranan irade unsurunun yalnızca gönüllülüğe değil, bilinçli bir karar sürecine dayanması gerektiğini açıkça ortaya koymuştur.

Bir hareketin zorunluluk hâlinde yapılmış olması, onun iradi olmadığı anlamına gelmez.⁴⁴ Kaptan, örneğin şiddetli bir tehlike anında yükün bir kısmını denize atma kararı alırken seçenekleri sınırlı olabilir. Ancak bu sınırlı seçenekler arasında, gemi ve yükün korunmasını hedefleyen bilinçli bir tercihte bulunmuşsa, bu davranış iradi sayılır. Bunun da ötesinde, kaptanın elinde yalnızca tek bir tercih kalmış olsa dahi, bu tercihin bilinçli ve iradi bir şekilde yapılmış olması hâlinde, gerçekleştirilen fedakârlık müşterek avarya kapsamında değerlendirilebilir. Bu yaklaşım, karar verme serbestisinin mutlak bir çokluk içinde olmasını değil, mevcut koşullar altında bilinçli bir tercih yapılmış olmasını yeterli görür. Nitekim *Johnson and Another v Chapman*⁴⁵ davasında da bu ilke benimsenmiş ve kaptanın sınırlı seçenekler karşısında yaptığı bilinçli tercihin müşterek avarya oluşturabileceği kabul edilmiştir.

Buna karşılık, üst mercilerden gelen doğrudan emirlerin uygulanması hâlinde, kaptanın özgür iradesiyle hareket ettiğinden bahsetmek mümkün olmayabilir. Nitekim *Athel Line v Liverpool and London War Risks Association Ltd*⁴⁶ davasında, hükümet tarafından verilen bir talimat doğrultusunda yapılan harcamalarının müşterek avarya sayılamayacağına karar verilmiştir. Mahkeme bu kararı verirken, kaptanın kendi takdiriyle değil, zorunlulukla hareket ettiğini dikkate almıştır.

Modern uygulamada eğer yapılan fedakârlık, resmî bir müdahale sonucu mecburen yapılmış ve gemi ilgisi bu kararı kendisi almayıp yalnızca uygulamışsa, gerçek anlamda iradi bir davranıştan söz etmek mümkün değildir. Buna karşılık, kaptan ya da taşıyan, çeşitli çözüm yolları arasından tercih yapabilecek durumdaysa ve bu tercihini müşterek menfaati koruma yönünde kullanıyorsa, bu fedakârlık iradi olarak kabul edilir.

Bu nedenle müşterek avaryada irade unsurunu değerlendirirken üç ölçüt dikkate alınmalıdır: İlk olarak, karar alma serbestisi bulunmalı, yani davranış, zorunlu bir emir sonucu değil, taşıyanın serbest takdiriyle gerçekleştirilmiş olmalıdır. İkinci olarak, hareketin amacı ortak menfaati korumaya yönelik olmalıdır.

⁴⁴ *The Seapool* [1934] P. 53.

⁴⁵ *Johnson and Another v Chapman* (1865) 144 E.R. 907.

⁴⁶ *Athel Line v Liverpool and London War Risks Insurance* [1944] K.B. 87.



Üçüncü olarak ise, karar, tehlike anında dahi farkındalıkla ve sonuçları öngörülerek alınmış bir bilinçli tercih olmalıdır.

Sonuç olarak, müşterek avaryada iradi davranış ilkesi yalnızca bir fiilin gerçekleşmiş olmasına değil, bu fiilin bilinçli, amaçlı ve ortak menfaatleri korumaya yönelik bir iradeyle gerçekleştirilmiş olmasına dayanan bir sorumluluk ve paylaşım düzeni yaratır.

3. Makullük ve Faydalı Netice (*Reasonableness and Useful Result*)

Müşterek avarya kurumunun uygulama alanı bulabilmesi için gereken temel şartlardan bir diğeri, yapılan fedakârlık ya da harcamanın ‘makul’ olmasıdır. Bu gereklilik hem TTK’nda hem de milletlerarası uygulamada kabul edilmiş olup, YAK’nda da açıkça düzenlenmiştir. TTK’nın 1272. maddesinin birinci fıkrasında, müşterek avarya kapsamında değerlendirilebilecek bir hareketin ya da harcamanın, müşterek tehlikeyi bertaraf etme amacı ile bile bile yapılmış olmasının yanı sıra, ‘makul bir şekilde’ gerçekleştirilmiş olması gerektiği belirtilmektedir. Aynı doğrultuda, YAK Kural A uyarınca makul (*reasonably*) bir şekilde yapılan fedakârlık ya da harcamalar müşterek avarya kapsamına alınmaktadır. Bunlara ek olarak, yapılan fedakârlığın makul ölçüler içerisinde gerçekleştirilmesi şartı, YAK’nın Üstün Kuralı’nda da (*Rule Paramount*) açıkça düzenlenmiştir. Bu kurala göre, makul olmayan herhangi bir fedakârlık ya da harcama, müşterek avarya kapsamında değerlendirilmez ve paylaştırmaya dâhil edilmez.

YAK ve TTK’da yer alan bu ortak düzenleme, fedakârlığın keyfi ya da abartılı bir şekilde yapılmasının önüne geçilmesini amaçlamaktadır. Makullük şartı, bu bağlamda müşterek avaryanın istisnai ve objektif esaslara dayanan bir denge kurumu olmasını sağlar. Özellikle, yapılabilecek diğer önlemlerin varlığı, fedakârlığın niteliği, taşımanın durumu ve geminin seyrüsefer özellikleri gibi unsurların hepsi bir bütün olarak değerlendirilir

Makullük kavramı burada sadece fedakârlığın objektif olarak fayda sağlamasını değil, aynı zamanda bu davranışın olayın gerçekleştiği andaki koşullara göre tedbirli ve özenli bir kaptan tarafından yapılabilir nitelikte olup olmadığını da içermektedir.⁴⁷

⁴⁷ Bkz. *Anglo-Grecian Steam Trading Co, Ltd. v T. Beynon & Co.* (1926) 24 Ll L Rep 122.



Örneğin, kaptan gemiyi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla denize yük atmaya karar verdiğinde, bu fedakârlığın tehlikeyi en etkili şekilde ortadan kaldıracak ve en fazla faydayı sağlayacak yükün seçilerek yapılması gerekir.⁴⁸ Aksi takdirde, yapılan eylemin makullük sınırlarını aştığı ve bu nedenle müşterek avarya kapsamında değerlendirilemeyeceği ileri sürülebilir. Bununla birlikte, kaptanın mutlak anlamda en isabetli tercihi yapma yükümlülüğü bulunduğu söylenemez, değerlendirme, olay anında mevcut olan somut koşullar çerçevesinde yapılacaktır.

Tehlike anında birden fazla eylem imkânı bulunduğu, kaptanın tedbirli bir kaptan gibi hareket etmesi şartıyla, bunlardan birini seçmekte serbest olduğu kabul edilir.⁴⁹ Örneğin, bir barınma limanına ihtiyaç duyulduğunda kaptan, yalnızca en yakın olanı değil, aynı zamanda mesafe, imkanlar ve maliyet gibi faktörleri dikkate alarak en elverişli limanı seçme inisiyatifine sahiptir.⁵⁰

Sonuç olarak, bir harcamanın ya da fedakârlığın müşterek avarya sayılabilmesi için, gemi kaptanının veya yetkili kişinin bu kararı verirken sahip olduğu bilgiler çerçevesinde rasyonel ve teamüle uygun hareket etmiş olması aranır. Burada yapılan hareketin makullüğü ile ilgili ölçüt objektiftir ve özenli bir kaptanın aynı durumda benzer şekilde hareket edip etmeyeceği hususuna göre karar verilir.⁵¹

Müşterek avarya kurumunun işlerlik kazanabilmesi ve yapılan fedakârlıkların veya katlanılan masrafların paylaşımına konu olabilmesi için zorunlu olan son temel koşul, yapılan eylemler neticesinde müşterek deniz sergüzeştine katılmış olan değerlerden en azından bir kısmının fiilen kurtarılmış olmasıdır.⁵² Müşterek avaryanın temelinde, ortak bir tehlike karşısında feda edilen veya harcanan değerlerin, bu fedakârlıktan yararlanan ve kurtulan diğer değerler tarafından orantılı olarak karşılanması fikri yatmaktadır. Dolayısı ile, eğer serüven sonunda hiçbir değer kurtarılamamışsa, paylaşılacak bir müşterek avarya fonu da oluşmayacaktır.⁵³

⁴⁸ Atılacak yükün seçimi ile ilgili örnek verilen olay, *Whitecross Wire Co v Savill* (1882) 8 QBD 653 davasından alınmıştır.

⁴⁹ *Montgomery and Company v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd* [1932] 1 KB 734.

⁵⁰ *Phelps, James & Co. v Hill* [1891] 1 QB 605.

⁵¹ Algantürk Light, 94

⁵² Engin, 509.

⁵³ Hudson ve Michael D. Harvey, para 6.12; Templeman ve diğerleri, para 26.10.



TTK'nın 1272. maddesi, müşterek avarya hareketini "ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması" olarak tanımlar ve bu hareketin "doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderlerin müşterek avarya sayılacağını" hükme bağlar. Bu tanımda yer alan 'korumak amacıyla' ifadesi ile 'sonucu olan zarar ve giderler' ibaresi birlikte değerlendirildiğinde, eylemin yalnızca niyete değil, aynı zamanda faydalı bir sonuca ulaşmasına da bağlı olduğu zımnen kabul edilmektedir.

Benzer şekilde, YAK Kural A'da müşterek avarya eylemini, "ortak deniz sergüzeştine katılmış olan malvarlığı unsurlarını karşılaştıkları bir tehlikeden korumak amacıyla, müşterek selamet için bilerek ve makul şekilde" yapılan olağanüstü bir fedakârlık veya harcama olarak tanımlar. Bu tanım da, koruma amacının gerçekleşmiş olmasını, yani eylemin faydalı bir netice doğurmuş olmasını örtük biçimde öngörmektedir.

Faydalı neticenin varlığı için gemi, yük ve navlun gibi müşterek deniz sergüzeştine dahil olan tüm değerlerin veya bunların tamamının kurtarılmış olması aranmaz. Bunlardan birinin, hatta yalnızca bir bölümünün kurtarılmış olması, müşterek avarya talebinin doğması ve paylaşım için bir fonun oluşması açısından yeterlidir. Ancak, bu noktada kritik olan husus, yapılan fedakârlık veya harcama ile elde edilen faydalı netice arasında doğrudan bir nedensellik bağının bulunmasıdır. YAK Kural C'de açıkça belirtildiği üzere, "Müşterek avarya hareketinin ancak doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve masraflar müşterek avaryaya kabul edilir." Dolayısıyla, eğer faydalı netice, yapılan müşterek avarya eyleminden tamamen bağımsız, başka sebeplerle (örneğin, sonradan gelişen bir hava değişikliği veya üçüncü bir kişinin müdahalesi gibi) ortaya çıkmışsa, yapılan fedakârlığın bu neticeye doğrudan katkısı bulunmadığı sürece müşterek avarya ilişkisi kurulamayacaktır. Fedakârlığın iradi ve makul olması tek başına yeterli olmayıp, bu fedakârlığın sonucunda bir faydanın elde edilmiş olması ve bu faydanın fedakârlıkla nedensellik bağı içinde bulunması esastır.

Faydalı neticenin değerlendirilmesi, YAK Kural G uyarınca, müşterek deniz sergüzeştinin sona erdiği yer ve zamandaki değerlere göre yapılır.⁵⁴ TTK m. 1279 da aynı doğrultuda, zararın tespiti ve paylaşılması hususunun varma

⁵⁴ Ayrıca bkz. *The Gratitude* (1801) 3 C Rob 240.



yerinde yapılacağını hükme bağlamıştır. Dolayısı ile, müşterek avarya eylemi, o anki tehlikeyi bertaraf etmiş dahi olsa, daha sonra meydana gelen ve müşterek avarya eylemiyle ilgisi olmayan bir sebeple gemi ve yük tamamen zayi olursa, katkıda bulunacak bir değer kalmayacağından müşterek avaryadan söz edilemeyecektir. Nitekim İngiliz mahkemesinin *Chellew v Royal Commission on the Sugar Supply*⁵⁵ kararında, yapılan olağanüstü fedakârlık sonucunda gemi ve yük tehlikeden kurtulmuş, fakat varma limanına ulaşmadan bunlar tamamıyla ziya olmuş, sonuç olarak da yük ilgisi müşterek avarya garamesine hiç katılmamıştır.

Her ne kadar TTK'da veya YAK'nda 'faydalı netice' ifadesi açıkça bir unsur olarak sayılmasa da, hem ulusal hem de uluslararası öğretide ve içtihatlarda, müşterek avaryanın mantıksal bir sonucu ve zımnî bir koşulu olarak kabul edilmektedir. Yapılan fedakârlık veya harcamanın, ortak serüvene katılan değerler açısından anlamlı ve olumlu bir sonuç doğurması, müşterek avarya kurumunun temelini oluşturan hakkaniyetli risk ve zarar paylaşımının bir gereğidir.

IV. MÜŞTEREK AVARYA TALEPLERİNDE KUSUR: YAK KURALI

1. Müşterek Avarya ve Kusur İlişkisinin Temel Prensipleri

Müşterek avarya, yukarıda da açıklandığı üzere, deniz ticaretinde karşılaşılması muhtemel olağanüstü tehlikelerin, müşterek bir deniz sergüzeştine katılan tüm menfaat sahipleri arasında hakkaniyetli bir şekilde paylaştırılmasını amaçlayan hukuki bir müessesedir. Bu sistemin temelinde, çıkılan seferin selametinin ortak olduğu ve bu nedenle bir tehlikeden korunmak amacıyla iradi olarak yapılan fedakârlıkların tüm menfaat sahiplerinin yararına olacağı, dolayısıyla bu fedakârlıkların bedelinin yalnızca bir tarafa değil, tüm taraflara paylaştırılması gerektiği düşüncesi yer almaktadır.⁵⁶

Ne var ki, bu hakkaniyet odaklı paylaşım yapısı, müşterek avarya eylemine yol açan tehlikenin, deniz sergüzeştine katılan taraflardan birinin **kusurlu davranışı** sonucunda meydana gelmesi durumunda daha karmaşık bir hukuki zemin ortaya çıkmaktadır. Zira, özel hukukta evrensel bir ilke olan *nemo auditur propriam turpitudinem allegans*, yani 'hiç kimse kendi kusuruna dayanarak hak talebinde bulunamaz' prensibi, müşterek avarya hukukunda da uygulama alanı

⁵⁵ [1921] 2 KB 627; [1922] 1 KB 12.

⁵⁶ Richard Williams, *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance* (Gard AS 2013), 233.



bulur.⁵⁷ Bu ilkeye göre, bir taraf, kendi kusuruyla ortaya çıkan bir tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla yaptığı fedakârlık ya da harcamalar için, diğer masum taraflardan katkı talep edemez.⁵⁸ Fakat bu durum, eylemin bir ‘müşterek avarya eylemi’ olma niteliğini etkilemez.

Müşterek avarya kapsamında bir tarafın katkı talebinin engellenebilmesi için, o tarafa atfedilen kusurun hukuken sorumluluk doğuracak nitelikte olması gerekir. Başka bir deyişle, kusurun yalnızca fiilen var olması yetmez, aynı zamanda bu kusur nedeniyle, ortaya çıkan zarardan dolayı söz konusu tarafın hukuken sorumlu tutulabilir olması gerekir. Bu tür kusurlar, İngiliz hukuk literatüründe ‘dava edilebilir kusur’ (*actionable fault*) olarak tanımlanır.

Bu değerlendirme, müşterek avarya sayılan fedakârlık ya da masraf gerçekleştirilmemiş olsaydı ve tehlike gerçekleşerek diğer taraflara zarar vermiş olsaydı, bu zarar bakımından kusurlu tarafın sorumluluğunun olup olmayacağı ölçütüne göre yapılır.⁵⁹ Zira kusuru ile zarara sebep olan tarafın, müşterek avarya eylemini aslında tüm tarafların menfaati için değil, aksine kendi kusuru sebebiyle ortaya çıkabilecek zararın engellenmesi amacıyla yaptığı kabul edilir. Başka bir deyişle, kusurlu taraf kendi kusuru sebebiyle bu duruma sebep olmuş ve eğer müşterek avarya eylemi yapılmıyaydı, bu kusur sebebiyle zaten sorumlu tutulacaktı. Dolayısıyla, yapılan eylemin tüm tarafların menfaatine olduğu ve bu sebeple masum tarafların, kusurlu tarafın kusuru ile sebep olduğu zarara katılımlarının beklenmesi hakkaniyete aykırıdır.

Kusurun dava edilebilir nitelikte olup olmadığı, büyük ölçüde taraflar arasındaki **taşıma sözleşmesinin hükümlerine** göre değerlendirilir. Örneğin, taşıyanın gemiyi sefere çıkmadan önce denize elverişli hâle getirme yükümlülüğünü gerektiği gibi yerine getirmemesi ve bu ihmalin doğrudan bir müşterek avarya olayına yol açması, genellikle davaya konu edilebilir bir kusur

⁵⁷ Cornah, para D.02.

⁵⁸ Templeman ve diğerleri, para 26.16. Bu ilkenin uygulamasına ilişkin İngiliz içtihatları için bkz. *Schloss v Heriot* (1863) 14 C.B.(N.S.) 59; *Johnson v Chapman* (1865) 19 C.B.(N.S.) 563; *The Ettrick* (1881) L.R. 6 P.D. 127 at 135, 137; *Pirie v Middle Dock Co* (1881) 44 L.T. 426, 429; *Strang v Scott* (1889) 14 App. Cas. 601 at 608; *Hain SS Co v Tate & Lyle* (1934) 41 Com. Cas. 350; *The Susan v Luckenbach* [1951] P. 197. Aynı doğrultuda, Amerika mahkemelerinin yaklaşımı için bkz. *Cheraw & Salisbury Railroad Co v Broadnax* 109 Penn.St. 432 (1885); *Hurlbut v Turnure* 81 Fed. R. 208 (1897); *The Irrawaddy* 171 U.S. 187 (1897).

⁵⁹ Cornah, para D.03.



(*actionable fault*) olarak kabul edilir.⁶⁰ Ancak burada önemli olan husus, yukarıda bahsedilen *actionable fault* kıstasının sağlanıp sağlanmadığıdır.

Eğer gemi denize elverişli değilse, ancak taşıma sözleşmesi Lahey⁶¹ veya Lahey-Visby Kuralları'na⁶² tabi olarak yapılmışsa ve taşıyan, bu kuralların 3. maddesinin 1. fıkrası uyarınca gemiyi denize elverişli hâle getirmek için gerekli özeni gösterme yükümlülüğünü (*due diligence*) yerine getirmişse, bu durumda taşıyanın kusuru *actionable* olma niteliğini kaybedecektir. Çünkü taşıyan, müşterek avarya eylemi yapılmamış olsaydı dahi, bu kusuru sebebiyle sorumlu tutulamayacaktı, zira Lahey-Visby hükümleri gereği, yerine getirmesi gereken yükümlülüğünü gerekli özeni göstererek (*due diligence*) ifa etmiş sayılacaktı.

YAK da, bu konuyu Kural D kapsamında özel olarak şu şekilde düzenlemiştir:

“Fedakârlık veya masrafa yol açan olay deniz sergüzeştine katılan taraflardan birinin kusuru sonucu doğmuş olsa bile, müşterek avarya paylaşması yapılır. Ancak bu kural kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek talep ve savunma haklarını veyahut kusurlu tarafın talep veya savunma haklarını etkilemeyecektir.”

Bu hükmün ilk kısmı, müşterek avarya dispeç işlemi sırasında olayın temelinde yer alan kusurun dikkate alınmayacağını, dolayısıyla yapılan fedakârlığın ya da harcamanın, müşterek avarya kapsamında değerlendirilmesini engellemeyeceğini düzenlemektedir. Bir başka deyişle, dispeç raporu kusur durumunu göz ardı ederek, sanki kusur yokmuş gibi hazırlanacak ve garamme payları belirlenecektir.⁶³ Ne var ki Kural D'nin ikinci cümlesi, bu paylaşım planının **ifası aşamasında**, kusursuz tarafın, kusurlu tarafa karşı sahip olduğu savunma ve defi haklarını kullanabilmesine açıkça imkân tanımaktadır.

Bu bağlamda, kusur, yapılan fedakârlığın müşterek avarya niteliğini ortadan kaldırmaz fakat **kusurlu tarafın, masum tarafların katkılarından ne ölçüde faydalanabileceğini sınırlar**. Diğer bir ifadeyle, kusurlu taraf, kendi kusuruyla

⁶⁰ Williams, 236.

⁶¹ Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*). Türkiye, Lahey Kurallarını 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun’la (RG: 22.2.1955/8936) onaylamıştır.

⁶² 1968 tarihli “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol” (*Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924*).

⁶³ Williams, 236.



ortaya çıkan bir tehlikeye karşı yapılan fedakârlık veya harcamadan dolayı, bu kusur nedeniyle kendisine karşı dava hakkı bulunan masum taraflardan katkı payı talep edemez. Öte yandan, kusurlu tarafın malvarlığı unsurları, dispeç kapsamında yapılan diğer fedakârlıklara katkı sağlamakla yükümlü olmaya devam eder. Masum taraflar ise hem birbirlerinden hem de kusurlu taraftan katkı talep edebilirler.

Bu ilkenin arka planında, tarihsel süreç içinde gelişen ve İngiliz hukukunda ‘*circuity of action*’⁶⁴ olarak adlandırılan yaklaşım yer alır. Buna göre, aynı uyuşmazlık için ayrı ayrı taleplerin değerlendirilmesi yerine, doğrudan kusurlu tarafın katkı payı alamayacağı kabul edilmiştir. Bir başka ifadeyle, garamenin tüm taraflar arasında sanki kusur yokmuş gibi paylaştırılıp, sonrasında masum tarafların kusurlu taraftan ayrıca talepte bulunmaları gerek usul ekonomisi gerekse ticari hayat açısından isabetsiz görülmüştür. Öte yandan, kusurlu tarafın katkı alamayacağı ilkesi kişinin kendi kusurunun sonucu olarak ortaya çıkan zarar için katkı almaması prensibi ile de savunulmaktadır.⁶⁵

Müşterek avaryada kusurun etkisi, her ne kadar 6102 sayılı TTK’da özel olarak düzenlenmemiş ve YAK’a yapılan atıf ile yetinilmiş olsa da, yukarıdaki açıklamalar Türk hukuk öğretisi açısından da geçerlidir. Zira bu konu, 6762 sayılı mülga TTK’nın 1181. maddesinde YAK ile aynı doğrultuda düzenlemiştir. İlgili madde şu şekildedir:

“Tehlikenin üçüncü bir şahsın veya ilgililerden birinin kusurundan doğmuş olması, müşterek avarya hükümlerinin tatbikına mani olmaz. Şu kadar ki; böyle bir kusuru olan ilgili sadece kendi uğradığı zarar için herhangi bir tazminat isteyemeyeceği gibi sebep olduğu avarya garamesine iştirak edenlerin bu yüzden uğradıkları zararlardan da onlara karşı mesul olur.”

Bu kapsamda son olarak, özellikle Amerikan hukukunda mevcut olan önemli bir farktan bahsetmek gerekir. Yukarıda da belirtildiği gibi, kusurlu tarafın kusuru ancak dava edilebilir nitelikteyse, diğer tarafların müşterek avarya katkısından yararlanma hakkını kaybeder. Yani, kusurun dava edilebilir olması şarttır. Ancak Amerikan Yüksek Mahkemesi’nin (*US Supreme Court*) *The Irrawaddy*⁶⁶ kararından itibaren yerleşik hale gelen içtihadı göre, müşterek avarya olayına

⁶⁴ *Circuity of action*, hukukumuzdaki usul ekonomisi ilkesine benzer bir gerekçeye dayanmaktadır.

⁶⁵ Daha detaylı bir tartışma için bkz. Francis D. Rose, *General Average: Law and Practice* (B. 2, LLP 2005) para 4.6.

⁶⁶ *Strang, Steel & Co v A. Scott & Co* (1899) 14 App. Cas. 601.

⁶⁶ *The Irrawaddy* (1898) 171 US 187.



taşıyanın ihmali sebep olmuşsa ve bu ihmâl taşıyanı hasardan sorumlu tutumuyor olsa bile, taşıyan müşterek avarya katkısı talep edemez.⁶⁷ Bu yaklaşım, YAK Kural D ile uyumlu olan ve uluslararası deniz ticaretinde yaygın olarak kabul gören, sorumluluktan muaf tutulan bir kusurun müşterek avarya talebini engellememesi gerektiği ilkesine aykırıdır.

Amerikan hukukuna özgü bu durumun bertaraf edilmesi ve taşıyanın, sorumlu tutulmadığı kusurlarından kaynaklanan müşterek avarya olaylarında dahi katkı payı alabilmesini sağlamak amacıyla, taşıma sözleşmelerine, özellikle ABD ile yapılan taşımalarda, ‘New Jason Clause’ (Yeni Jason Klozu) adı verilen bir kloz eklenmesi yaygın bir uygulama haline gelmiştir.⁶⁸

New Jason Klozu, müşterek avarya kapsamında yapılan bir fedakârlığın, eylem taşıyanın ihmali sonucu gerçekleşmiş olsa bile, eğer bu ihmâl taşıyanı hukuken, sözleşme gereği ya da başka bir yolla sorumlu kılmıyorsa, diğer ilgililerin bu fedakârlığa müşterek olarak katılmalarını öngörür. Başka bir deyişle, taşıyanın sorumlu tutulamayacağı bir ihmalle ortaya çıkan zarar veya masraflarda, diğer taraflar müşterek avarya çerçevesinde katkıda bulunmakla yükümlü olur.⁶⁹ Dolayısı ile, bu klozun yer aldığı taşıma sözleşmeleri, gerek YAK hükümlerine, gerekse Türk ve İngiliz hukuk doktrinlerine uygun hale gelmiş olur.⁷⁰

2. Müşterek Avarya Kararına Sebep Olan Kusur ile Eylemin Kusurlu İcrası Arasındaki Hukuki Ayrım

Müşterek avarya taleplerinde kusurun etkisi, bu kusurun niteliğine, gerçekleştiği zamana ve fonksiyonuna bağlı olarak farklı sonuçlar doğurabilir. Yukarıda açıklanan ve müşterek avarya eylemine sebep olan kusur ile hukuka uygun bir müşterek avarya eyleminin kusurlu ifası arasında, sonuçları bakımından esaslı bir fark bulunmaktadır.

İlk tür, yani müşterek avarya eylemine sebep olan kusur, kural olarak taşıyanın sözleşmeden veya yasadaki kaynaklanan yükümlülüklerini ihlâl etmesi sonucu tehlikenin doğmasına bizatihi neden olması hâlini ifade eder. Bu tür bir kusur,

⁶⁷ Hudson ve Harvey, para 9.20.

⁶⁸ Jason Klozu, adını 1912 tarihli *The Jason* davasından almıştır. Bu davada ABD Yüksek Mahkemesi, bu tür klozların geçerliliğini kabul etmiştir. Bkz. *The Jason*, 225 U.S. 32.

⁶⁹ Williams, 237.

⁷⁰ BIMCO tarafından hazırlanan ‘New Jason Clause’ için bkz. <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/new_jason_clause/> s.e.t 10 Haziran 2025.



eğer hukuken ‘*actionable fault*’ sıfatını taşıyorsa, yani zarara uğrayan tarafça dava konusu edilebilecek hukuki bir mahiyet arz ediyorsa, YAK Kural D uyarınca katkı talebini bütünüyle ortadan kaldırır. Zira bu durumda, müşterek avarya olayını doğuran davranış, tümüyle kusurlu tarafa isnat edilmekte ve bu davranış aynı zamanda masum taraf için de bir dava hakkı doğurmaktadır.

*Schloss v Heriot*⁷¹ davası bu bağlamda klasik bir örnek teşkil etmektedir. Geminin sefere elverişsiz hâlde yola çıkarılması neticesinde meydana gelen yangın, taşıyanın açık kusuruna dayandığı için katkı talebi reddedilmiştir. Nitekim bu tür durumlarda, avarya eyleminin esasen müşterek menfaat uğruna değil, donatanın kendi kusuruyla sebebiyet verdiği bir zararın sonuçlarını bertaraf etmek amacıyla gerçekleştirildiği kabul edilmektedir.

Bununla birlikte, unutulmamalıdır ki bu tür bir kusurun varlığı müşterek avaryanın hukuki mevcudiyetini etkilemez. Başka bir ifadeyle, olayın sebebi kusurlu bir davranış olsa dahi, eğer somut olayda müşterek avarya unsurları mevcutsa, gerçekleştirilen eylem yine de müşterek avarya niteliği taşır.⁷² Bu durumda, yapılan fedakârlık için Türk Ticaret Kanunu’nun 1278. maddesi ve devamındaki hükümler uyarınca dispeç yaptırılır. Üstelik kusurlu taraf da dispeç hesaplamasına dahil edilir; ancak kusuru nedeniyle katkı payı alamaz. Böyle bir durumda, müşterek avarya garamesi yalnızca masum taraflar arasında paylaşılır.⁷³

İkinci tür ise müşterek avarya eyleminin kusurlu olarak uygulanması hususudur. Bir başka deyişle, kaptanın hukuka uygun biçimde aldığı müşterek avarya kararına rağmen, bu kararın ifası sırasında yapılan teknik ya da operasyonel hatalar bu kapsamda değerlendirilir. Buradaki hukuka uygunluk denetimi, somut olayın, bu çalışmanın önceki bölümlerinde incelenen müşterek avarya unsurlarını taşıyıp taşımadığı ölçüsünde yapılır. Yani, söz konusu unsurların mevcudiyeti halinde, kaptanın müşterek avarya kararı alması yerindedir, fakat müşterek avarya eylemi kusurlu olarak icra edilmiştir. Dolayısı ile bu kapsamda söz konusu olan kusur, müşterek avarya eylemini doğuran olayın nedeni olmayıp, yalnızca uygulama aşamasındaki bir eksikliktir. Bu tür bir kusurun varlığı halinde daha karmaşık bir hukuki tartışma ortaya çıkmaktadır.

⁷¹ *Schloss v Heriot* (1863) 14 C.B.(N.S.) 59.

⁷² Rose, para 4.26.

⁷³ *Strang, Steel & Co v A. Scott & Co* (1899) 14 App. Cas. 601.



Müşterek avarya eyleminin kusurlu olarak icrası sebebi ile ortaya çıkan bir zararın varlığı halinde, bu kusur ile zarar arasındaki illiyet bağı önem kazanır. Bir başka deyişle, bu kusurun illiyet bağını koparan yeni bir neden (*novus actus interveniens*) olup olmadığının değerlendirilmesi gerekir.

Kusur, önceki olaylar zincirinden tümüyle ayrı, yeni bir neden teşkil etmiyorsa müşterek avarya niteliği ortadan kalkmaz. Fakat bu durum, masum tarafların ayrıca taleplerine hanel getirmez. Kusurun illiyet bağını kesen yeni bir neden olduğu kabul edildiğinde ise zarar artık müşterek avarya eyleminin sonucu olmaktan çıkar, yeni ve bağımsız bir sebebin sonucu sayılır.⁷⁴ Ne var ki, olağanüstü bir tehlikenin varlığı altında alınan kararların, doğaları gereği belirli ölçüde hata içerebileceği de kabul edilmelidir. Dolayısıyla, eylemin icrasındaki kusur nedensellik bağını kesecek mahiyette değilse, müşterek avarya eyleminin hukuki niteliğini ortadan kaldırmayacaktır.

Örneğin *Australian Coastal Shipping Commission v Green*⁷⁵ kararında, kötü hava koşulları sebebi ile rıhtım bağları kopan bir geminin römorkör vasıtası ile güvenliğinin sağlanması gerekmiştir. Bu kapsamda, rıhtımda bulunan ve geminin acentası olarak görev yapan personel tarafından bir kurtarma sözleşmesi üzerinde anlaşılmış, fakat operasyon sırasında kurtarma görevini icra eden römorkör tam ziya olmuştur. Römorkörün sahibi, uğradığı zararın karşılanması amacıyla New South Wales Yüksek Mahkemesi (*Supreme Court of New South Wales*) nezdinde dava açmış, ancak römorkörün denize elverişli olmaması gerekçesiyle bu talep reddedilmiştir.⁷⁶

Geminin donatanı, bu süreçte yapılan yargılama giderlerini müşterek avarya garamesine dahil etmek istemiş fakat yük ilgililerinin itirazı ile karşılaşmıştır. Bu noktada, müşterek avarya eyleminin icrası için verilen bir kararın doğal sonucu olarak öngörülebilecek (*foreseeability*) diğer sonuçların da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği iddiası ortaya atılmıştır.⁷⁷ Bir başka deyişle, römorkör ile anlaşılırken bu tür bir sonucun da ortaya çıkabileceği öngörülebilir olduğundan, bunun da müşterek avarya sayılması gerektiği hususu tartışılmıştır.

Buna karşılık, Kanada Yüksek Mahkemesi'nde (*Canada Supreme Court*) görülen daha sonraki bir davada ortaya çıkan benzer bir durum karşısında bu

⁷⁴ Templeman ve diğerleri, para 26.43

⁷⁵ [1971] 1 Q.B. 456.

⁷⁶ [1971] 1 Q.B. 459.

⁷⁷ *Australian Coastal Shipping Commission v Green* [1971] 1 Q.B. 456, 468.



iddia isabetli olarak reddedilmiş ve kusurun niteliğinin nedensellik bağına bağlı olarak değerlendirilmesi gerektiği şu şekilde açıklamıştır:⁷⁸

“if it be shown that loss or damage to cargo has been caused by the negligence of the master in carrying out the general average procedure, it can no longer be said that it was direct consequence of the general average act. The chain of causation is broken by the intervention of a new cause.”

(Eğer, kaptanın müşterek avarya eylemini icra ederken kusuru nedeniyle yükte kayıp veya zarar meydana geldiği ortaya konulursa, artık söz konusu zararın müşterek avarya eyleminin doğrudan sonucu olduğu söylenemez. Nedensellik zinciri, araya giren yeni bir sebeple kesintiye uğramış olur.)

Dolayısıyla, zararın meydana gelmesine en fazla katkıda bulunan neden (*proximate cause*) her somut olayda ayrı ayrı değerlendirilmeli, eğer bu neden, önceki olaylar zincirini kesen yeni bir sebep olarak kabul edilirse, artık söz konusu zararın eylemin icrasındaki kusur sebebiyle kaynaklandığı kabul edilecektir.

Son olarak, YAK'nın numaralı hükümleri de dikkate alınmalıdır. Örneğin, *Corfu Navigation v Mobil Shipping*⁷⁹ davasında, gemi sahipleri, geminin yeniden yüzdürülmesi amacıyla gerçekleştirilen ve yeterli hazırlık ile planlama yapılmadan icra edilen bir operasyon sırasında makinelerde meydana gelen hasar için Kural VII kapsamında müşterek avarya katkısı talep etmişlerdir. Fakat yük ilgilileri, operasyonun kusurlu olarak yürütüldüğü ileri sürülmüş ve söz konusu kusurun nedensellik bağı kopardığını ve bu sebeple zararın artık müşterek avarya kapsamına alınamayacağını savunmuşlardır. Ancak mahkeme bu görüşü reddetmiş ve Kural VII uyarınca, bu tür zararların zaten müşterek avarya eyleminin doğrudan sonucu olarak öngörüldüğünü vurgulamıştır. Dolayısıyla zarar, önceki olaylar zincirinden bağımsız bir sebebin sonucu olarak değil, bizzat müşterek avarya fiilinin doğal sonucu olarak değerlendirilmiştir.⁸⁰

⁷⁸ *Federal Commerce & Nav Co Ltd v Eisenerz GmbH (The Oak Hill)* [1975] 1 Lloyd's Rep. 105.

⁷⁹ [1991] 2 Lloyd's Rep. 52.

⁸⁰ Bu davadaki değerlendirme YAK 1974 uyarınca yapılmıştı. Benzer bir talebin, her ne kadar Kural VII'nin lafzı esasen değişmemiş olsa da 'üstün kural' (*rule paramount*) hükmü nedeniyle 1994, 2004 ve 2016 tarihli metinler kapsamında yapılması halinde muhtemelen başarısız olacağı savunulmaktadır. Bkz. Templeman ve diğerleri, para 26.43.



3. Kusura Rağmen Katkı Talebi: Sözleşmeden veya Yasadan Kaynaklanan Muafiyet

Müşterek avarya sisteminin temel mantığı, bir tehlikeden kurtulmak uğruna ve ortak menfaat için yapılan makul fedakârlıkların, bu menfaate taraf olanlar arasında orantılı şekilde paylaştırılmasına dayanır. Ancak önceki bölümlerde de açıklandığı üzere, ortak deniz sergüzeştine katılan taraflardan birinin müşterek avarya kararı alınmasına bizatihi kendi kusuru ile yol açması ve bu kusurun aynı zamanda hukuken sorumluluk doğurabilecek nitelikte olması halinde (*actionable fault*), kusurlu taraf katkı talep edemez. Bununla birlikte, taraflar arasındaki sözleşme hükümleri veya yürürlükteki yasal düzenlemeler, bu kapsamda ortaya çıkacak sonucu değiştirebilir. İşte bu noktada, sözleşmeden ya da yasadaki kaynaklanan muafiyetlerin müşterek avarya rejimindeki etkisi ortaya çıkar.

Muafiyet hükümleri, taşıma sözleşmeleri, konişmentolar ve sigorta poliçelerinde sıklıkla yer alan ve taşıyanın belirli türden kusurları nedeniyle doğacak zararlardan sorumluluğunu ya sınırlayan ya da tamamen ortadan kaldıran hükümlerdir. Şayet ortaya çıkan zarar, bu tür bir muafiyet hükmünün kapsamında kalıyorsa, kusurlu tarafın artık bu zarardan ötürü hukuken sorumlu tutulması mümkün değildir. Bu durumda, her ne kadar fiili bir kusur mevcut olsa da bu kusur artık talep edilebilir (*actionable fault*) olma niteliği taşımaz. Dolayısıyla, kusurlu tarafın müşterek avarya katkı talebinin de bu kusur nedeniyle reddedilmesi söz konusu olamaz.

Zira, sözleşmesel veya yasal bir muafiyetin mevcut olduğu hâllerde, katkı talebinin yalnızca kusur olgusuna dayanılarak reddedilmesi, söz konusu muafiyet hükmünün hukuki işlevinin fiilen ortadan kaldırılması anlamına gelir. Başka bir ifadeyle, eğer kusura dayalı sorumluluk, taraflar arasındaki sözleşme veya yürürlükteki bir kanun hükmüyle açıkça dışlanmışsa, artık ilgili eylem hukuken sonuç doğurmayacak ve bu nedenle katkı talebinin reddi de mümkün olmayacaktır.⁸¹

Bu değerlendirme, YAK'nın D maddesinde yer alan “*but this shall not prejudice any remedies or defences...*” (ancak bu kural kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek talep ve savunma haklarını veyahut kusurlu tarafın talep ve savunma haklarını etkilemeyecektir) ibaresiyle de örtüşmektedir. Anılan hüküm,

⁸¹ Cornah, para D.03; Templeman ve diğerleri, para 26.18. Ayrıca bkz. *MT “Cape Bonny” Tankership GMBH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Company of China Limited, Beijing Branch* [2017] EWHC 3036 (Comm); [2018] 1 Lloyd’s Rep. 356.



masum tarafların sahip olduğu yasal başvuru yollarını saklı tutarken, kusurlu tarafın da geçerli bir muafiyet düzenlemesine dayanarak katkı talebinde bulunabileceğini dolaylı olarak teyit etmektedir.

Bununla birlikte, katkı talebine karşı ileri sürülen muafiyet hükümlerinin kendileri de belirli sınırlamalara tabidir. Özellikle hükmün lafzı, kapsamı ve sözleşmenin genel yapısı içerisindeki konumu, bu düzenlemenin katkıya uygulanabilirliğini doğrudan etkiler. İngiliz hukukunda bu tür kloxların yorumu, sözleşmenin tamamı göz önünde bulundurularak ve ticari teamüller ışığında yapılmakta, muğlak ya da aşırı genel ifadeler ise sınırlı biçimde geçerli sayılmaktadır. Türk hukukunda da benzer bir yaklaşım benimsenmiş olup, özellikle Türk Borçlar Kanunu m. 115 uyarınca ağır kusur hâlinde önceden yapılan muafiyet anlaşmalarının geçersiz olduğu kabul edilmektedir.

Sonuç olarak, müşterek avarya rejiminde katkı hakkı yalnızca zararın ve fedakârlığın varlığına değil, kusurun hukuki niteliğine ve bu kusura karşı ileri sürülebilecek sözleşmesel veya yasal düzenlemelere göre şekillenir. Bir kusurun fiilen varlığı, tek başına katkı talebinin reddi için yeterli değildir. Önemli olan, bu kusurun dava edilebilirlik niteliğini haiz olup olmadığı ve hukuken sorumluluk doğuracak düzeyde bir ihlale karşılık gelip gelmediğidir. Eğer taraf, geçerli bir muafiyet hükmü çerçevesinde bu sorumluluktan açıkça muaf tutulmuşsa, katkı hakkı da korunacaktır. Bu şekilde müşterek avarya sistemi, yalnızca fiili olaylara değil, taraflar arasında kurulan hukuki ilişkilere de duyarlı bir denge mekanizması hâline gelir.

Bu çerçevede, muafiyet hükümlerinin müşterek avarya katkı rejimine etkisi, ilgili düzenlemenin hukuki niteliğine göre değerlendirilmelidir. Başka bir ifadeyle, söz konusu muafiyetin fiilen mevcut bir kusurun hukuki sonuçlarını gerçekten ortadan kaldırıp kaldırmadığı dikkate alınmalıdır. Bu değerlendirme yapılırken, hükmün lafzının yanında, özellikle sözleşmeden doğan ilişkilere tarafların gerçek iradesi ve sözleşmenin bütünü göz önüne alınmalıdır. İngiliz doktrini ve içtihatları, bu alanda tarihsel gelişim süreci içerisinde sistematik bir yapı inşa etmiş ve muafiyet hükümlerini kusura etkileri bakımından dört başlık altında kategorize etmiştir.⁸² Her ne kadar Türk hukukunda bu yönde açık bir tasnif bulunmasa da, mevcut düzenlemeler ile uygulamada yaygın olarak karşılaşılan kloxlar işlevsel sonuçları itibarıyla bu sistematikte büyük ölçüde örtüşmektedir. Bununla birlikte, her somut olayda muafiyetin geçerliliği ve

⁸² Cornah, para D.04.



kapsamı Türk hukukundaki normlara göre ayrıca değerlendirilmelidir. Özellikle ağır kusur hâlinde TBK m. 115'in açık hükmü gereğince, bu tür muafiyet hükümleri geçerlilik kazanamaz ve taşıyan katkı talep edemez hâle gelir.

A. Sorumsuzluk Kayıtları veya Mutlak Sorumsuzluk Klozları (*Provisions Preventing Any Legal Responsibility From Arising*) Olarak Adlandırılan ve Sorumluluğun Doğumunu Tamamen Ortadan Kaldıran Hükümler

Bu türdeki hükümler, kusur nedeniyle herhangi bir hukuki sorumluluğun doğmasını baştan engellediği için, fiilen mevcut olan bir kusur bulunsa dahi bu kusur, hukuk düzeni bakımından sonuç doğurmayan bir olay olarak kabul edilir. Bir başka deyişle, taşıyanın eylemi teknik olarak kusurlu olabilir, ancak yürürlükteki sözleşme hükümleri ya da yasal düzenlemeler kapsamında sorumluluğun tamamen bertaraf edilmiş olması, bu kusurun dava edilebilirlik vasfını (*actionable fault*) ortadan kaldırır. Böylece hukuken borç doğurucu bir sonuç meydana gelmez.⁸³

B. Muafiyet veya İstisna Klozları (*Provisions Excluding Liability For Loss or Damage*) Olarak Bilinen ve Belirli Türdeki Zarar veya Kayıplar Bakımından Kusurlu Tarafın Sorumlu Tutulamayacağına Dair Düzenlemeler

Bu tür düzenleme veya klozlar, kusur sebebiyle ortaya çıkan belirli türdeki zarar ya da kayıplar için bir borcun hukuken doğmasına engel olmamakla birlikte, bu borcun sonuç doğurmasını önleyen muafiyet hükümleridir. Başka bir ifadeyle, kusur mevcuttur ve hukuki olarak sorumluluk doğurabilecek niteliktedir ancak sözleşmede ya da yasada yer alan bir hüküm sebebiyle bu sorumluluğun sonuçları ortadan kaldırılır. Bu yönüyle, yukarıdaki birinci tür hükümler ile bir ayırım yapmak gerekir.

Hukuken borç doğurmayan hükümler ile bu tür düzenlemeler arasındaki temel fark, ilkinde borcun hukuk düzeninde hiç doğmaması, burada ise borcun doğmasına rağmen ilgili hüküm nedeniyle kusurlu tarafın bu borçtan kurtulmasıdır. Dolayısıyla, masum tarafların bu kusurlu eyleme yönelik talepleri söz konusu hüküm uyarınca ileri sürülebilir olmaktan çıkar. Bu kapsamda, bu tür bir düzenlemenin varlığı hâlinde, kusurlu taraf müşterek avarya

⁸³ *The Carron Park* (1890) 15 P.D. 203; *Milburn & Co v Jamaica Fruit Importing & Trading Co* [1900] 2 Q.B. 540.



paylaşımından katkı alabilir çünkü kusur artık dava edilebilir nitelikte kabul edilmez.⁸⁴

C. Sorumluluğu Belirli Bir Meblağ ile Sınırlandıran Hükümler (*Limitation of Liability Clauses*)

Üçüncü kategori, kusurlu tarafın sorumluluğunu ortadan kaldırmayıp yalnızca miktar veya kapsam itibarıyla sınırlayan hükümlerdir. Bu tür düzenlemeler, kusurun hukuki sonuçlarını tümüyle bertaraf etmez, aksine, kusurdan doğan borcun varlığı devam eder. Ancak söz konusu hüküm nedeniyle bu borcun ifasının sınırları daraltılmıştır. Dolayısıyla kusur, dava edilebilir nitelikte olmaya devam eder ve kusurlu tarafın müşterek avarya katkısı talebi, bu kusur nedeniyle reddedilebilir. İngiliz hukukunda bu ayrım açık biçimde benimsenmiş olup, söz konusu düzenlemelerin ‘*actionable fault*’ niteliğini ortadan kaldırmadığı kabul edilmektedir.⁸⁵

D. Zamanaşımı veya Hak Düşürücü Sürelere Bağlı Olarak Sorumluluğu Sona Erdiren Hükümler (*Clauses Which Exclude Liability Unless Suit is Brought within a Defined Period*)

Dördüncü tür, kusurlu tarafın dava edilebilir bir kusurunun bulunduğu ancak bu kusura ilişkin taleplerin zamanaşımı ya da hak düşürücü süre nedeniyle ne zaman sona ereceğini belirleyen hükümlerdir.⁸⁶ Bu tür durumlarda kusur, zararın meydana geldiği anda mevcut olup dava edilebilir niteliktedir ancak belirli bir sürenin geçmesiyle birlikte yalnızca ileri sürülebilirlik yönünden hukuki sonuç doğurmaktan çıkar. Dolayısıyla, kusura dayalı borç hukuken doğmuş olmakla birlikte, belirlenen süre içinde talep edilmezse dava edilebilir olma niteliğini yitirir. Bu gibi hâllerde, kusur hâlen ‘*actionable fault*’ niteliğini haiz olduğundan kusurlu tarafın müşterek avarya katkısı talebinin reddedileceği kabul edilmektedir.⁸⁷

Özetle, yukarıda belirtilen dört tür içinden ilk ikisinin, yani borcun doğumunu tamamen ortadan kaldıran hükümler ile belirli türdeki zararlar bakımından doğan borca bağlı sorumluluğu dışlayan hükümlerin, fiilen mevcut olan kusura bağlı sonuçları hukuken bertaraf ettiği kabul edilmektedir. Bu nedenle, muafiyet

⁸⁴ *Louis Dreyfus v Tempus Shipping* [1931] A.C. 726.

⁸⁵ Cornah, para D.08.

⁸⁶ Bu kapsamda en yaygın örnek, Lahey ve Lahey-Visby Kuralları’nın m. 3(6)’da düzenlenen bir yıllık süredir.

⁸⁷ *Goulandris Bros v B. Goldman & Sons* [1958] 1 Q.B. 74.



iddiasında bulunan taraf, söz konusu hükümlerin varlığını ve geçerliliğini ortaya koyabildiği ölçüde, müşterek avarya paylaşımına katılarak katkı alabilir. Buna karşılık, üçüncü ve dördüncü kategoriye giren düzenlemeler bakımından aynı sonuca varılamaz. Zira bu tür sözleşme ya da yasa hükümlerinin kusurun kendisini değil, yalnızca sonuçlarını sınırladığı veya ileri sürülmesini belirli bir meblağ ya da süreyle kısıtladığı kabul edilmektedir. Dolayısıyla kusur, eylemin gerçekleştiği anda hukuken mevcuttur ve borç doğurmaktadır. Böyle bir durumda, kusurlu tarafın bu tür hükümlere dayanarak müşterek avarya katkısı talep etmesi mümkün değildir.

Öte yandan, müşterek avarya katkısına karşı ileri sürülen kusur iddiasının her zaman taşıyana ilişkin olması gerekmez. Tehlikenin doğmasına bizzat yükün kendisinin veya yük ilgisinin davranışlarının neden olduğu hâller de mümkündür. Özellikle beyan edilmemiş tehlikeli yük taşınması gibi durumlarda, yapılan fedakârlığın zarara yol açması hâlinde, diğer ilgililerin katkı talebi, yük ilgisinin kusuruna dayanarak ileri sürülebilir. Bu gibi hâllerde, yük ilgilisi katkı alamaz, fakat sözleşmeden ya da yasadan kaynaklanan ve geçerli olan bir muafiyet hükmü mevcutsa, o da bu korumadan yararlanabilir.

Bu bağlamda, yük ilgisinin katkı talebine karşı ileri sürülebilecek bir diğer argüman da fedakârlık yapılan yükün, kendi doğasından ileri gelen bir kusur (*inherent vice*) sebebiyle tehlike yaratmış olmasıdır. Ancak yerleşik içtihadı göre, bu tür bir durumun mevcudiyeti tek başına katkı talebinin reddine gerekçe oluşturmaz. Zira bu tür durumlarda, katkı isteyen tarafın kendisine atfedilebilecek bir ihmal veya hukuka aykırılık bulunmadığı sürece, onun katkı hakkı saklıdır.

Nitekim, *House of Lords*'un içtihadına da konu olan bir olayda, kömür yükünün ambar içinde kendiliğinden tutuşması sonucu çıkan yangını söndürmek için gemiye su basılması gerekmiş ve bu müdahale neticesinde kömür yükü zarar görmüştür. Yük sahibinin katkı talebine karşı, kömürün doğası gereği kendiliğinden tutuşma özelliği ileri sürülmüşse de, mahkeme bu gerekçeyi yerinde bulmamış ve yük sahibinin müşterek avarya katkısı alabileceğine hükmetmiştir.⁸⁸

⁸⁸ *Greenshields v Stephens* [1908] 1 K.B. 51. Ayrıca bkz. *Johnson v Chapman* (1865) 19 C.B. (N.S.) 563; *Pirie v Middle Dock Co* (1981) 4 Asp. M.L.C. 388.



V. MÜŞTEREK AVARYADA KUSURUN KULÜP SİGORTALARINA ETKİSİ

Müşterek avarya rejiminde, yapılan olağanüstü fedakârlık ve harcamaların, bu eylemlerden fayda sağlayan tüm menfaat sahipleri arasında orantılı şekilde paylaşılması esastır. Uygulamada bu katkılar çoğu zaman yük ve tekne sigortaları aracılığıyla dolaylı biçimde karşılanır. Ancak özellikle konteyner taşımacılığı gibi çok taraflı deniz taşıma senaryolarında, yük ilgililerinin sayısının fazlalığı ve bireysel katkı paylarının görece düşük olması, taşıyan açısından katkının doğrudan tahsilini ekonomik olmaktan çıkarabilir.⁸⁹ Bu tür durumlarda taşıyan, katkı bedelini doğrudan sigortacıdan temin etmeyi tercih edebilir. Bu ihtiyacı karşılamak amacıyla birçok tekne sigortası poliçesine, belirli bir meblağa kadar olan müşterek avarya katkılarının sigorta şirketi tarafından doğrudan üstlenilmesini öngören ‘*General Average Absorption Clause*’ (Müşterek Avarya Emilim Klozu) eklenmektedir. Bu klozlar, özellikle düşük tutarlı katkılarda tahsilat sürecini hızlandırır ve taraflar arasındaki belirsizlikleri azaltır.⁹⁰

Hukukumuz, sigortacıyı müşterek avarya sürecinin doğal bir tarafı olarak kabul etmekte ve Türk Ticaret Kanunu’nun 1278 ve devamı maddeleri uyarınca dispeçin yaptırılması, itiraz edilmesi ve uygulanması aşamalarında sigortacıya aktif bir rol tanımaktadır. Bununla birlikte, müşterek avarya katkısının sigorta sistemi tarafından karşılanamaması hâliyle de karşılaşılabılır. Özellikle taşıyanın kusurlu bir eylemi müşterek avarya durumuna yol açmış ve bu kusur, YAK’nın D Kuralı uyarınca dava edilebilir nitelikte ise, bu durumda taşıyan katkı hakkını hukuken kaybedecektir.

Uygulamada, yük sigortacıları çoğu zaman dispeçin kesinleşmesini beklemeksizin katkı yükümlülüklerini karşılamayı üstlenmekte, bu taahhüt ise ‘*General Average Guarantee*’ adı verilen özel teminat belgeleriyle şekillenmektedir. Ancak, kusurun varlığı halinde, yük sigortacısı tarafından verilmiş bir garanti teminatı (*General Average Guarantee*) dahi, katkı hakkının hukuki geçerliliğini kendiliğinden tesis etmeyebilir. Zira bu tür garantiler, metin lafzına bağlı olmakla birlikte, taraflar arasındaki sözleşmesel sorumluluk

⁸⁹ Williams, 240.

⁹⁰ Örneğin bkz. Institute Hull Clauses 2003, m. 40; BIMCO General Average Absorption Clause 2018.



rejimini genişletmez, yalnızca mevcut hukuki durum çerçevesinde bir ödeme taahhüdü içerir.

Nitekim *The BSLE Sunrise*⁹¹ davasında, yük sigortacısı tarafından verilen garanti teminatında yer alan ve katkının ancak ‘*due properly*’ (usulüne uygun şekilde veya geçerli) olması halinde ödeneceğini garanti eden ifade, taşıyanın kusurlu olması ve bu nedenle müşterek avarya katkısı alma hakkının hukuken geçerli sayılmaması gerekçesiyle, taşıyanın katkı alamaması sonucunu doğurmuştur.

Bu noktada, tamamlayıcı bir yapı olarak Kulüp Sigortaları devreye girer. P&I kulüpleri, üyelerinin müşterek avarya katkısını kendi kusurları sebebiyle tahsil edemediği hâllerde, ortaya çıkan zararları belirli şartlarla teminat altına alabilir.⁹² Örneğin bu husus, The Standard Club kurallarının 3.14. maddesinde, ‘*unrecoverable general average contributions*’ (tazmin edilemeyen müşterek avarya katkıları) başlığı altında açıkça düzenlenmiştir.⁹³ Teminatın kapsamı, kulüpten kulübe değişiklik gösterebilmekle birlikte, genellikle belirli koşullara bağlanmıştır. Nitekim aynı madde uyarınca, taşıma sözleşmesinde Lahey veya Lahey–Visby Kuralları’nın IV(2)(a) maddesinde öngörülen ya da buna benzer nitelikte bir muafiyet hükmünün yer almaması hâlinde, tazmin edilemeyen katkının tamamı ya da bir bölümü kulüp tarafından da karşılanmayabilir.

Benzer şekilde, Steamship Mutual Kulübü tarafından yayımlanan Kurallar’da da katkı hakkının taşıyanın kusuru sebebi ile hukuken geçersiz hâle geldiği durumların kulüp sigortası kapsamında teminat altına alındığı ifade edilmiştir.⁹⁴ Ancak bu teminat mutlak değildir. P&I kulüpleri, katkı boşluğunu karşılamadan önce olayın niteliğini, taşıyanın davranış biçimini, YAK’nın uygulanabilirliğini ve üyelik şartlarını ayrıntılı biçimde değerlendirir. Taşıyanın kasıtlı ihmalinin veya ağır kusurunun söz konusu olduğu hâllerde kulüp, teminat sağlamayı reddedebilir.

⁹¹ *Navalmar UK Ltd v Ergo Versicherung AG (The BSLE Sunrise)* [2019] EWHC 2860 (Comm).

⁹² Steven J. Hazelwood ve David Semark, *P&I Clubs: Law and Practice* (B. 4, Informa 2010) para 10.206.

⁹³ Standard Club (2022), ‘Standard Club P&I Rule Book 2022/23’ <https://www.standard-club.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/rules/2022/SC_PI_Rules_2022-23_AD_20220208.pdf> s.e.t. 10 Haziran 2025.

⁹⁴ Steamship Mutual (2025), ‘Steamship Mutual P&I Rules 2025 London Class’ Kural 25 Cargo’s Proportion of General Average. <https://www.steamshipmutual.com/sites/default/files/medialibrary/files/3695%20Steamship%20Rule%20Book%20London%202025_0.pdf> s.e.t. 10 Haziran 2025.



Sonuç itibarıyla, taşıyanın kendi kusurundan kaynaklanan durumlarda müşterek avarya katkısından mahrum kalması hâlinde, ortaya çıkan zararların tümü ya da bir bölümü P&I kulüp sigortası kapsamında belirli şartlarla teminat altına alınabilir. Bu mekanizma, müşterek avarya sisteminde kusura dayalı sorumluluğu bertaraf etmeyi değil, aksine, sistemin kurumsal denge yapısını koruyarak taraflar nezdinde doğabilecek ağır ekonomik sonuçların hafifletilmesini amaçlamaktadır. Bununla birlikte, her somut durumda kulüp sigorta poliçesinin içeriği, katkı hakkının düşmesine sebep olan olayın hukuki niteliği ve taraflar arasında mevcut sözleşme düzenlemeleri birlikte ve dikkatle değerlendirilmelidir.

Bu çalışmanın esas odağı ‘kusur’ kavramı olmakla birlikte, kulüp sigortası kapsamında ele alınması gereken bir başka önemli husus da gemi ilgisinin kendi payına düşen ve ödemesi gereken müşterek avarya katkısının tekne sigorta bedelini aşması durumudur. Bir başka deyişle, dispeç sonucunda belirlenen ve gemi ilgisinin kendi payına düşen müşterek avarya katkısının, tekne sigorta poliçesinde öngörülen sabit sigorta bedelini aşması hâlinde, bu aşan kısmın doğrudan gemi ilgisi tarafından karşılanması gerekecektir.

Bu gibi hâllerde, P&I kulüpleri devreye girerek ‘*excess general average contribution*’ veya ‘*ship’s proportion of general average*’ olarak adlandırılan katkı boşluklarını belirli sınırlamalar dâhilinde teminat altına alabilir. Nitekim The Standard Club kurallarının 3.15. maddesinde, tekne sigortasının karşıladığı kısmı aşan miktarları belirli şartlar altında teminat altına almaktadır.⁹⁵

SONUÇ

Müşterek avarya kurumu, deniz ticaret hukukunun en köklü ve özgün yapılarından biri olarak, deniz yoluyla taşımacılığın doğasında var olan risklerin hakkaniyetli ve adil bir şekilde paylaşılmasını sağlar. Bu çalışma, müşterek avarya sistematığının en kritik unsurlarından biri olan kusur kavramını, York-Anvers Kuralları’nın D maddesi ekseninde detaylı şekilde inceleyerek, kavramsal ve uygulamalı düzeyde ortaya koymuştur.

Çalışmada, Türk, İngiliz ve Amerikan hukuk sistemlerinin müşterek avarya ve kusur ilişkisini farklı yaklaşımlarla ele aldığı tespit edilmiştir. Bu kapsamda,

⁹⁵ Standard Club.



ilgili hukuk sistemlerinin müşterek avarya ve kusur konusundaki genel uygulama ve yaklaşımları karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

Çalışmanın temel vurgusu, müşterek avaryada kusurun katkı yükümlülüğüne etkisinin salt varlık veya yokluk meselesi olmaktan öte, hukuken dava edilebilir bir kusurun bulunup bulunmadığı (*actionable fault*) üzerinden değerlendirilmesi gerektiğidir. Bu yaklaşım, özellikle Kural D’nin dispeç aşamasında kusurun dikkate alınmaması prensibi ile ifa aşamasında kusura dayalı savunma haklarının korunması arasındaki hassas denge ortaya çıkmaktadır. Böylece, katkı yükümlülüğünün hesaplanması sürecinde nesnel ve hakkaniyetli bir paylaşım hedeflenirken, kusurun hukuki sonuçları ödeme aşamasında hâlen belirleyici olmaya devam etmektedir. Bu iki aşamalı yaklaşım, müşterek avarya rejiminin ticari gerçeklerle ve hukuk tekniği ile uyumlu işleyişini sağlamaktadır.

Özellikle taşıyanın katkı talebinde bulunduğu durumlarda, kusurun ifa aşamasında yeniden gündeme gelmesi, sigorta ilişkileri açısından da büyük önem taşır. P&I kulüplerinin, kusur nedeniyle katkı hakkı sınırlandırılan taşıyanı belirli koşullarda güvence altına alması, müşterek avarya rejiminin sigortacılık boyutunu güçlendiren unsurlardan biridir. Ancak bu güvence mutlak olmayıp, poliçe kapsamı ve kusurun derecesi gibi somut koşullara bağlıdır. Böylece müşterek avarya, sadece teknik bir hesaplama değil, doğal hukuk, sözleşme serbestisi, sigorta uygulamaları ve ticari denge prensiplerinin kesiştiği çok katmanlı bir yapıya dönüşmektedir.

Sonuç olarak, müşterek avarya rejiminde kusur tartışmaları, somut olayın özel koşulları ve hukuki niteliği dikkate alınarak kapsamlı şekilde ele alınmalıdır. Kusurun dava edilebilirliği, katkı yükümlülüğünün paylaşımı ve tarafların hakları bakımından temel ölçüt olarak kabul edilmeli, geçerli muafiyet hükümleri ise kusurlu tarafın katkı talepleri üzerinde belirleyici olmalıdır.

KAYNAKÇA

‘York-Antwerp Rules 2016’ (*Comite Maritime International*, 2016)

14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun (RG: 22.2.1955/8936)

1968 tarihli “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol” (*Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924*)



6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG 14.02.2011/27846

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri

Algantürk Light SD, ‘How Have General Average Concepts Developed Across Maritime Countries And Jurisdictions?’ İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (2015) 14(28)

Algantürk Light SD, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (B. 2, Arıkan 2006)

Anglo-Grecian Steam Trading Co, Ltd. v T. Beynon & Co. (1926) 24 Ll L Rep 122

Arruda MA, ‘General Average Is a Necessity’ (2022) 13 Beijing L Rev 340

Athel Line v Liverpool and London War Risks Insurance [1944] K.B. 87

Australian Coastal Shipping Commission v Green [1971] 1 Q.B. 456; [1971] 1 Q.B. 459

BIMCO General Average Absorption Clause 2018

BIMCO, New Jason Clause

Birkley v Presgrave (1801) 1 East 220; *Svendsen v Wallace* (1884) 13 Q.B.D. 69

Burton v English (1883) 12 Q.B.D. 218

Castle Insurance v Hong Kong Shipping Co [1984] A.C. 226, 233

Chellew v Royal Commission on the Sugar Supply [1921] 2 KB 627; [1922] 1 KB 12

Cheraw & Salisbury Railroad Co v Broadnax 109 Penn.St. 432 (1885)

Constitutional Reform Act 2005

Corfu Navigation v Mobil Shipping [1991] 2 Lloyd’s Rep. 52

Cornah R, Lowndes & Rudolf: *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules* (B. 15, Sweet&Maxwell 2018)

Çetingil E, Kender R, Ünan S, *Müşterek Avarya Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2011)

Daniolos v Bunge & Co., Ltd. (1937) 59 Ll.L.Rep. 175



Engin M C, '6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya' (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 507

Federal Commerce & Nav Co Ltd v Eisenerz GmbH (The Oak Hill) [1975] 1 Lloyd's Rep. 105

Gauci G M, 'Of Piracy and General Average: Contribution in General Average for Ransom Payment Occasioned by Piratical Activity' (2019) 50(2) Journal of Maritime Law and Commerce

Gormley W P, 'The Development and Subsequent Influence of the Roman Legal Norm of Freedom of the Seas' (1963) 40 University of Detroit Law Journal 561

Goulondris Bros v B. Goldman & Sons [1958] 1 Q.B. 74

Greenshields v Stephens [1908] 1 K.B. 51

Hain SS Co v Tate & Lyle (1934) 41 Com. Cas. 350

Hudson N G ve Harvey M D, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (B. 3, Informa Law 2014)

Hurlbut v Turnure 81 Fed. R. 208 (1897); *The Irrawaddy* 171 U.S. 187 (1897)

Institute Cargo Clauses A, B and C (2009)

Institute Hull Clauses 2003

Institute Time Clauses Hulls 1/10/83

Institute Time Clauses Hulls 1/11/95

International Hull Clauses 1/11/03

Johnson and Another v Chapman (1865) 144 E.R. 907

Joseph Watson & Sons Ltd v Fireman's Fund Insurance Company of San Fransico (1922) 12 Ll L Rep 133

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 3, Filiz Kitabevi 2025)

Kender R, *Deniz Kazaları, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu* (Beta Basım Yayım Dağıtım, 1997)

Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading)



Kula N, ‘Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle “Zamanaşımı” Hususu’ (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727

Lex Rhodia de Iactu, Digesta 14.2.1 (Paulus)

Louis Dreyfus v Tempus Shipping [1931] A.C. 726

Mandaraka-Sheppard A, *Modern Maritime Law (Volume 2): Managing Risks and Liabilities* (B. 3, Informa 2013)

Marida Ltd v Oswal Steel (The Bijela) [1992] 1 Lloyd’s Rep. 636

Milburn & Co v Jamaica Fruit Importing & Trading Co [1900] 2 Q.B. 540

Montgomery and Company v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd [1932] 1 KB 734

Morrison S.S. Co v Greystoke Castle (The Cheldale) [1947] A.C.

MT “Cape Bonny” Tankschiffahrts GMBH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Company of China Limited, Beijing Branch [2017] EWHC 3036 (Comm); [2018] 1 Lloyd’s Rep. 356

Navalmar UK Ltd v Ergo Versicherung AG and another company (The BSLE Sunrise) [2019] EWHC 2860 (Comm)

Nesbitt v Lushington (1792) 4 TR 783

Okay S, ‘Müşterek Avarya Hukukunun Kısa bir Tarihçesi’ (1959) 24(1–4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 289

Paulsen G W, ‘Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law’ (1982) 57 Tulane Law Review 1065

Phelps, James & Co. v Hill [1891] 1 QB 605

Pirie v Middle Dock Co (1881) 44 L.T. 426

Pirie v Middle Dock Co (1981) 4 Asp. M.L.C. 388

Rose FD, *General Average: Law and Practice* (B. 2, LLP 2005)

Schloss v Heriot (1863) 14 C.B.(N.S.) 59

Simonds v White (1824) 2 B.&C. 805, 811



Sözer B, 'Barınma Müşterek Avaryası' (1971) Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, S 8

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, (Vedat Kitapçılık, 2016)

Standard Club (2022), 'Standard Club P&I Rule Book 2022/23'

Steamship Mutual (2025), 'Steamship Mutual P&I Rules 2025 London Class'

Steven J. Hazelwood SJ ve Semark D, *P&I Clubs: Law and Practice* (B. 4, Informa 2010)

Strang, Steel & Co v A. Scott & Co (1899) 14 App. Cas. 601

Tekil F, 'Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar' (2000) Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan

Tekil F, *Deniz Hukuku* (Alkım Yayınları, 2001)

Templeman M ve diğerleri, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average* (B. 21, 2024 Sweet&Maxwell)

The Cape Bonny [2017] EWHC 3036 (Comm)

The Carron Park (1890) 15 P.D. 203

The Ettrick (1881) L.R. 6 P.D. 127 at 135

The Gratitude (1801) 3 C Rob 240

The Irrawaddy (1898) 171 US 187

The Jason, 225 U.S. 32

The Longchamp [2014] EWHC 3445 (Comm)

The Seapool [1934] P. 53

The Susan v Luckenbach [1951] P. 197

Twiss T (ed), *Monumenta Juridica: The Black Book of the Admiralty* (1871)

Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Co (The Makis) [1929] 1 KB 187

Whitecross Wire Co v Savill (1882) 8 QBD 653

Williams R, *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance* (Gard AS 2013)

Wilson v Bank of Victoria (1867) L.R. 2 Q.B. 203

Yazıcıoğlu E, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 16, Filiz Kitapevi
2020)





-Çeviri / Translation-

THE LEGAL EFFECT OF FAULT IN GENERAL AVERAGE AND REFLECTIONS ON P&I COVERAGE: A COMPARATIVE ANALYSIS IN THE CONTEXT OF THE YORK-ANTWERP RULES*

*MÜŞTEREK AVARYADA KUSURUN HUKUKİ ETKİSİ VE KULÜP
SİGORTALARINA YANSIMASI: YORK-ANVERS KURALLARI BAĞLAMINDA
MUKAYESELİ BİR İNCELEME*

Dr. Furkan DOĞAN**

ABSTRACT

This article examines the legal effect of fault in the emergence of a peril giving rise to a general average act under the Turkish Commercial Code (TCC), the York–Antwerp Rules (YAR) and P&I Club insurance, with a comparative focus on Anglo-Saxon law, particularly English and American practice, alongside Turkish law. General average is founded on the principle that extraordinary, intentional and reasonable sacrifices or expenses made to safeguard the vessel and cargo engaged in a common maritime adventure from a shared peril should be proportionately borne by all parties benefiting from them. However, where the peril arises due to the fault of one party, this mechanism gives rise to complex legal questions. The article first analyses the historical development, legal nature and elements of general average within the framework of the

* Research Article, Received: 22.06.2025 / Accepted: 14.11.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1724828.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Attorney at Law, Doğan | Legal Consultants (furkan@doganlegal.com) (ORCID: 0000-0001-8289-077X).



TCC and YAR. It then considers the role of fault, emphasizing that factual fault alone is insufficient, the fault must be legally actionable. At the heart of the analysis lies Rule D of the YAR, which adopts a two-stage approach: fault is disregarded during the adjustment process but may be relied upon at the enforcement stage through defences. The study further differentiates between fault giving rise to the general average act itself and faults occurring during its execution, evaluating their causal relevance and the impact of contractual or statutory exemptions on the notion of actionable fault and contribution claims. Finally, it examines how P&I Club cover responds where the carrier is precluded from claiming contribution due to its own actionable fault, thereby illustrating the interrelationship between general average and liability insurance.

Keywords: •General Average •York–Antwerp Rules •Actionable Fault •Effect of Fault on General Average Contributions •P&I Club Insurance

ÖZ

Bu çalışma, müşterek avaraya yol açan tehlikenin ortaya çıkmasında kusurun hukuki etkisini Türk Ticaret Kanunu (TTK), York-Anvers Kuralları (YAK) ve Koruma ve Tazmin (P&I) sigortaları bağlamında ele almakta, bu kapsamda Türk Hukuku ile İngiliz ve Amerikan uygulamaları temelinde Anglo-Sakson Hukuku da mukayeseli olarak incelenmektedir. Müşterek avarya, ortak bir deniz sergüzeştine katılmış gemi ve yükün karşı karşıya kaldığı müşterek bir tehlikeden korunması amacıyla gerçekleştirilen, iradi ve makul olağanüstü fedakârlıkların ve giderlerin, bu tehlikeden menfaat sağlayan tüm taraflarca orantılı biçimde karşılanmasına dayanan bir kurumdur. Ancak bu paylaşım mekanizmasının adil şekilde işlemesi, tehlikenin taraflardan birinin kusurundan kaynaklanması hâlinde, karmaşık hukuki sorunları da beraberinde getirmektedir. Makalede, öncelikle müşterek avaryanın tarihsel gelişimi, hukuki niteliği ve kurucu unsurları TTK ve YAK hükümleri çerçevesinde analiz edilmekte, ardından kusur olgusunun müşterek avarya taleplerine etkisi değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, kusurun fiilen mevcut olmasının tek başına yeterli olmadığı, asıl belirleyici unsurun kusurun hukukî sorumluluk doğuracak nitelikte (*actionable fault*) olup olmadığı hususu incelenmektedir. Çalışmanın temel eksenini oluşturan YAK'nın D maddesi uyarınca, dispeçin hazırlanması aşamasında kusurun dikkate alınmaması, buna karşılık, ifa aşamasında kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek savunma ve defî haklarının korunması şeklindeki iki aşamalı yaklaşım değerlendirilmektedir. Ayrıca, eyleme bizatihi sebep olan kusurdan farklı olarak, müşterek avarya kararının icrası sırasında ortaya çıkan kusurların nedensellik bağı üzerindeki etkileri ile sözleşmeden veya yasadán kaynaklanan muafiyet hükümlerinin 'dava edilebilir kusur' kavramına ve dolayısıyla katkı taleplerine yansımaları ele alınmaktadır. Son olarak, taşıyanın kendi dava edilebilir kusuru nedeniyle müşterek avarya alacağından mahrum kalması durumunda, P&I Kulüp sigortalarının sağladığı teminat mekanizmaları değerlendirilerek, müşterek avarya rejiminin sigortacılık boyutuyla kurduğu yapısal ilişki ortaya konulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: •Müşterek Avarya •York-Anvers Kuralları •Dava Edilebilir Kusur •Kusurun Müşterek Avarya Katkılarına Etkisi •P&I Kulüp Sigortaları



I. THE DEVELOPMENT OF THE GENERAL AVERAGE CONCEPT

General average is one of the most fundamental institutions of maritime law, based on the principle that extraordinary sacrifices made to save the vessel and her cargo in the face of a common peril should be borne proportionally by all parties benefiting from this advantage.¹ Navigation at sea inherently involves various risks, and the balanced sharing of these risks is crucial for the safe completion of the voyage. This understanding has been institutionalized throughout history by the general average system, contributing to the sustainability of transport activities by ensuring that sacrifices are fairly shared among all stakeholders.² It should not be forgotten that the continuity and security of the supply chain directly affect not only vessel and cargo interests, but also the economic well-being of society at large. In this respect, general average has developed as a structure that brings ship owners and other stakeholders together in a commercial balance based on natural law principles, becoming an important institution that supports the continuity of maritime activities.³

The historical foundations of the general average institution date back to ancient times, and it is believed that the first regulations concerning this principle are based on the *Lex Rhodia de Iactu* rules, which are considered to have been applied in Rhodes.⁴ This principle, which continued to exist among maritime

¹ Ergon Çetingil, Rayegan Kender, Samim Ünan, *Müşterek Avarya Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2011) 33; Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku* (Alkım Yayınları, 2001) 380; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16th edn, Filiz Kitapevi 2020) 451; Bülent Sözer, ‘Barınma Müşterek Avaryası’ (1971) *Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi*, S 8, 93; Mark Templeman ve diğerleri, *Arnould’s Law of Marine Insurance and Average* (21st edn, 2024 Sweet&Maxwell) 26.06. See also, for the definitions provided in English case law. *Birkley v Presgrave* (1801) 1 East 220; *Svendsen v Wallace* (1884) 13 Q.B.D. 69.

² Marcos Aurelio de Arruda, ‘General Average Is a Necessity’ (2022) 13 Beijing L Rev 340, 342.

³ Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Maritime Law (Volume 2): Managing Risks and Liabilities* (3rd edn, Informa 2013) 654.

⁴ No written source from the Law of the Sea of Rhodes has survived to the present day. The most fundamental information on this subject and the reference to the principle of *iactus* (jettisoning cargo) is found in the *Digesta*, one of the fundamental sources of Roman law, compiled in the 6th century AD by order of Emperor Justinian I. See *Lex Rhodia de Iactu*, *Digesta* 14.2.1 (Paulus): “*Lege Rhodia cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.*” (According to the Rhodian Law, when cargo is thrown overboard to lighten a ship, what is sacrificed for the safety of all shall be compensated for by the contribution of all.) For more information on the transmission of this principle to the present day and its historical context, see: Sami Okay, ‘Müşterek Avarya Hukukunun Kısa bir Tarihçesi’ (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk



customs even after the fall of the Roman Empire, was transferred to Europe's maritime trade centers in the Middle Ages and was codified around 1160 as the Rolls of Oléron.⁵ The famous *Ordonnance de la Marine* (Maritime Ordinance) issued by King Louis XIV of France in 1681 marked an important turning point in the establishment of a systematic structure for general average law. This Edict sought to codify scattered maritime rules and provide uniform regulations on many issues, including general average.

The concept of general average was first standardised in the modern sense in the 19th century, with the first rules in this field being adopted in York in 1864.⁶ The text in question was revised in Antwerp in 1877 and finally adopted internationally in 1890 under the name of the York–Antwerp Rules (YAR).⁷ These rules have been revised many times over time in line with developments in maritime transport and insurance practices, and were last updated in 2016 to cover contemporary threats.⁸ Committee Maritime International (CMI) monitors the implementation of the YAR, assesses the needs arising from its implementation, and revises these rules when deemed necessary.

II. THE LEGAL NATURE OF THE GENERAL AVERAGE AND THE SCOPE OF APPLICATION OF THE YORK-ANTWERP RULES UNDER TURKISH LAW

General average is defined in Article 1272 of the Turkish Commercial Code (TCC) No. 6102 as follows:

Fakültesi Mecmuası 289, 290; W. Paul Gormley, 'The Development and Subsequent Influence of the Roman Legal Norm of Freedom of the Seas' (1963) 40 University of Detroit Law Journal 561, 567; George W Paulsen, 'Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law' (1982) 57 Tulane Law Review 1065, 1068.

⁵ For the development of maritime law in Europe, see. Travers Twiss (ed), *Monumenta Juridica: The Black Book of the Admiralty* (1871).

⁶ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, (Vedat Kitapçılık, 2016) 53; Kerim Atamer, Cüneyt Süzel, *Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 355; S. Didem Algantürk Light, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (B. 2, Arıkan 2006) 5 et seq.

⁷ N. Geoffrey Hudson and Michael D. Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (3rd edn, Informa Law 2014) 10.

⁸ 'York-Antwerp Rules 2016' (Comite Maritime International, 2016). Also see. S. Didem Algantürk Light, 'How Have General Average Concepts Developed Across Maritime Countries and Jurisdictions?', *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* (2015) 14(28) 4.



“Where extraordinary sacrifice or extraordinary expense is knowingly incurred in order to protect a ship, cargo, other property, and freight involved in a common maritime venture from a danger threatening them all, and in such a way as to constitute a reasonable course of action, ‘general average action’ is deemed to exist, and the damages and expenses directly resulting from this action are accepted as general average.”

The definition provided by the Law is consistent with the 2016 York-Antwerp Rules.

General average, as one of the oldest and most characteristic institutions of maritime law, has been the subject of intense debate both theoretically and practically in terms of its legal nature. These debates have not been limited to Turkish law; due to the universal structure of the maritime sector, they have also been addressed in depth in international maritime law sources.⁹

There are differing views in Turkish doctrine regarding the basis of the contribution obligation arising from general average. Some authors base this obligation on the implied debt relationship arising from the freight contract, while others base it on agency without authority, unjust enrichment, or directly on statutory provisions.¹⁰ However, the prevailing view is that general average is too unique to be explained by classical debt theories and constitutes a *sui generis* institution with its own rules, based on the unity of fate established between the vessel and the cargo under conditions specific to maritime adventure.

This debate also arises in a similar manner in the Anglo-Saxon legal tradition. In English doctrine, there are three approaches underlying the obligation of general average: (i) the implied contract theory, (ii) the representation theory, and (iii) the theory of debt imposed directly by the legal system.¹¹ The first theory suggests that the master and cargo interests are considered to have entered into mutual obligations regarding sacrifice and compensation within the framework of an implied agreement assumed to be established in times of danger. This

⁹ For a detailed discussion on this subject, see Richard Cornah, *Lowndes & Rudolf: The Law of General Average and the York-Antwerp Rules* (15th edn, Sweet & Maxwell 2018) para 00.16 et seq.

¹⁰ See. Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (3rd edn, Filiz Kitabevi 2025) 355 et seq.

¹¹ Cornah, para 00.17.



approach can also be seen in early maritime rules such as the Judgments of Oléron.¹²

The second theory contends that the obligation arises from the captain's actions undertaken on behalf of all parties, thereby creating a relationship of representation.. However, the limits of this approach were drawn by the House of Lords¹³ in the case of *Morrison S.S. Co v Greystoke Castle (The Cheldale)*¹⁴ It is clearly stated that the master, although his actions are in the interest of all parties participating in the joint maritime venture, does not directly represent the cargo owners against third parties and can only incur debt for himself or the shipowner. Furthermore, it is explicitly stated that the captain cannot directly incur debt on behalf of the cargo owners unless he has specific authority to do so.

The third and most widely accepted theory suggests that the obligation of general average is based not on an express or implied contract, but on a rule of law that has developed historically in relation to maritime trade. According to this view, the obligation is based on the principle that sacrifices made in the face of a common peril should be shared as a matter of natural law, even if there is no agreement between the parties. For example, the decision in *Simonds v White* stated that this obligation stems not from a contract but from universally accepted rules of maritime law.¹⁵ In a similar decision the presiding judge Lord Watson, also referring to Rhodian law, stated that the basis for this contribution obligation lies in the principles of natural justice and equity.¹⁶

This theoretical framework is complemented by the function of the YAR in today's practice. Indeed, in modern transport practices, general average liability is almost always regulated within the framework of the YAR provisions and is explicitly included in the contract by the parties. Therefore, although this liability is theoretically based on natural law principles, in practice it acquires a largely

¹² Cornah, para 00.18.

¹³ The House of Lords was the highest court of appeal in the country prior to the establishment of the UK Supreme Court in 2009 under the Constitutional Reform Act 2005.

¹⁴ *Morrison S.S. Co v Greystoke Castle (The Cheldale)* [1947] A.C.

¹⁵ *Simonds v White* (1824) 2 B.&C. 805, 811.

¹⁶ *Strang, Steel & Co v A. Scott & Co* (1899) 14 App. Cas. 601 at 607-608. For an earlier decision in the same direction, see. *Burton v English* (1883) 12 Q.B.D. 218.



contractual nature due to the general average clauses included in transport contracts.¹⁷

Although many legal systems regulate general average within the framework of their national laws, the YAR has ensured significant uniformity among maritime trade stakeholders.¹⁸ For example, Articles 588 to 595 of the German Commercial Code (*Handelsgesetzbuch*-HGB) regulate general average, but these provisions are largely based on the YAR system. In the United Kingdom, general average is regulated in Section 66 of the Marine Insurance Act of 1906.¹⁹ However, owing to the international uniformity achieved by contractual incorporation of the YAR, many rulings in English case law have been established based on the YAR.²⁰

In Turkish law, the general average institution is regulated in Articles 1272 to 1285 of the Turkish Commercial Code dated 2011.²¹ These, like German and British regulations, are not of a mandatory nature.²² Article 1273 of the Law states that, unless otherwise agreed by the parties, the ‘general average’ shall be subject to the latest YAR prepared by the CMI and translated into Turkish and published in accordance with this article. This situation is also explained in the reasoning report of the law as follows:

“All printed contracts and bills of lading used in practice contain references to the aforementioned Rules. Therefore, in the vast majority of cases in practice, the parties have already agreed on which version of the York-

¹⁷ Fahiman Tekil, ‘Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar’ (2000) Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, 499; Sözer, 53; Rayegan Kender, *Deniz Kazaları*, 40. *Yılında Türk Ticaret Kanunu* (Beta Basım Yayım Dağıtım, 1997) 323; *Castle Insurance v Hong Kong Shipping Co* [1984] A.C. 226, 233.

¹⁸ Gotthard Mark Gauci, ‘Of Piracy and General Average: Contribution in General Average for Ransom Payment Occasioned by Piratical Activity’ (2019) 50(2) *Journal of Maritime Law and Commerce*, 4.

¹⁹ The main reason why general average is covered under the Marine Insurance Act in English law is that insurance plays a central role in financing general average. General average losses and expenses are generally covered under marine insurance policies. See Institute Time Clauses Hulls 1/10/83, cl 11; ITC (H) 1/11/95, cl 10; International Hull Clauses 1/11/03, cl 8; Institute Cargo Clauses A, B and C (2009), cl 2.

²⁰ See: *Navalmar UK Ltd v Ergo Versicherung AG and another company (The BSLE Sunrise)* [2019] EWHC 2860 (Comm); *The Cape Bonny* [2017] EWHC 3036 (Comm).

²¹ Turkish Commercial Code, Law Number: 6102, Date of Adoption: 13.01.2011, Official Gazette 14.02.2011/27846.

²² Nil Kula, ‘Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle “Zamanaşımı” Hususu’ (2019) 27(3) *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 727, 728.



Antwerp Rules shall apply. Conversely, for cases where the parties have not reached an agreement on this matter, it has been necessary to include supplementary rules of law in the Draft.”²³

The wording of the article in question has often been criticised on the grounds that it could lead to the misconception that the scope of application of YAR is limited solely to ‘general average’.²⁴ This could mean that a literal interpretation would significantly narrow the scope of application of YAR, limiting it to only the distribution of general average. However, general average is a multifaceted legal assessment process that involves not only the distribution of sacrifices but also technical stages such as determining the nature of the sacrifice, classifying the expense items that form the basis of the contribution, and evaluating them. In these respects, YAR exhibits both a definitional and procedural integrity.

However, the reasoning behind the law clearly expresses the intention that the YAR should be applied as a whole. Therefore, in practice, case law and doctrine have increasingly tended towards applying the YAR in all its aspects relating to general average, based on a purposive and systematic interpretation rather than a literal limitation.²⁵ Consequently, despite its literal limitations, the framework provision of the TCC referring to the YAR finds broad application and allows for a comprehensive assessment of general average both in doctrine and in practice.

III. ELEMENTS OF GENERAL AVERAGE: A DETAILED ANALYSIS IN THE LIGHT OF THE TCC AND YAR

1. Common Maritime Adventure and Peril

The first condition for general average to arise is that the ship and cargo must have been exposed to a common peril during the same voyage. This element is included in both the TCC and the YAR, but there are significant differences in terms of interpretation and scope.

²³ TCC No. 6102 Article Justifications <<https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/gerekciler/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekcileri/1#>> accessed May 20, 2025.

²⁴ The term ‘general average’ refers to the apportionment of losses and expenses incurred for the safety of a common maritime venture. See Sözer, 63.

²⁵ Mehtap Civar Engin, ‘6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 507, 510. Also see: Kula, 733.



Article 1272 of the TCC defines general average by first stating that the ship, cargo, other goods, and freight must be involved in a “common maritime adventure.” This statement reveals that there is not only a legal but also a factual and economic partnership of interests between the parties. This is because the consequences of any danger arising in such a partnership may affect not only one party, but all interested parties involved.²⁶

The Act further stipulates that for general average to arise, there must be a “peril threatening the ship, cargo, other goods, and freight together.”²⁷ Therefore, for general average to be invoked, the existing peril must threaten both the cargo and the vessel, but it is not expected that this threat will affect both to the same extent. Furthermore, this threat does not need to be of such magnitude as to cause total loss of the vessel and cargo. The existence of a danger affecting both the ship and the cargo would suffice. Naturally, the extent to which this danger materialises will vary for each ship and cargo, depending on the specific circumstances of the case, such as the ship’s age, structure, and planned adventure. Therefore, the existence of a common peril and its threat to both the cargo and the ship will be assessed based on the specific circumstances of each case.

Although the TCC does not provide an assessment criterion for the existence of peril, it is argued in doctrine that this issue should be evaluated based on an objective criteria. Accordingly, the applicable standard is whether a reasonable and prudent master would believe that a serious peril exists under similar circumstances.

For a peril to be considered within the scope of general average, the danger in question must actually exist. A risk that has not yet materialised, is likely to arise in the future, or is merely possible is not considered within the scope of general average. However, it is not necessary for all consequences of the danger to have materialised; the mere existence of the danger or the beginning of its effects is sufficient for the creation of a general average situation. This is because the commercial purpose underlying the general average institution is to prevent the damage that the hazard in question would cause to the cargo and the ship. Since the full manifestation of the effects of the hazard would significantly reduce the

²⁶ Çetingil/Kender/Ünan, 34.

²⁷ For an English court decision in the same direction, see. *Nesbitt v Lushington* (1792) 4 TR 783.



chances of success of such preventive efforts, the existence of a present hazard is considered sufficient for the application of general average.

Furthermore, it is not necessary for a peril affecting both the ship and the cargo to originate specifically from the sea; conversely, a danger arising from land may also cause general average. In this context, what is important is that the danger is of a nature that threatens the common safety of the ship and the cargo; whether its source is sea or land is irrelevant.

Another point is that Article 1272 differs from YAR in that it also includes other goods and freight within its scope. However, as accepted in doctrine, the joint threat to the ship and cargo will be sufficient for general average to arise, and it will not be necessary for other goods and freight to be threatened along with them.²⁸

YAR expresses this element under the heading Rule A as follows:

“A general average act exists only when extraordinary sacrifice or expenditure is knowingly and reasonably made for the common safety, with the sole purpose of protecting the property interests (values) that have participated in the common maritime venture from a danger they face.”²⁹

The phrase “joint maritime adventure” used here corresponds to the concept of “common maritime adventure” in the English text. This provision, in line with the TCC, emphasises the requirement that the ship and cargo share a common destiny.

In addition to the element of unity, the action causing the general average must have been undertaken for the purpose of averting danger. Rule A takes a similar approach to the TCC in this regard, refraining from subjecting the criterion for assessing the existence of danger to a strict literal interpretation and considering the existence of a danger threatening both the cargo and the ship to be sufficient. However, English law adopts a narrower interpretation under Section 66(2) of the Marine Insurance Act and requires that the danger actually exists.³⁰ This approach, unlike YAR and Turkish law, means that under English law, it is not

²⁸ Engin, 509

²⁹ *There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.*

³⁰ See: *Joseph Watson & Sons Ltd v Fireman's Fund Insurance Company of San Francisco* (1922) 12 Ll L Rep 133.



sufficient for the captain to have a serious indication of the existence of danger; rather, the reality of the danger must be established.³¹ Consequently, measures taken by the captain based on his belief in the existence of a non-existent danger (even if he acted as a prudent captain would) are not considered under general average.³²

2. Intentional Extraordinary Sacrifice or Expenditure

For an action to be considered within the scope of general average, it must involve extraordinary sacrifice or extraordinary expense. According to Article 1272 of the TCC, this action must be taken to avert a peril threatening both the vessel and the cargo and must go beyond the ordinary limits. Therefore, sacrifices made solely to protect the ship, or the cargo cannot be considered general average.³³ Furthermore, the sacrifice or expense incurred is expected to be extraordinary in nature and beyond the scope of the expenses provided for in the contract of carriage.

One noteworthy aspect here is that the TCC does not provide clear criteria regarding the scope of sacrifices and expenses that are considered “extraordinary.” However, according to the widely accepted view in doctrine, the action to be subject to general average must constitute a necessary and extraordinary intervention outside the normal course of the transport activity. Furthermore, this sacrifice is expected to be in line with the standard of judgment that a prudent captain would exercise in the specific circumstances of the case.

The provision in Article 1272 of the TCC shows significant parallels with Rule A of the YAR. This provision defines general average as extraordinary sacrifice or extraordinary expense undertaken solely for the purpose of averting a danger threatening both the ship and the cargo. In the English text, this element is expressed as ‘extraordinary sacrifice or expenditure’.

However, neither Turkish law nor the YAR system establishes clear and definitive criteria for determining whether a sacrifice is extraordinary. Therefore, whether a sacrifice is accepted as a general average act is assessed by the competent courts within the framework of the specific circumstances of each

³¹ For a detailed discussion, see *Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Co (The Makis)* [1929] 1 KB 187.

³² *Mandaraka-Sheppard*, 660; Hudson and Harvey, 32.

³³ Yazıcıoğlu, 457.



individual case.³⁴ In general, it is accepted that the action must constitute an intervention that goes beyond the routine obligations under the contract of carriage and is contrary to the normal course of events. In other words, the shipowner cannot claim general average for an ordinary action that he is obliged to perform under the contract of carriage.

However, this does not mean that all expenses arising from the contract of carriage are automatically excluded from general average.³⁵ On this note, *Wilson v Bank of Victoria* case, which is also frequently referenced in Turkish doctrine,³⁶ is gaining importance. In this case, a ship that lost its sailing ability after colliding with an iceberg reached Rio using its auxiliary engine and underwent repairs sufficient only to return to England without undergoing a complete overhaul. On the return journey, additional expenses amounting to £1,472 were incurred for coal purchased at the ports of Rio and Fayal. The court ruled that this action taken by the master was part of the primary obligations arising from the contract of carriage and therefore the coal expenses could not be considered general average.

Today, however, it is evident that this rigid approach is not absolutely adopted in English law. Particularly in light of current case law, the mere fact that an expense arises from a carriage contract is not considered sufficient grounds in itself to exclude it from the scope of general average. What is truly important is whether the action taken was extraordinary in nature in the specific case and whether it served the purpose of protecting the common interest.

This shift was also expressed in *The Longchamp*³⁷ decision as follows:

“As a rule, if the shipowner is contractually obliged to incur an expense, the benefit derived from this expense is considered to be a benefit already covered by the freight paid by the cargo owners. However, the mere existence of such a contractual obligation on the part of the shipowner does not automatically mean that the expense falls outside the scope of general average. It is understood that each case will be assessed on its own specific circumstances.”

³⁴ Undoubtedly, this uncertainty has led to differences in interpretation between different legal systems. See Cornah, para A.61.

³⁵ Templeman and others, p. 26.12.

³⁶ *Wilson v Bank of Victoria* (1867) L.R. 2 Q.B. 203

³⁷ *The Longchamp* [2014] EWHC 3445 (Comm).

Consequently, in assessing actions subject to general average, the focus is not on whether the action taken was abnormal in kind, but rather on whether the resulting expense exceeded normal limits in terms of amount or intensity.³⁸ In this context, even where the type of action is considered ordinary, if the additional cost incurred in the specific case reaches an extraordinary level, general average may be applicable.

In addition to the extraordinary nature of a sacrifice made within the scope of general average, this act must be performed voluntarily.³⁹ This element plays a fundamental role in the definition of general average. Article 1272 of the TCC and Article A of the YAR explicitly stipulate that any sacrifice or expenditure to be included in general average must have been made “knowingly” or “deliberately.” The element of intent sought here refers not only to the act of decision-making, but also to the fact that this decision was made consciously and purposefully with the aim of protecting the common interest.⁴⁰

Although the authority to make decisions generally lies with the ship’s captain, Article 1272 of the TCC does not contain any explicit provisions on this matter. This means that, in exceptional circumstances, other persons may also be able to make decisions regarding general average.⁴¹ However, regardless of who made it, this decision must have been made deliberately and with the aim of protecting the common interest.⁴² When assessing whether the element of intent has been fulfilled, objective criteria are taken as a basis.⁴³

Under the influence of English law, the terms ‘voluntary’ and ‘intentional’ have been interpreted in different ways throughout history in this context. While the term ‘voluntary’ is used in section 66(2) of the UK Marine Insurance Act of 1906, this concept was changed to ‘intentionally’ in the YAR, which was revised

³⁸ Templeman and others, para 26-13. Also see. *Marida Ltd v Oswal Steel (The Bijela)* [1992] 1 Lloyd’s Rep. 636.

³⁹ Yazıcıoğlu, 457

⁴⁰ *Daniolos v Bunge & Co., Ltd.* (1937) 59 L1.L.Rep. 175.

⁴¹ Yazıcıoğlu, 457

⁴² Even if the decision to call a tugboat is made directly by the shipowner or their agent, it is accepted that the expense incurred may be considered within the scope of general average if the decision was made consciously and for the purpose of protecting the common interest. Indeed, in British court decisions, it has been ruled that the decision to call a tugboat made by the shipowner is a voluntary act and meets the conditions of general average, see *Australian Coastal Shipping Commission v Green* [1971] 1 QB 456; [1971] 1 Lloyd’s Rep 16.

⁴³ Algantürk Light, 95.



at the Stockholm Conference in 1924. This change clearly established that the element of intent required in general average must be based not only on voluntariness but also on a conscious decision-making process.

The fact that an action was performed out of necessity does not mean that it was involuntary.⁴⁴ The captain may have limited options when deciding to jettison part of the cargo into the sea during a severe emergency, for example. However, if he makes a conscious choice among these limited options with the aim of protecting the ship and cargo, this behavior is considered voluntary. Furthermore, even if the captain has only one choice left, if this choice is made consciously and voluntarily, the sacrifice made can be considered within the scope of general average. This approach considers it sufficient that a conscious choice was made under the existing conditions, rather than requiring absolute freedom of choice. Indeed, this principle has also been adopted in *Johnson and Another v Chapman*⁴⁵ case, and it has been accepted that the captain's conscious choice in the face of limited options could constitute general average.

Conversely, when direct orders from higher authorities are implemented, it may not be possible to say that the captain acted of his own free will. Indeed, in the *Athel Line v Liverpool and London War Risks Association Ltd*⁴⁶ case, it was decided that the expenses incurred in accordance with an instruction given by the government could not be considered general average. In reaching this decision, the court considered that the captain had acted out of necessity, not at his own discretion.

In modern practice, if the sacrifice made was compelled by official intervention and the ship's personnel did not make the decision themselves but merely implemented it, it is not possible to speak of a truly voluntary act. Conversely, if the captain or carrier is in a position to choose between various solutions and uses this choice to protect the common good, this sacrifice is considered voluntary.

Therefore, when evaluating the element of intent in general average, three criteria must be considered: First, there must be freedom of decision-making, meaning that the action must have been carried out at the discretion of the carrier, not as a result of a mandatory order. Second, the purpose of the action must be

⁴⁴ *The Seapool* [1934] P. 53.

⁴⁵ *Johnson and Another v Chapman* (1865) 144 E.R. 907.

⁴⁶ *Athel Line v Liverpool and London War Risks Insurance* [1944] K.B. 87.



to protect the common interest. Third, the decision must be a conscious choice made with awareness and foresight of the consequences, even in a moment of danger.

Consequently, the principle of voluntary conduct in general average creates a system of liability and sharing based not only on the occurrence of an act, but also on that act being performed with conscious, deliberate intent and with the aim of protecting common interests.

3. Reasonableness and Useful Result

Another fundamental condition for the application of general average is that the sacrifice or expense incurred must be ‘reasonable’. This requirement is accepted both in the TCC and in international practice and is also explicitly regulated in the YAR. The first paragraph of Article 1272 of the TCC states that an action or expense that can be considered within the scope of general average must have been made deliberately with the aim of averting common danger and must also have been carried out ‘reasonably’. Similarly, under Rule A of the YAR, sacrifices or expenses made reasonably are included within the scope of general average. In addition, the requirement that the sacrifice be made within reasonable limits is also explicitly regulated in the Clause Paramount of the YAR. According to this rule, any unreasonable sacrifice or expense is not considered general average and is not included in the distribution.

This joint regulation in the YAR and TCC aims to prevent sacrifice from being arbitrary or excessive. The reasonableness requirement ensures that general average is an exceptional and objective balancing mechanism in this context. In particular, all factors such as the existence of other possible measures, the nature of the sacrifice, the condition of the cargo, and the navigational characteristics of the ship are evaluated as a whole.

The concept of reasonableness here encompasses not only the objective benefit of self-sacrifice, but also whether this behavior is of a nature that could be performed by a prudent and careful captain given the circumstances at the time the event occurred.⁴⁷

For example, when the captain decides to jettison cargo into the sea to avert a danger threatening both the ship and the cargo, this sacrifice must be carried out

⁴⁷ See. *Anglo-Grecian Steam Trading Co, Ltd. v T. Beynon & Co.* (1926) 24 Ll L Rep 122.



by selecting the cargo that will most effectively eliminate the danger and provide the greatest benefit.⁴⁸ Otherwise, it could be argued that the action taken exceeded the bounds of reasonableness and therefore cannot be considered as general average. However, it cannot be said that the captain has an absolute obligation to make the most appropriate choice; the assessment will be made within the framework of the concrete conditions existing at the time of the incident.

When there are multiple possible actions in an emergency, the captain is free to choose one of them, provided that he acts as a prudent captain would.⁴⁹ For example, when a port of refuge is needed, the captain has the initiative to choose the most suitable port, taking into account not only the nearest one but also factors such as distance, facilities, and cost.⁵⁰

Consequently, for an expense or sacrifice to be considered general average, the ship's captain or authorised person must have acted rationally and in accordance with customary practice based on the information available to them when making this decision. The criterion for determining the reasonableness of the action taken is objective and is decided based on whether a prudent captain would have acted similarly in the same circumstances.⁵¹

The final fundamental condition necessary for the general average association to become operational and for the sacrifices made or expenses incurred to be subject to sharing is that at least part of the values involved in the common maritime adventure as a result of the actions taken must have been actually saved.⁵² The fundamental principle of general average is that the value sacrificed or expended in the face of a common peril should be proportionately compensated by the other values that benefited from this sacrifice and were saved. Therefore, if no value is saved at the end of the voyage, there will be no general average fund to share.⁵³

⁴⁸ The example given regarding the selection of the load to be lifted is taken from the case of *Whitecross Wire Co v Savill* (1882) 8 QBD 653.

⁴⁹ *Montgomery and Company v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd* [1932] 1 KB 734.

⁵⁰ *Phelps, James & Co. v Hill* [1891] 1 QB 605.

⁵¹ *Algantürk Light*, 94

⁵² *Engin*, 509.

⁵³ *Hudson and Michael D. Harvey*, para 6.12; *Templeman and others*, para 26.10.

Article 1272 of the TCC defines general average action as “a deliberate extraordinary sacrifice or an extraordinary expenditure incurred for the purpose of protecting ship, the cargo, other property, and the freight—each having been exposed to a common maritime adventure—from a peril that threatens them collectively, and in a manner constituting a reasonable course of action” and stipulates that “damages and expenses directly resulting from this action shall be considered general average”. When the phrase “for the purpose of protecting” in this definition is considered together with the phrase “damage and expenses resulting therefrom, “ it is implicitly accepted that the action depends not only on the intention but also on achieving a beneficial result.

Similarly, YAR Rule A defines general average as “an extraordinary sacrifice or expenditure made knowingly and reasonably for the common safety, in order to protect the property elements participating in the common maritime venture from a danger they face.” This definition also implicitly requires that the protective purpose be achieved, meaning that the action should produce a beneficial result.

For the existence of a beneficial result, it is not necessary that all values involved in the common maritime adventure, such as the ship, cargo, and freight, or all of them, have been saved. The saving of even one of them, or even just a part of them, is sufficient for the common average claim to arise and for a fund to be established for sharing. However, the critical point here is that there must be a direct causal link between the sacrifice or expense incurred and the beneficial result achieved. As clearly stated in YAR Rule C, “Only damages and expenses that are the direct result of the general average action shall be accepted as general average.” Therefore, if the beneficial result is entirely independent of the general average action taken and arises from other causes (such as a subsequent change in weather or the intervention of a third party), no general average relationship can be established unless the sacrifice made directly contributed to this result. The fact that the sacrifice is voluntary and reasonable is not sufficient on its own; it is essential that a benefit has been obtained as a result of this sacrifice and that this benefit is causally linked to the sacrifice.

The assessment of beneficial results shall be made in accordance with YAR Rule G, based on the values at the place and time when the joint maritime adventure ended.⁵⁴ Article 1279 of the TCC similarly stipulates that the determination and apportionment of damages shall be made at the place of arrival. Therefore, even

⁵⁴ See also: *The Gratitude* (1801) 3 C Rob 240.



if the general average act has averted the immediate danger, if the ship and cargo are subsequently lost due to a cause unrelated to the general average act, there will be no value left to contribute, and thus no general average can be claimed. Indeed, in the English court decision *Chellev v Royal Commission on the Sugar Supply*,⁵⁵ the ship and the cargo were rescued from the peril as a result of the extraordinary sacrifice, but they were subsequently rendered a total loss before reaching the port of destination, and consequently the cargo interests did not contribute at all to the general average.

Although the term “beneficial result” is not explicitly listed as an element in the TCC or the YAR, it is accepted in both national and international doctrine and case law as a logical consequence and implied condition of general average. The sacrifice or expenditure made must produce a meaningful and positive result in terms of the values participating in the joint adventure, which is a requirement of the equitable sharing of risk and loss that forms the basis of the general average institution.

IV. FAULT IN GENERAL AVAREGE CLAIMS: YAR RULE D

1. Basic Principles of General Average and Fault Relationship

General average, as explained above, is a legal institution aimed at fairly distributing the extraordinary risks that may be encountered in maritime trade among all interested parties participating in a common maritime adventure. This system is based on the idea that the safety of the voyage is a common concern and that voluntary sacrifices made to protect against danger are therefore in the interest of all interested parties. Consequently, the cost of these sacrifices should be shared among all parties, not just one.⁵⁶

However, this fairness-based distribution structure gives rise to a more complex legal situation when the danger leading to the general average action arises as a result of the **negligent conduct** of one of the parties involved in the maritime adventure. This is because the principle of *nemo auditur propriam turpitudinem allegans*, meaning, ‘no one can claim rights based on their own fault’, which is a universal principle in private law, also finds application in general average law.⁵⁷ According to this principle, a party cannot demand contributions from

⁵⁵ [1921] 2 KB 627; [1922] 1 KB 12.

⁵⁶ Richard Williams, *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance* (Gard AS 2013), 233.

⁵⁷ Cornah, para D.02.



other innocent parties for sacrifices or expenses incurred in order to eliminate a danger arising from its own fault.⁵⁸ However, this circumstance does not affect the nature of the action as a ‘general average’.

To prevent a party from being required to contribute under general average, the fault attributed to that party must be of a nature that gives rise to legal liability. In other words, it is not sufficient for the fault to merely exist; the party in question must also be legally liable for the damage caused by this fault. Such faults are defined in English legal literature as ‘actionable fault’.

This assessment is made based on the criterion of whether the party at fault would be liable for the damage if the sacrifice or expense considered as general average had not been incurred and the danger had materialized, causing damage to the other parties.⁵⁹ Since the party whose fault caused the damage is deemed to have performed the general average act not for the benefit of all parties, but rather to prevent damage that could arise due to its own fault. In other words, the party at fault caused this situation due to its own fault, and if the general average action had not been taken, it would have been held liable for this fault anyway. Therefore, it is contrary to fairness to expect innocent parties to contribute to the damage caused by the fault of the party at fault, given that the action taken was in the interest of all parties.

Whether the defect is actionable depends largely on the terms of the carriage contract between the parties. For example, the carrier’s failure to properly fulfill its obligation to make the ship seaworthy before departure, where this negligence directly causes a general average, is generally considered an actionable fault.⁶⁰ However, the important point here is whether the actionable fault criterion mentioned above is met.

⁵⁸ Templeman and others, para 26.16. For English case law on the application of this principle, see *Schloss v Heriot* (1863) 14 C.B.(N.S.) 59; *Johnson v Chapman* (1865) 19 C.B.(N.S.) 563; *The Ettrick* (1881) L.R. 6 P.D. 127 at 135, 137; *Pirie v Middle Dock Co* (1881) 44 L.T. 426, 429; *Strang v Scott* (1889) 14 App. Cas. 601 at 608; *Hain SS Co v Tate & Lyle* (1934) 41 Com. Cas. 350; *The Susan v Luckenbach* [1951] P. 197. Similarly, for the approach of American courts, see *Cheraw & Salisbury Railroad Co v Broadnax* 109 Penn. St. 432 (1885); *Hurlbut v Turnure* 81 Fed. R. 208 (1897); *The Irrawaddy* 171 U.S. 187 (1897).

⁵⁹ Cornah, para D.03.

⁶⁰ Williams, 236.



If the ship is unseaworthy where the contract of carriage is subject to Hague⁶¹ or the Hague-Visby Rules⁶² and the carrier has acted in good faith and has fulfilled its due diligence duty to make the ship seaworthy in accordance with Article 3(1) of these rules, the carrier's fault will lose its actionable nature. This is because the carrier would not have been held liable for this fault even if the general average action had not been taken, as it would have been deemed to have fulfilled its obligation by exercising due diligence in accordance with the Hague-Visby Rules.

YAR has also specifically regulated this matter under Rule D as follows:

“Even if the event causing sacrifice or expense arises from the fault of one of the parties involved in the maritime adventure, general average shall be shared. However, this rule shall not affect the rights of claim and defense that may be asserted against the party at fault, or the rights of claim or defense of the party at fault.”

The first part of this provision stipulates that the underlying fault in the incident shall not be considered during the general average adjustment process, and therefore, the sacrifice or expense incurred shall not prevent it from being assessed under general average. In other words, the adjustment report shall be prepared as if there were no fault, disregarding the fault situation, and the shares of the general average shall be determined.⁶³ However, the second sentence of Rule D explicitly allows the non-defaulting party to exercise its rights of defense and recourse against the defaulting party during the performance phase of this sharing plan.

In this context, fault does not eliminate the general average nature of the sacrifice made but **limits the extent to which the party at fault can benefit from the contributions of the innocent parties**. In other words, the party at fault cannot claim a share of the contribution from the innocent parties who have a right of action against it due to this fault, for the sacrifice or expense incurred in response to a danger arising from its own fault. On the other hand, the assets of the party at fault remain liable to contribute to other sacrifices made within the scope of

⁶¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading. Türkiye ratified the Hague Rules by Law No. 6469 dated February 14, 1955 (RG: February 22, 1955/8936).

⁶² Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924.

⁶³ Williams, 236

dispatch. Innocent parties may demand contributions both from each other and from the party at fault.

The background to this principle lies in the historical development of the concept known in English law as ‘*circuity of action*’.⁶⁴ According to this principle, instead of evaluating separate claims for the same dispute, it is accepted that the party at fault cannot receive a contribution share. In other words, it is considered inappropriate, both in terms of procedural economy and commercial life, to distribute the damage among all parties as if there were no fault and then require the innocent parties to make additional claims against the party at fault. On the other hand, the principle that the at-fault party cannot receive compensation is also defended by the principle that a person cannot receive compensation for damage resulting from their own fault.⁶⁵

Although the effect of fault in general average is not specifically regulated in the TCC No. 6102 and only referred to in the YAR, the above explanations are also valid from the perspective of Turkish legal doctrine. This is because this issue was regulated in line with the YAR in Article 1181 of the repealed TCC No. 6762. The relevant article reads as follows:

“The fact that the danger arose from the fault of a third party or one of the parties concerned does not prevent the application of the rules on general average. However, a party with such fault may not claim compensation for the damage they themselves suffered, and they shall be liable to those who participated in the general average caused by them for the damages they suffered as a result.”

Finally, it is important to mention a significant difference that exists, particularly in American law. As mentioned above, if the fault of the party at fault is only actionable, the other parties lose their right to benefit from the general average contribution. In other words, the fault must be actionable. However, according to the case law that became settled following the United States Supreme Court decision in *The Irrawaddy*,⁶⁶ where a general average event is caused by the carrier’s negligence, the carrier may not claim a general average contribution,

⁶⁴ *Circuity of action* is based on a rationale similar to the principle of procedural economy in Turkish law.

⁶⁵ For a more detailed discussion, see Francis D. Rose, *General Average: Law and Practice* (2nd ed., LLP 2005) para 4.6.

⁶⁶ *Strang, Steel & Co v A. Scott & Co* (1899) 14 App. Cas. 601.

⁶⁶ *The Irrawaddy* (1898) 171 US 187.



even if such negligence does not render the carrier liable for the loss.⁶⁷ This approach is inconsistent with the principle that a fault exempt from liability, which is compatible with YAR Rule D and widely accepted in international maritime trade, should not prevent a general average claim.

To overcome this situation specific to American law and to ensure that the carrier can receive a contribution even in cases of general average arising from faults for which the carrier is not liable, it has become common practice to incorporate a clause called the ‘*New Jason Clause*’ to carriage contracts, especially for shipments to and from the United States.⁶⁸

The New Jason Clause provides that, even where a sacrifice made under general average occurs as a result of the negligence of the carrier, if this negligence does not render the party liable under law, contract, or otherwise, the other parties shall contribute jointly to this sacrifice. In other words, in cases of damage or expense arising from negligence for which the carrier cannot be held liable, the other parties are obliged to contribute within the framework of general average.⁶⁹ Consequently, transport contracts containing this clause will be brought into line with both the YAR provisions and Turkish and English legal doctrine.⁷⁰

2. The Legal Distinction Between the Fault Leading to the General Average Decision and the Faulty Execution of the Action

The impact of fault in general average claims may lead to different outcomes depending on the nature, timing, and function of the fault. There is a fundamental difference in terms of consequences between the fault described above that caused the general average act and the fault in the performance of a legally compliant general average act.

The first type, namely the fault causing the general average action, generally refers to the situation where the carrier’s breach of its obligations arising from the contract or law directly causes the danger to arise. If such an act is legally ‘actionable fault’, meaning if it has a legal nature that can be the subject of a lawsuit by the injured party, it completely eliminates the contribution claim

⁶⁷ Hudson and Harvey, para 9.20

⁶⁸ New Jason Clause takes its name from the 1912 case *The Jason*. In this case, the US Supreme Court upheld the validity of such clauses. See. *The Jason*, 225 U.S. 32.

⁶⁹ Williams, 237.

⁷⁰ See the ‘New Jason Clause’ prepared by BIMCO. <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/new_jason_clause/> accessed June 10, 2025.

under YAR Rule D. This is because, in this case, the conduct causing the general average event is entirely attributed to the party at fault, and this conduct also gives rise to a right of action for the innocent party.

The *Heriot Castle*⁷¹ case is a classic example in this context. The claim for contribution was rejected because the fire that occurred because of the ship being put into service in an unseaworthy condition was based on the carrier's clear fault. Indeed, in such cases, it is accepted that the act of average is essentially carried out not for the common good, but to eliminate the consequences of damage caused by the owner's own fault.

However, it should be noted that the existence of such a defect does not affect the legal existence of general average. In other words, even if the cause of the incident is a defective action, if the elements of general average are present in the specific incident, the action still qualifies as general average.⁷² In this case, compensation shall be paid in accordance with Article 1278 and subsequent provisions of the TCC for the sacrifice made. Moreover, the party at fault shall also be included in the compensation calculation; however, they shall not receive a contribution share due to their fault. In such a case, the general average contribution shall be shared only among the innocent parties.⁷³

The second type concerns the improper implementation of the general average action. In other words, events where the captain's decision on general average is legally valid, but technical or operational errors made during the execution of this decision are considered within this scope. The legality check here is performed to the extent that the specific event fulfills the elements of general average examined in the previous sections of this article. In other words, if the previously mentioned elements are present, the captain's decision to declare general average is justified, but the general average action has been executed negligently. Therefore, the negligence in question is not the cause of the event giving rise to the general average action, but merely a deficiency in its implementation. The existence of such negligence gives rise to a more complex legal debate.

Where damage arises due to the negligent performance of valid general average act, the causation link between this negligence and the damage becomes

⁷¹ *Schloss v Heriot* (1863) 14 C.B.(N.S.) 59.

⁷² Rose, para 4.26.

⁷³ *Strang, Steel & Co v A. Scott & Co* (1899) 14 App. Cas. 601.



significant. In other words, it is necessary to assess whether there is a new intervening cause (*novus actus interveniens*) that breaks the causation link with this negligence.

If the fault does not constitute a new cause that is entirely separate from the previous chain of events, the nature of general average does not cease to exist. However, this situation does not affect the additional claims of innocent parties. When the fault is accepted as a new cause that breaks the causation chain, the damage is no longer considered the result of the general average act, but rather the result of a new and independent cause.⁷⁴ However, it must also be acknowledged that decisions taken under extraordinary circumstances may, by their very nature, contain a certain degree of error. Therefore, unless the defect in the execution of the action is such as to sever the causal link, it will not negate the legal nature of the general average action.

For example, in *Australian Coastal Shipping Commission v Green*⁷⁵ decision, it was necessary to ensure the safety of a ship whose mooring lines broke due to bad weather conditions by means of a tugboat. In this context, a salvage contract was agreed upon by the personnel at the pier acting as the ship's agent, but the tugboat performing the salvage operation was destroyed during the operation. The tugboat's owner filed a lawsuit with the Supreme Court of New South Wales to recover the damages incurred, but this claim was rejected on the grounds that the tugboat was not seaworthy.⁷⁶

The shipowner sought to include the legal costs incurred during this process in the general average contribution but encountered objections from the cargo interests. At this point, the argument was raised that other consequences that could be foreseen as a natural result of a decision made for the implementation of the general average action should also be considered within this scope.⁷⁷ In other words, since it was foreseeable that such an outcome could occur when negotiating with the tugboat, the issue of whether this should also be considered general average was discussed.

⁷⁴ Templeman and others, para 26.43

⁷⁵ [1971] 1 Q.B. 456.

⁷⁶ [1971] 1 Q.B. 459.

⁷⁷ *Australian Coastal Shipping Commission v Green* [1971] 1 Q.B. 456, 468.



In contrast, in a subsequent case before the Supreme Court of Canada, a similar argument was prophylactically rejected, and it was explained that the nature of the fault must be assessed based on the causal link as follows:⁷⁸

“if it be shown that loss or damage to cargo has been caused by the negligence of the master in carrying out the general average procedure, it can no longer be said that it was direct consequence of the general average act. The chain of causation is broken by the intervention of a new cause.”

Therefore, the proximate cause of the damage must be assessed separately in each specific case; if this cause is accepted as a new reason interrupting the chain of previous events, it will be accepted that the damage in question was caused by a defect in the performance of the act.

Finally, the numbered provisions of the YAR should also be taken into account. For example, in the *Corfu Navigation v Mobil Shipping*⁷⁹ case, the shipowners claimed a contribution to general average under Rule VII for damage to the machinery that occurred during an operation carried out without sufficient preparation and planning, with the aim of refloating the ship. However, the cargo interests argued that the operation was carried out negligently and that this negligence severed the causal link, meaning that the damage could no longer be considered general average. The court rejected this view and emphasised that, under Rule VII, such damage was already foreseen as a direct consequence of the general average. Therefore, the damage was assessed not as the result of a cause independent of the preceding chain of events, but as the natural consequence of the general average act itself.⁸⁰

3. Contribution Request Despite Fault: Exemption Arising from Contract or Law

The fundamental principle of the general average system is based on the proportional distribution among the parties concerned of reasonable sacrifices made for the common good and to avert danger. However, as explained in previous sections, if one of the parties involved in the common maritime venture

⁷⁸ *Federal Commerce & Nav Co Ltd v Eisenerz GmbH (The Oak Hill)* [1975] 1 Lloyd's Rep. 105.

⁷⁹ [1991] 2 Lloyd's Rep. 52

⁸⁰ The assessment in this case was made in accordance with YAR 1974. It is argued that a similar claim, even though the wording of Rule VII has essentially remained unchanged, would likely fail if made under the 1994, 2004, and 2016 texts due to the 'paramount clause' provision. See Templeman and others, para. 26.43.



causes the general average decision to be taken due to its own fault, and if this fault is also of a nature that could give rise to legal liability (*actionable fault*), the party at fault cannot claim a contribution. Nevertheless, the contractual provisions between the parties or the applicable legal regulations may alter the outcome in this regard. It is at this point that the effect of exemptions arising from the contract or the law on the general average regime becomes apparent.

Exemption clauses are provisions frequently found in transport contracts, bills of lading, and insurance policies that either limit or eliminate the carrier's liability for damages arising from certain types of faults. If the damage incurred falls within the scope of such an exemption clause, the party at fault can no longer be held legally liable for that damage. In this case, even if a factual fault exists, it no longer qualifies as an actionable fault. Therefore, the party at fault cannot be denied a contribution to general average due to this fault.

Indeed, in cases where a contractual or statutory exemption exists, rejecting a contribution claim solely based on the fault effectively nullifies the legal function of the exemption provision. In other words, if liability based on fault is expressly excluded by the contract between the parties or by a provision of applicable law, the relevant action will no longer have legal consequences, and therefore, the contribution claim cannot be denied.⁸¹

This assessment is also consistent with the provision in Article D of the YAR, which states: "*but this shall not prejudice any remedies or defenses...*" (however, this rule shall not affect the rights of claim and defense that may be asserted against the party at fault or the rights of claim and defense of the party at fault). The mentioned provision indirectly confirms that while preserving the legal remedies available to innocent parties, the party at fault may also claim a contribution based on a valid exemption provision.

However, the exemption provisions invoked against the contribution claim are themselves subject to certain limitations. In particular, the wording, scope, and position of the provision within the overall structure of the contract directly affect the applicability of this provision to the contribution. In English law, the interpretation of such clauses is made by considering the contract as a whole and considering commercial practices, while vague or overly general expressions are

⁸¹ Cornah, para D.03; Templeman and others, para 26.18. See also MT "Cape Bonny" Tankschiffahrts GMBH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Company of China Limited, Beijing Branch [2017] EWHC 3036 (Comm); [2018] 1 Lloyd's Rep. 356.

considered valid only to a limited extent. A similar approach is adopted in Turkish law, and in particular, pursuant to Article 115 of the Turkish Code of Obligations, prior exemption agreements are deemed invalid in cases of gross negligence.

Consequently, in the general average regime, the right to contribution is determined not only by the existence of loss and sacrifice, but also by the legal nature of the fault and the contractual or legal provisions that may be invoked against such fault. The mere existence of fault is not sufficient grounds for rejecting a contribution claim. What matters is whether this fault is actionable and whether it corresponds to a breach that gives rise to legal liability. If the party is expressly exempt from this liability under a valid exemption clause, the right to contribution will also be protected. In this way, the general average system becomes a balancing mechanism that is sensitive not only to actual events but also to the legal relationships established between the parties.

In this context, the effect of exemption provisions on the general average contribution regime should be assessed according to the legal nature of the relevant regulation. In other words, consideration should be given to whether the exemption in question actually eliminates the legal consequences of an existing fault. When making this assessment, in addition to the wording of the provision, the actual intent of the parties in contractual relationships and the contract as a whole should be taken into account. English doctrine and case law have built a systematic structure in this area over the course of historical development and categorised exemption provisions under four headings in terms of their effects on fault.⁸² Although there is no explicit classification in this regard in Turkish law, the clauses commonly encountered in practice under existing regulations largely correspond to this system in terms of their functional consequences. However, the validity and scope of the exemption must be assessed separately in each specific case according to the norms of Turkish law. In particular, in cases of gross negligence, pursuant to the explicit provision of Article 115 of the Turkish Code of Obligations, such exemption provisions become invalid, and the carrier cannot claim compensation.

⁸² Cornah, para D.04.



A. Clauses Referred to as Provisions Preventing Any Legal Responsibility from Arising That Eliminate the Occurrence of Liability

Such provisions preclude any legal liability arising from fault from the outset; therefore, even if a fault exists, it is considered an event that does not produce legal consequences under the legal system. In other words, the carrier's action may be technically negligent, but the fact that liability is completely excluded under the applicable contractual provisions or legal regulations removes the actionable fault. Thus, no legally enforceable result arises.⁸³

B. Provisions Known as Exemption or Exception Clauses That Stipulate That the Party at Fault Shall Not Be Held Liable for Certain Types of Loss or Damage

Such provisions or clauses are exemption clauses that prevent the consequences of a debt arising from a defect from taking effect, but do not prevent the legal creation of a debt for certain types of damage or loss arising from a defect. In other words, the fault exists and is legally actionable, but the consequences of this liability are eliminated due to a provision in the contract or law. In this respect, a distinction must be made from the first type of provisions mentioned above.

The fundamental difference between provisions that do not give rise to legal liability and such arrangements is that in the former, the liability never arises under the legal system, whereas in the latter, although the liability arises, the party at fault is exempted from it due to the relevant provision. Consequently, the innocent parties' claims regarding this faultful act can no longer be asserted under the said provision. In this context, if such a regulation exists, the at-fault party may receive a contribution from the general average adjustment because the fault is no longer considered actionable.⁸⁴

C. Limitation of Liability Clauses

The third category consists of provisions that do not eliminate the liability of the party at fault but merely limit it in terms of amount or scope. Such provisions do not entirely negate the legal consequences of fault; rather, the debt arising from the fault continues to exist. However, due to the provision in question, the limits

⁸³ *The Carron Park* (1890) 15 P.D. 203; *Milburn & Co v Jamaica Fruit Importing & Trading Co* [1900] 2 Q.B. 540.

⁸⁴ *Louis Dreyfus v Tempus Shipping* [1931] A.C. 726.

of the performance of this debt have been narrowed. Therefore, the fault remains actionable, and the negligent party's claim for contribution to general average may be rejected due to this fault. This distinction is explicitly accepted in English law, and it is accepted that the provisions in question do not eliminate the 'actionable fault' nature.⁸⁵

D. Clauses Which Exclude Liability Unless Suit Is Brought within a Defined Period

The fourth type consists of provisions that determine when claims related to a defect that is actionable against the defective party will expire due to the statute of limitations or a period of limitation.⁸⁶ In such cases, the defect exists at the time the damage occurs and is actionable, but after a certain period of time has elapsed, it ceases to produce legal consequences in terms of enforceability. Therefore, although the fault-based debt has arisen legally, if it is not claimed within the specified period, it loses its enforceable nature. In such cases, since the fault still qualifies as 'actionable fault', it is accepted that the claim for contribution to general average by the party at fault will be rejected.⁸⁷

In summary, it is accepted that the first two of the four types mentioned above, namely provisions that eliminate the origin of the debt and provisions that exclude liability arising from certain types of damages, legally nullify the consequences of fault that actually exist. Therefore, the party claiming exemption can contribute by participating in the general average sharing to the extent that it can demonstrate the existence and validity of the provisions in question. Conversely, the same conclusion cannot be reached for regulations falling under the third and fourth categories. This is because it is accepted that such contractual or statutory provisions limit only the consequences of fault, not the fault itself, or restrict its assertion to a certain amount or period. Therefore, fault is legally present at the time the act occurs and gives rise to liability. In such a case, it is not possible for the party at fault to claim a contribution to general average based on such provisions.

On the other hand, the claim of fault against the general average contribution does not always have to relate to the carrier. It is also possible that the danger

⁸⁵ Cornah, para D.08.

⁸⁶ The most common example in this context is the one-year period stipulated in Article 3(6) of the Hague and Hague-Visby Rules.

⁸⁷ *Goulandris Bros v B. Goldman & Sons* [1958] 1 Q.B. 74.



arose directly from the cargo itself or from the actions of the cargo owner. Particularly in cases such as the carriage of undeclared dangerous cargo, if the sacrifice made causes damage, the other parties' claim for contribution may be based on the fault of the cargo owner. In such cases, the cargo owner cannot receive a contribution, but if there is a valid exemption clause arising from the contract or the law, he may also benefit from this protection.

In this context, another argument that can be put forward against the contribution claim of the party concerned is that the load for which the sacrifice was made created a hazard due to an inherent vice. However, according to established case law, the existence of such a situation alone does not constitute grounds for rejecting the contribution claim. In such cases, the party seeking contribution retains the right to contribution as long as there is no negligence or illegality attributable to them.

Indeed, in a case that was also subject to the *House of Lords*'s precedent, it was necessary to flood the ship with water to extinguish a fire caused by the spontaneous combustion of a coal cargo inside the hold, and this intervention resulted in damage to the coal cargo. Although the owner of the cargo argued that coal is naturally prone to spontaneous combustion, the court rejected this argument and ruled that the cargo owner was liable for a contribution to general average.⁸⁸

IV. THE EFFECT OF FAULT IN GENERAL AVERAGE ON P&I CLUBS

Under the general average regime, extraordinary sacrifices and expenses incurred must be shared proportionally among all interested parties who benefit from these actions. In practice, these contributions are often covered indirectly through cargo and vessel insurance. However, particularly in multi-modal maritime transport scenarios such as container shipping, the large number of cargo stakeholders and the relatively low individual contribution shares may make it economically unfeasible for the carrier to collect the contribution directly.⁸⁹ In such cases, the carrier may prefer to obtain the contribution amount directly from the insurer. To meet this need, many marine insurance policies include a 'General Average Absorption Clause' which provides for the insurance

⁸⁸ *Greenshields v Stephens* [1908] 1 K.B. 51. See also *Johnson v Chapman* (1865) 19 C.B. (N.S.) 563; *Pirie v Middle Dock Co* (1981) 4 Asp. M.L.C. 388.

⁸⁹ Williams, 240.

company to directly cover general average contributions up to a certain amount. These clauses accelerate the collection process, particularly for low-value contributions, and reduce uncertainty between the parties.⁹⁰

Turkish law recognizes the insurer as a natural party to the general average process and assigns the insurer an active role in the stages of making, objecting to, and applying the dispatch in accordance with Articles 1278 and others of the TCC. However, there may also be cases where the general average contribution cannot be covered by the insurance system. In particular, if the carrier's negligent act caused the general average situation and this negligence is actionable under Rule D of the YAR, the carrier will legally lose its right to a contribution.

In practice, cargo insurers often undertake to meet their contribution obligations without waiting for the finalization of the general average, and this commitment takes the form of special guarantee documents called 'General Average Guarantee'. However, in the event of fault, even a guarantee provided by the cargo insurer (General Average Guarantee) may not automatically establish the legal validity of the contribution right. This is because such guarantees, while bound by the wording of the text, do not extend the contractual liability regime between the parties; they merely contain a payment commitment within the framework of the existing legal situation.

Indeed in the case of *The BSLE Sunrise*,⁹¹ the guarantee provided by the cargo insurer, which states that the contribution will only be paid if it is 'due properly' (in accordance with the rules or valid), resulted in the carrier being unable to receive the contribution on the grounds that the carrier was at fault and therefore the right to receive the general average contribution was not legally valid.

At this point, Club Insurance comes into play as a complementary structure. P&I Clubs can cover the resulting damages under certain conditions when they cannot collect the members' general average contribution due to their own fault.⁹² For example, this matter is explicitly regulated in Article 3.14 of The Standard Club

⁹⁰ For example, see. Institute Hull Clauses 2003, m. 40; BIMCO General Average Absorption Clause 2018.

⁹¹ *Navalmar UK Ltd v Ergo Versicherung AG (The BSLE Sunrise)* [2019] EWHC 2860 (Comm).

⁹² Steven J. Hazelwood ve David Semark, *P&I Clubs: Law and Practice* (4th edn, Informa 2010) para 10.206.



rules under the heading ‘unrecoverable general average contributions’.⁹³ The scope of the security may vary from club to club, but it is generally subject to certain conditions. Indeed, pursuant to the same article, if the transport contract does not include an exemption clause as provided for in Article IV(2)(a) of the Hague or Hague-Visby Rules or a clause of a similar nature, the club may not cover all or part of the non-compensable contribution.

Similarly, the Rules published by the Steamship Mutual Club state that situations where the right to contribution becomes legally invalid due to the fault of the contributor are covered by the club’s insurance.⁹⁴ However, this coverage is not absolute. P&I clubs thoroughly assess the nature of the incident, the carrier’s conduct, the applicability of the YAR, and the membership conditions before covering the contribution gap. In cases where the carrier’s intentional negligence or gross negligence is involved, the club may refuse to provide coverage.

Ultimately, if the carrier is deprived of their share of general average contribution due to circumstances arising from their own fault, all or part of the resulting damages may be covered under P&I club insurance under certain conditions. This mechanism does not aim to eliminate fault-based liability in the general average system, but rather to mitigate the severe economic consequences that may arise for the parties by preserving the institutional balance of the system. However, in each specific case, the content of the club insurance policy, the legal nature of the event causing the loss of the right to contribute, and the contractual arrangements between the parties must be carefully evaluated together.

While the main focus of this article is the concept of ‘fault’, another important issue that must be addressed within the scope of club insurance is the situation where the shipowner’s share of the general average contribution exceeds the vessel’s insurance value. In other words, if the general average contribution determined by the dispatcher and falling to the shipowner’s share exceeds the fixed insurance value stipulated in the vessel insurance policy, the excess amount must be covered directly by the shipowner.

⁹³ Standard Club (2022), ‘Standard Club P&I Rule Book 2022/23’ <https://www.standard-club.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/rules/2022/SC_PI_Rules_2022-23_AD_20220208.pdf> accessed 10 June 2025.

⁹⁴ Steamship Mutual (2025), ‘Steamship Mutual P&I Rules 2025 London Class’ Kural 25 Cargo’s Proportion of General Average. <https://www.steamshipmutual.com/sites/default/files/medialibrary/files/3695%20Steamship%20Rule%20Book%20London%202025_0.pdf> accessed 10 June 2025.

In such cases, P&I clubs can step in and cover contribution gaps, referred to as ‘excess general average contribution’ or ‘ship’s proportion of general average’, within certain limitations. Indeed, Article 3.15 of The Standard Club rules covers amounts exceeding the portion covered by the vessel insurance under certain conditions.⁹⁵

CONCLUSION

The general average system, as one of the most fundamental and unique structures of maritime commercial law, ensures that the risks inherent in maritime transport are shared fairly and equitably. This article examines the concept of fault, one of the most critical elements of the general average system, in detail within the framework of Article D of the York-Antwerp Rules, presenting it at both a conceptual and practical level.

The study found that the Turkish, British, and American legal systems address the relationship between general average and fault in different ways. In this context, the general practices and approaches of the relevant legal systems regarding general average and fault were examined comparatively.

The main emphasis of the study is that the effect of fault on contribution liability in general average is not merely a question of its existence or absence but must be assessed based on whether there is a legally actionable fault. This approach highlights the delicate balance between the principle of not considering fault during the dispatch phase under Rule D and the protection of defense rights based on fault during the performance phase. Thus, while the calculation of the contribution obligation aims for an objective and equitable distribution, the legal consequences of fault remain decisive during the payment phase. This two-stage approach ensures that the general average regime operates in harmony with commercial realities and legal technique.

Particularly in cases where the carrier requests a contribution, the re-emergence of fault during the performance phase is also of great importance in terms of insurance relationships. The fact that P&I clubs cover carriers whose contribution rights are limited due to fault under certain conditions is one of the elements that strengthens the insurance aspect of the general average regime. However, this protection is not absolute and depends on concrete conditions such as the scope of the policy and the degree of fault. Thus, general average becomes

⁹⁵ Standard Club.



a multi-layered structure where natural law, freedom of contract, insurance practices, and commercial balance principles intersect, rather than merely a technical calculation.

Consequently, discussions of fault under the general average regime must be comprehensively addressed, considering the specific circumstances and legal nature of the concrete case. The actionability of fault should be accepted as the fundamental criterion in terms of the sharing of contribution obligations and the rights of the parties, while valid exemption provisions should be decisive on the contribution claims of the party at fault.

BIBLIOGRAPHY

‘York-Antwerp Rules 2016’ (*Comite Maritime International*, 2016)

14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun (RG: 22.2.1955/8936)

1968 tarihli “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol” (*Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924*)

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG 14.02.2011/27846

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri

Algantürk Light SD, ‘How Have General Average Concepts Developed Across Maritime Countries And Jurisdictions?’ İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi (2015) 14(28)

Algantürk Light SD, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (2nd edn, Arıkan 2006)

Anglo-Grecian Steam Trading Co, Ltd. v T. Beynon & Co. (1926) 24 Ll L Rep 122

Arruda M A, ‘General Average Is a Necessity’ (2022) 13 Beijing L Rev 340

Athel Line v Liverpool and London War Risks Insurance [1944] K.B. 87

Australian Coastal Shipping Commission v Green [1971] 1 Q.B. 456; [1971] 1 Q.B. 459

BIMCO General Average Absorption Clause 2018



BIMCO, New Jason Clause

Birkley v Presgrave (1801) 1 East 220; *Svendsen v Wallace* (1884) 13 Q.B.D. 69

Burton v English (1883) 12 Q.B.D. 218

Castle Insurance v Hong Kong Shipping Co [1984] A.C. 226, 233

Chelley v Royal Commission on the Sugar Supply [1921] 2 KB 627; [1922] 1 KB 12

Cheraw & Salisbury Railroad Co v Broadnax 109 Penn.St. 432 (1885)

Constitutional Reform Act 2005

Corfu Navigation v Mobil Shipping [1991] 2 Lloyd's Rep. 52

Cornah R, Lowndes & Rudolf: *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules* (15th edn, Sweet&Maxwell 2018)

Çetingil E, Kender R, Ünan S, *Müşterek Avarya Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2011)

Daniolos v Bunge & Co., Ltd. (1937) 59 L1.L.Rep. 175

Engin MC, '6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya' (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 507

Federal Commerce & Nav Co Ltd v Eisenerz GmbH (The Oak Hill) [1975] 1 Lloyd's Rep. 105

Gauci GM, 'Of Piracy and General Average: Contribution in General Average for Ransom Payment Occasioned by Piratical Activity' (2019) 50(2) Journal of Maritime Law and Commerce

Gormley WP, 'The Development and Subsequent Influence of the Roman Legal Norm of Freedom of the Seas' (1963) 40 University of Detroit Law Journal 561

Goulondris Bros v B. Goldman & Sons [1958] 1 Q.B. 74

Greenshields v Stephens [1908] 1 K.B. 51

Hain SS Co v Tate & Lyle (1934) 41 Com. Cas. 350

Hudson NG ve Harvey MD, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (3rd edn, Informa Law 2014)

Hurlbut v Turnure 81 Fed. R. 208 (1897); *The Irrawaddy* 171 U.S. 187 (1897).



Institute Cargo Clauses A, B and C (2009)

Institute Hull Clauses 2003

Institute Time Clauses Hulls 1/10/83

Institute Time Clauses Hulls 1/11/95

International Hull Clauses 1/11/03

Johnson and Another v Chapman (1865) 144 E.R. 907.

Joseph Watson & Sons Ltd v Fireman's Fund Insurance Company of San Francisco (1922) 12 Ll L Rep 133.

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (3rd edn, Filiz Kitabevi 2025).

Kender R, *Deniz Kazaları, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu* (Beta Basım Yayım Dağıtım, 1997)

Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading)

Kula N, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727

Lex Rhodia de Iactu, Digesta 14.2.1 (Paulus)

Louis Dreyfus v Tempus Shipping [1931] A.C. 726.

Mandaraka-Sheppard A, *Modern Maritime Law (Volume 2): Managing Risks and Liabilities* (3rd edn, Informa 2013)

Marida Ltd v Oswal Steel (The Bijela) [1992] 1 Lloyd's Rep. 636.

Milburn & Co v Jamaica Fruit Importing & Trading Co [1900] 2 Q.B. 540.

Montgomery and Company v Indemnity Mutual Marine Assurance Company Ltd [1932] 1 KB 734.

Morrison S.S. Co v Greystoke Castle (The Cheldale) [1947] A.C.

MT "Cape Bonny" Tankschiffahrts GMBH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Company of China Limited, Beijing Branch [2017] EWHC 3036 (Comm); [2018] 1 Lloyd's Rep. 356.



Navalmar UK Ltd v Ergo Versicherung AG and another company (The BSLE Sunrise) [2019] EWHC 2860 (Comm)

Nesbitt v Lushington (1792) 4 TR 783.

Okay S, ‘Müşterek Avarya Hukukunun Kısa bir Tarihçesi’ (1959) 24(1–4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 289.

Paulsen GW, ‘Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law’ (1982) 57 Tulane Law Review 1065.

Phelps, James & Co. v Hill [1891] 1 QB 605.

Pirie v Middle Dock Co (1881) 44 L.T. 426

Pirie v Middle Dock Co (1981) 4 Asp. M.L.C. 388.

Rose FD, *General Average: Law and Practice* (2nd edn, LLP 2005).

Schloss v Heriot (1863) 14 C.B.(N.S.) 59.

Simonds v White (1824) 2 B.&C. 805, 811.

Sözer B, ‘Barınma Müşterek Avaryası’ (1971) *Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi*, S 8.

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. II, (Vedat Kitapçılık, 2016)

Standard Club (2022), ‘Standard Club P&I Rule Book 2022/23’

Steamship Mutual (2025), ‘Steamship Mutual P&I Rules 2025 London Class’

Steven J. Hazelwood SJ and Semark D, *P&I Clubs: Law and Practice* (4th edn, Informa 2010)

Strang, Steel & Co v A. Scott & Co (1899) 14 App. Cas. 601.

Tekil F, ‘Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar’ (2000) Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan

Tekil F, *Deniz Hukuku* (Alkım Yayınları, 2001)

Templeman M and others, *Arnould’s Law of Marine Insurance and Average* (21st edn, 2024 Sweet&Maxwell)

The Cape Bonny [2017] EWHC 3036 (Comm).

The Carron Park (1890) 15 P.D. 203.

The Ettrick (1881) L.R. 6 P.D. 127 at 135.



The Gratitude (1801) 3 C Rob 240.

The Irrawaddy (1898) 171 US 187.

The Jason, 225 U.S. 32.

The Longchamp [2014] EWHC 3445 (Comm).

The Seapool [1934] P. 53.

The Susan v Luckenbach [1951] P. 197.

Twiss T (ed), *Monumenta Juridica: The Black Book of the Admiralty* (1871).

Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Co (The Makis) [1929] 1 KB 187.

Whitecross Wire Co v Savill (1882) 8 QBD 653

Williams R, *Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance* (Gard AS 2013)

Wilson v Bank of Victoria (1867) L.R. 2 Q.B. 203.

Yazıcıoğlu E, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16th edn, Filiz Kitapevi 2020)



ULUSLARARASI TİCARİ TAHKİMDE ETİK VE DENİZ TAHKİMİNE YANSIMALARI*

ETHICS IN INTERNATIONAL COMMERCIAL ARBITRATION AND ITS REFLECTIONS ON MARITIME ARBITRATION

Hüsna Kübra KARADAĞ**

ÖZ

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

Bir bütün olarak tahkimde, varlığı ve uygulaması belki de en önemli unsur olan etik düzenlemelerin yansımaları, tahkim süreçlerinin tamamında rahatlıkla gözlemlenebilir

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 01.08.2025 / Kabul Tarihi: 27.10.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1755913

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: Bu çalışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından 123K569 Numaralı proje ile desteklenmiştir. Projeye verdiği destekten ötürü TÜBİTAK'a teşekkürlerimizi sunarız.

** Araştırmacı, Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM), İşten Ayrılma Tarihi 18 Ağustos 2025 (karadag@dehukam.org) (ORCID: 0009-0008-0793-2683).



durumdadır. Etik düzenlemelerin, çatı düzenlemeler olarak sektörel tahkimde de etkili olduklarını söylemek mümkündür. Özellikle, deniz ticareti gibi alanlarda, büyük hacimli ulusal veya uluslararası ihaleler, yatırımlar ve kredilerin varlığı, sektörün doğasından kaynaklanır. Bu bakımdan tahkim, deniz ticareti kaynaklı ilişkilerden doğma ihtimali olan uyuşmazlıkların çözümü için en ideal yöntemlerden biridir. Mevcut uygulamalarda da sıklıkla tercih ediliyor olması, deniz ticaret uyuşmazlıklarının çözülmesi noktasında tahkimin, bir uyuşmazlık çözüm sürecinden beklenen faydayı sağlayabilme potansiyelinin yüksek olduğunu gösterir niteliktedir. Dolayısıyla deniz ticaret uyuşmazlıklarının tahkim yoluyla çözümü konusunda da etik düzenlemelerin ehemmiyeti açıktır. Nitekim, dünyanın önde gelen ve tahkimde dinamikleri belirleyici nitelikte kural ve çalışmaları bulunan kurumlar gibi, özellikle deniz hukuku kaynaklı uyuşmazlıkların çözümü hususunda ihtisaslaşmış kurumlar da kurallarında etik düzenlemelere yer vermektedirler.

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

Anahtar Kelimeler: •Uluslararası Ticari Tahkim •Deniz Tahkimi •Etik Standartlar •Şeffaflık •Çıkar Çatışması

ABSTRACT

Ethics in international commercial arbitration is recognised as a critical element to ensure that proceedings are conducted in a fair, impartial and transparent manner. It is possible to say that ethical regulations are also effective in sectoral arbitration as umbrella regulations. Thus, by introducing ethical measures, the aim is to prevent conflicts of interest that may arise during the process, to establish impartiality and to protect independence. While these are the main objectives of ethical regulations in general, in some cases, contradictions and difficulties may be encountered regarding the applicability of these regulations in international arbitration. In practice, the variations arising from different legal systems and differences in understanding may make it difficult to effectively implement ethical rules and various rights and obligations in arbitration proceedings.

The reflections of ethical regulations, whose existence and implementation is perhaps the most important factor in arbitration in general, can be easily observed throughout all arbitration proceedings. Therefore, considering that ethical regulations are vital regulations affecting the arbitration, it is possible to say that they are undoubtedly effective in sectoral arbitration as well. Especially in areas such as maritime commerce, the existence of large-scale national or international tenders, investments and loans arises from the nature of the sector. In this regard, arbitration is one of the most ideal methods for resolving disputes that may arise from maritime commerce-related relationships. The



fact that it is frequently preferred in current practice demonstrates that arbitration has a high potential to provide the benefits expected from a dispute resolution process in resolving maritime commerce disputes. Therefore, the importance of ethical regulations in the resolution of maritime commerce disputes through arbitration is also explicit. As a matter of fact, like the world's leading institutions that have rules and studies that determine the dynamics in arbitration, institutions specialized in the resolution of maritime disputes arising also include ethical regulations in their rules.

Many practitioners and developers prominently advocate for the development of a universal ethical framework to strengthen and enhance the applicability of ethical standards in international arbitration. Given the preference for institutional arbitration, not only for the resolution of maritime disputes, but also for international commercial disputes in general, the regulations of arbitral institutions undoubtedly have a major influence on the norms that prevail or are envisaged to be developed in practice.

Keywords: •International Commercial Arbitration •Maritime Arbitration •Ethical Standards •Transparency •Conflict of Interest

GİRİŞ

Tahkim ile ilgili herhangi bir meselenin temelinde her daim taraf iradelerinin rol oynadığı düşünüldüğünde, uluslararası tahkimde ‘etik’ bakımından da öncelikli olan, tarafların tahkime gelme iradelerinin ve devamındaki uyumsuzluk çözümü sürecinin garanti altına alınmasıdır. Tahkimde tarafların sürece olan güveninin temelinde, hakemlerin tarafsızlığı ve bağımsızlığına dayanmaktadır. Bağımsızlık, hakemin taraflarla veya tahkimle ilgili diğer kişilerle ilişkisiz olmasını, tarafsızlık ise hakemin herhangi bir taraf lehine önyargısız hareket etmesini ifade eder.¹ Elbette, teminat altına alınan hak ve menfaatler farklı şekillerde tezahür edebilir. Etik kurallar vasıtasıyla garanti altına alınmaya çalışılan hususlar bakımından en genel ifadelerle; taraflar arasındaki adaletin sağlanması, tarafsızlığın korunması ve sürecin bütünlüğünün muhafazası, şeklinde bir belirleme yapılabilir.² Tahkimde etik denildiğinde, tahkimin olmazsa olmaz iki standardı üzerinden ilerlemek gerekir; tarafların eşitliği ve hukuki dinlenilme hakkı.³ Bu iki standart, hakemlerin bağımsızlık ve tarafsızlık

¹ Alan Redfern, ‘Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance, ‘ *The Resolver*, Chartered Institute of Arbitrators (CIArb) (Kluwer Law International, 2017) 10-11.

² R. Doak Bishop, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration’ Albert Jan van den Berg (der.), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010): Arbitration Advocacy in Changing Times* içinde, ICCA Congress Series, vol. 15 (Kluwer Law International; ICCA & Kluwer Law International, 2011) 383-390.

³ Ali Yeşilırmak, Utku Coşar vd., ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’, Lise Bosman (der.), *ICCA International Handbook on Commercial Arbitration* içinde, Supplement No. 125 (Kluwer Law International, Şubat 2023) 26-27.



ilkelerine dayanmaktadır ve tarafsız bir sürecin temel güvencesini oluşturur.⁴ Etik kurallar ile koruma altına alınması öngörülen hak ve menfaatlerin her biri, yalnızca tahkim süreçlerinin değil, aynı zamanda hukuken varlığını sürdüren ve uyuşmazlığın çözüme kavuşturulması ile uzak veya yakın ilişkisi olan, tüm iş ve işlemler için esas teşkil edecek niteliktedirler.

Hukuken yapılacak bütüncül bir değerlendirmede ve bu makalede odaklandığımız usuli mekanizma özelinde ise ‘tahkimde’, sistemin şeffaflığı ve tarafların işbu sisteme duydukları güvenin sürdürülebilmesi bakımından etik, oldukça büyük bir etkiye sahiptir.⁵ Başka bir deyişle, etik ilkelerin uygulanabilir kılınması, tahkimde sistematik şeffaflık, tarafsızlık ve güven ortamının sağlanabilmesi ve daha da önemlisi, uygulamada bu üç elementin varlığını net bir biçimde ortaya koyabilmesinde kritik rol oynar. Etiğin tahkim süreçlerinde ciddiyetle ele alınması birincil olarak, tahkim süreçlerinin adil bir uyuşmazlık çözüm yöntemi olarak benimsenmesi ve bunu takiben de tahkim kurumunun itibarının daima korunması bakımından hayati niteliği haiz bir ihtiyacıdır.⁶

Etiğin, genel geçer nitelikli kesin tabirler ve net unsurlar içeren bir tanım olmamakla birlikte, ‘tarafsızlık’ ve ‘bağımsızlık’ gibi ilkelerle bağdaştırılarak bu ilkeler üzerinden bir tanım yapılmaktadır.⁷ Milletlerarası Barolar Birliği (*International Bar Association, IBA*) bu kapsamda, ‘Uluslararası Tahkimde Çıkar Çatışmalarına İlişkin Rehber İlkeler (*Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration*)’⁸ başlıklı kılavuzu ile etiği çıkar çatışmaları bakımından kapsamlı biçimde ele almıştır. Kılavuzda hakemlerin tarafsızlığı, bağımsızlığı ve beyan yükümlülüğü gibi hususlar düzenlenmiştir. Kılavuz, çalışmada da ayrıca üzerinde durulacağı üzere, çıkar çatışmalarına sebebiyet verebilecek olguları, sistematik biçimde derecelendirerek objektif biçimde yol gösterici nitelikli ve renklerle ifade edilen dereceli listeler üzerinden potansiyel olguları kategorize etmektedir.⁹ Tarafsızlık ve bağımsızlık esaslı kuralların, neredeyse her anlatımda etik ile ilişkilendirildiği görülmektedir. Ancak etik,

⁴ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 11.

⁵ Nigel Blackaby, Constantine Partasides vd., ‘5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal’, *Redfern and Hunter on International Arbitration* içinde, 7. Baskı (Oxford University Press; Kluwer Law International, 2023) 5-6.

⁶ Blackaby and Partasides, ‘5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal’, 6.

⁷ Martin Hunter, ‘Ethics of the International Arbitrator’ (1986) 4(4) *ASA Bulletin* 173-174.

⁸ International Bar Association, *2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration* (International Bar Association, Chancery House, London, 2024) <<https://www.ibanet.org>> s.e.t. 25 Aralık 2024.

⁹ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 11-12.



yalnızca bu iki ilkedен ibaret olarak değeriendirilmemelidir. Nitekim bunlara ek olarak, beyan yükümlülüğü (*disclosure*) olarak adlandırılan usuli uygulama da kurumlarca sık sık etik kurallar kapsamında değeriendirilmektedir.¹⁰ Beyan yükümlülüğünün bu kapsama dahil edilişinin en somut örneği; uluslararası tahkimde etik hakkında yararlanılabilecek en geniş kapsamlı ve detaylı belgelerden biri olan IBA'nın Uluslararası Tahkimde Çıkar Çatışmalarına İlişkin Rehber İlkeler başlıklı tavsiye niteliğindeki¹¹ kılavuzudur. Bu niteliği haiz hukuki metinler ve kurallar, katı olmayan ve uygulanmaması halinde herhangi bir yaptırım doğurmayan, 'bağlayıcı olmayan/ esnek hukuk (*soft law*)¹² kurallarıdır.

Etik düzenlemeler bakımından yalnızca hakemler odağında bir değeriendirme geleneği olduğu ve bir hukuki mekanizma olarak tahkimde iş gören diğer süjelerin, etik anlamda yükümlülüklerinin göz ardı edildiğini düşünmek doğru değildir. Bu bağlamda yine IBA'nın, 'Uluslararası Tahkimde Taraf Temsili (*Party Representation in International Arbitration*)¹³ başlıklı kılavuzu, tahkim kurumunda iş görenler taraf vekillerinin, dürüstlük (*honesty*) ve ahlaki bütünlükle (*integrity*) hareket etmeleri gerektiğini ve gereksiz gecikmelerden kaçınmalarını açıkça ifade eder.¹⁴ Dolayısıyla uluslararası tahkimde etiğe ilişkin anlatımların, iki ana çıkış noktası olduğunu ifade etmek mümkün

¹⁰ Hunter, 'Ethics of the International Arbitrator', 190-192.

¹¹ IBA Tahkim Komitesi, 'The IBA Arbitration Committee recommends that the Guidelines be applied with robust common sense and without unduly formalistic interpretation' (yazar tarafından yapılan Türkçe çeviri), detaylı bilgi için bkz. 2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration, Introduction (6).

¹² Ali Yeşilirmak, 'Chapter 26: Transparency and Stakeholders' Role in the Selection of the Arbitral Tribunal, ' Brekoulakis S, Weeramantry R et al (der.), *Achieving the Arbitration Dream: Liber Amicorum for Professor Julian D.M. Lew KC* içinde (Kluwer Law International 2023) 286-287.

¹³ International Bar Association, 2013 IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration (London: International Bar Association, Chancery House 2024) <<https://www.ibanet.org>> s.e.t. erişim 13 Ocak 2025.

¹⁴ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 13; ayrıca bkz. 2013 IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration, Preamble, 2 (Bu hükmün açık anlatımı şu şekildedir: "İlkeler, taraf temsilcilerinin doğruluk ve ahlaki bütünlükle hareket etmeleri ve tahkim yargılamasını sekteye uğratmaya yönelik taktikler de dahil olmak üzere gereksiz gecikmelere veya masraflara yol açabilecek türden eylemlerde bulunmalarını gerektiği ilkesinden mülhem olarak hazırlanmıştır.").



gözükmektedir: 1) Çıkar Çatışmaları (*Conflicts of Interest*), 2) Vekilliğin İcrası ve Taraf Temsili (*Counsel Conduct and Party Representation*)¹⁵.¹⁶

Uluslararası tahkimde etiğe ilişkin genel geçer tanımlamanın olmamasının da bir etkisi olarak düşünülebileceği üzere, bu konu özelinde doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Bu eksende, uluslararası tahkimin işleyişinde etik kuralların rolü ve işlevi her ne kadar belirli düzenlemelerle uygulamaya entegre edilmeye çalışılıyorsa da bu çabaların yetersiz kaldığı yönünde bir tespit ortaya konulmaktadır.¹⁷ Pratikte göz ardı edilmemesi ve süreçlere entegrasyonunu etkin bir şekilde sağlayabilmek adına ise kurumsal tahkim merkezlerinin pek çoğu, tahkim kuralları içerisinde, birbirine benzer veya farklılaşan nitelikte bazı etik düzenlemelere yer vermişlerdir. Örneğin; hakemlerin bağımsızlıklarına veya tarafsızlıklarına şüphe düşürebilecek her türlü durumu açıklamalarını zorunlu kılan Milletlerarası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce, ICC*) Tahkim Kuralları,¹⁸ en azından kurumsal işleyişinde bu bakımdan bir ‘zorunluluk (*shall*)’ getirerek bu noktada katı bir anlayış benimsemiştir. Bu doğrultuda etiği hukuki bir zemine oturtmak ve kurum özelinde de olsa bağlayıcı hale getirmek, kuruma ait münferit uluslararası fonksiyonları daha adil ve şeffaf bir görünüme büründürmekle¹⁹ birlikte etiğin evrensel ilerleyişini desteklemektedir.²⁰

Tahkimde etik düzenlemelerin belirlenebilirliği ve hayata geçirilmesi hususunda çok çeşitli hukuki düzenlemelerin varlığı²¹ söz konusudur. Diğer taraftan, etik kapsamında yorumlanacak hususların birbirinden ayrıışan üslemlarla işlenmesi, etik düzenlemelerin uygulamasını pratik olarak zorlaştırdığı, yani tespit edilebilirliğini olumsuz etkilediği, söylenebilir.²² Uluslararası nitelikli, şüpheye

¹⁵ 2013 IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration, Preamble, 1.

¹⁶ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 10-13.

¹⁷ Bishop, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration’, 384-385.

¹⁸ International Chamber of Commerce International Court of Arbitration, 2021 ICC Arbitration Rules (Paris: International Chamber of Commerce 2022) <<https://iccwbo.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025, Madde 11(2).

¹⁹ Ellen M. McGee, ‘Ethics, Rights, and International Law’, *Justice Professional* 13(3) (2000) 298-299.

²⁰ McGee, ‘Ethics, Rights, and International Law’, ‘ 289.

²¹ Güled Yusuf ve Karolina Latasz, ‘Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man’s Land’, Gregory Roy Fullelove and Laila Hamzi (der.), *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* içinde (Kluwer Law International 2022) 135-136.

²² Hunter, ‘Ethics of the International Arbitrator’, 176-177.



mahal vermeksizin uygulanabilir durumda standartlar yönünden yetersizlik, sistemin süjelerinin tümünü etkilemektedir. Öyle ki, hukuki değerlendirmeler sırasında meydana gelebilecek çifte deontoloji (*double deontology*)²³ çelişkisi veya uygulanmaya çalışılan gerilla taktikleri (*guerrilla tactics*) tahkimin sürdürülebilmesini geciktirebilir ya da engelleyebilir niteliktedir.²⁴ Bunlar, etik aksaklıklardan kaynaklı adil olmayan uygulamaların gündeme gelmesini kaçınılmaz hale getirebilir.²⁵ Etiğin, tahkimde sistemin işlevselliğini maksimize etmesi gereken bir kapsam olması gerekir ve mevcut kuralların gerek eksik ve zayıf oluşu, mevcut kısmınsa yer yer uyumsuzluğu nedeniyle muhtelif yorum farklılıkları ortaya çıkabilmektedir.²⁶ Esasen, etik kuralların uygulanması yönünde, bağlayıcı olmayan hukuk enstrümanlarından ziyade, daha işlevsel yöntemler benimsenmesi hem uygulamada hem de doktrinde süregelen çatışmaların önüne geçebilecektir. Her yönüyle değerlendirilmeye muhtaç olmakla birlikte çok fazla farklı değişkene bağlı şekilde kendisini gösteren bu kavramsal çerçeve üzerinde, bir uzlaşmanın sağlanabilmesi ihtimali de oldukça derin bir tartışma konusu olma özelliğini daima devam ettirebilir gibi görünmektedir.

Geçmişte günümüze bir perspektif çizildiğindeyse, etik düzenlemelerin esnek yapısının belirli bir dönemde, dönemin ihtiyaçlarına cevap verir nitelikte olduğu söylenebilir. Bu noktada dikkat çekilmesi gereken mesele; tahkim kurumu henüz yaygınlaşmamışken, ticari ilişkiler daha az çetrefilli bir biçimde süregelirken ve denizcilik gibi tahkime ihtiyaç duyulan sektörlerde bugüne kıyasla daha az şirket iş görürken şimdilerde ticari ilişkilerin ve bu ilişkilerin çeşitliliğinin çok daha dinamik bir artış göstermesidir.²⁷ Bir diğer taraftan tahkim, genel olarak devlet yargısıyla karşılaştırıldığında; hakim olabilmek için aranan niteliklerinin ve hakim olana kadarki süreçte kişiler üzerinde yapılan denetimlerin, hakemler için geçerli olmadığı veya hakimlerin dosya özelinde ücretlendirmeye tabi tutulmadıkları fakat hakemlerin dosya kapsamında ücretlendirildikleri

²³ Bishop, 'Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration', 386-387.

²⁴ Peter Halprin ve Stephen Wah, 'Ethics in International Arbitration' (2018) 2018(1) Journal of Dispute Resolution 101-102.

²⁵ Nelson Edward Timken, 'A Proposal to Establish an International Commercial Arbitration Ethics Panel and Hotline to Resolve Disclosure and Conflicts Issues' (2023) 89(3) *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* 344-346.

²⁶ Bishop, 'Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration', 385.

²⁷ Catherine A. Rogers, *Ethics in International Arbitration* (Oxford University Press, 2014) 22.



görülmektedir.²⁸ Bu durum da göstermektedir ki, dava yoluyla bir hak arayışı halinde karşılaşılabilecek potansiyel riskler açısından tahkim, ilk bakışta daha savunmasız görülebilmektedir ve bu nedenle, etik de dahil tüm gerekli önlemlerin alınması oldukça elzemdir.

I. TAHKİMDE ETİK SORUNLARIN BAŞLICA DAYANAKLARI

Tahkimde etik sorunların incelenmesinde, öncelikle ‘çıkar çatışması’ temelinde ortaya çıkan sorunların, ardından da diğer usuli ihlallerin ele alınması; konunun sağlam bir temele oturtulması ve konuyu deniz tahkimi açısından daha ileri düzey bir değerlendirmeye konu edebilmek bakımından yerinde olacaktır. Nitekim etik gibi bir husus, tahkimin yönetimi açısından büyük öneme sahiptir çünkü kurumun doğası gereği, tahkim sürecinin potansiyel pek çok riskinden korunmayı sağlayan yegâne uygulamalar, iç denetim mekanizmalarıdır.²⁹

1. Çıkar Çatışmaları

A. Hakemlerin Bağımsızlığı ve Tarafsızlığı

Bağımsızlık ve tarafsızlık, hakemlerin seçilme sürecinde tezahür eden iki temel ilke olarak³⁰ uluslararası tahkimin en kuvvetli etik kurallarındandır. Hakemlerin, taraf tutmayan, yüksek ahlaki değerlere ve bağımsız yargı yeteneğine sahip olması gerekir. Tahkime ilişkin pek çok kurallar bütünü, bağımsız ve tarafsız tutumun sağlanamadığı hallerde tarafların itirazlarını kabul eder ve öngörülen usullere uygun biçimde tarafsızlık ve bağımsızlık denetimini sağlar.³¹ Tahkimde taraf iradeleri sürecin en önemli gerekçesi olsa da hakem atama yönünde kullanılması hedeflenen irade, tarafsızlık ve bağımsızlık bakımından aykırılık teşkil edecekse, söz konusu taraf iradesi bu belirli sınırlandırmalara tabi tutulabilir.³² Tarafsızlığa ve bağımsızlığa ilişkin somut aykırılık dışında, etik düzenlemelere aykırılık teşkil edecek makul şüphenin varlığı da tarafsızlığa ve

²⁸ Eva Litina, ‘Chapter 3: Distinguishing Features of Maritime Arbitration Practice, ‘ in *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea* (Kluwer Law International, 2024) 149.

²⁹ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 7.

³⁰ Gary B. Born, *International Commercial Arbitration* (3. Baskı, Kluwer Law International 2021) §12.01[A].

³¹ Born, *International Commercial Arbitration*, §12.01[C].

³² Born, *International Commercial Arbitration*, §12.03.

bağımsızlığa yönelik haklı bir itiraz³³ ve dolayısı ile tahkim kararının iptali sebebi teşkil edebilir.³⁴

Uygulamada, bağımsızlığı sürdürmek zaman zaman karmaşık olabilir. Esasen, uygulamada bu karmaşıklığı bertaraf edebilmek üzere şu şekilde bir belirleme yapılması uygun olabilir; “Hakemlerin, taraflardan bağımsız olmaları ve herhangi bir kişisel çıkar çatışmasından etkilenmemeleri gerekir.”³⁵. Örneğin hakemlerin, aynı zamanda başka davalarda avukat olarak görev alması veya bu gibi bir takım profesyonel bağlara sahip olması, ‘çifte rol üstlenme (*double hatting*)’³⁶ gibi sorunları doğurur. Özellikle Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (*United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL*)’nun ‘Yatırımcı-Devlet Anlaşmazlıklarının Çözümünün İyileştirilmesi’ konusuna odaklı çalışmalar yapan III. Çalışma Grubu’nun³⁷ sıkça değindiği bu sorun; tahkim kurumunun süjesi olarak bir kişinin, aynı tahkim süreci içerisinde birden fazla farklı rolle görev alması hali, veya bir kişinin aynı tahkim davasında hem hakem hem de uzman olarak bulunması durumu, şeklinde tanımlanabilir.³⁸ Bu durum özellikle yatırım tahkiminde eleştirilir. Örneğin, bazı kurumlar düzenlemelerinde, bir uyuşmazlığın belirli taraflarından birinin avukatlığını üstlenmiş kişinin, belirli bir süre içerisinde aynı tarafın dahil olduğu davada başkaca bir görev almamasını öngörür ve bu soğuma süreci (*cooling off period*)³⁹ diye adlandırılır. Bu ve buna benzer ihtiyaca yönelik gelişmeler üzerine, tahkim ile ilgili çalışmalar yapan veya sunan kurumlar, tahkime, tahkimde hakemlerin tarafsızlık ve bağımsızlıklarına ve ayrıca şeffaflığa ve

³³ Yeşilirmak and Coşar, ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’, 26-27.

³⁴ Born, *International Commercial Arbitration*, §25.02[A].

³⁵ Yeşilirmak and Coşar, ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’, 24-26.

³⁶ Juliette Luycks and Charlotte Smit, ‘Chapter Eight of CETA, Article 8.30 [Ethics]’, Moritz Keller (der.), *EU Investment Protection Law: Article-by-Article Commentary* içinde (Munich: Verlag C.H. Beck oHG 2023) 483.

³⁷ United Nations Commission on International Trade Law, *Working Group III: Investor-State Dispute Settlement Reform* (United Nations) <<https://uncitral.un.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025.

³⁸ Malcolm Langford, ‘Chapter 34: The Changing Sociology of the Investment Arbitration Market: The Case of Double Hatting’, Cavinder Bull, Loretta Malintoppi vd. (der.), *ICCA Congress Series No. 21 (Edinburgh 2022): Arbitration’s Age of Enlightenment?* içinde, ICCA Congress Series, vol. 21 (The Hague: Kluwer Law International 2023) 608.

³⁹ Langford, ‘Chapter 34: The Changing Sociology of the Investment Arbitration Market: The Case of Double Hatting’, 616.



benzeri pek çok etik soruna ilişkin reformlar yaparak⁴⁰ uygulama birliğinin sağlanması yönünde girişimlerde bulunmaktadırlar.

Etiğe ilişkin olarak, hakemlerle birlikte taraf vekillerinden de bahsedilmesi gerekir. Bu bağlamda son olarak, ayrıca bir ayırım şeklinde yorumlanmasına gerek olmasa da uzmanlar ve bilirkişilere de kısaca değinmek faydalı olabilir. Hakemler, yetkileri dahilinde bir uyuşmazlığa ilişkin karar verici konumundayken uzmanlar veya bilirkişiler, belirli ve teknik bir meseleye ilişkin detaylı incelemeleri ve tecrübeleri doğrultusunda raporlama yaparlar.⁴¹ Uygulamada, uzman ve bilirkişilerin de hakemler gibi tarafların eşitliğine özen göstermeleri beklenir ve genellikle bu yetkililerle ilgili de hakemlerle benzer unsurlara dikkat çekilir. Bu benzerlik bakımından, uzman ve bilirkişilerde var olması beklenen niteliklerin belirlenmesinde, hakemlere kıyasla biraz daha esnek bir uygulamanın hakim olduğu söylenebilir.⁴² Uzmanlar ve bilirkişiler, uyuşmazlığın çözümlenmesinde, bahsi geçtiği üzere, tecrübeleri ve uzmanlıkları bakımından oldukça önemli bir konumdadırlar ve hatta kimi zaman hakem bilirkişilik müessesesindeki (*expert determination*) gibi kilit bir rol üstlendiklerine de şahit oluruz. Nitekim, rollerinin ağırlığına kıyasla, etik düzenlemelerde, uzman ve bilirkişilik oldukça gerektiği ölçüde yer verilmemektedir.⁴³

B. Beyan ve Şeffaflık Yükümlülüğü

Tarafsızlık ve bağımsızlık ile yakından bağlantılı olan açıklama yükümlülüğü, hakemlerin tarafsızlıklarını etkileyebilecek her türlü durumu açıklamalarını gerektirir ve buna uygulamada özellikle ihtimam gösterilmektedir.⁴⁴ Hakemlerin taraflara karşı şeffaf olma zorunluluğu, tahkim süreçlerinin adalet algısını korumak için gereklidir. Davalarda yetersiz açıklamaların kamu güvenini sarsıcı etkileri görüldüğünden hakemler, tarafsızlıklarını etkileyebilecek, önyargı görünümü yaratabilecek veya bağımsız olmadıklarını çağrıştıracak finansal, ticari, profesyonel ya da kişisel ilişkilerini açıklamalıdır ve bu açıklamalar

⁴⁰ Catherine Rogers, 'Chapter II: The Arbitrator and the Arbitration Procedure, Transparency in Arbitrator Selection', Christian Klausegger, Peter Klein vd. (der.), *Austrian Yearbook on International Arbitration 2016* içinde (Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung 2016) 78-80.

⁴¹ Ali Yeşilırmak, 'Expert Determination in Turkey' (2015) 33(2) ASA Bulletin 309.

⁴² Yeşilırmak, 'Expert Determination in Turkey', 310.

⁴³ Süheyla Balkar, *Milletlerarası Ticari Tahkim ve Etik (Taraflar, Taraf Temsilcileri ve Bilirkişiler)* (1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık 2022) 168-169.

⁴⁴ Hunter, 'Ethics of the International Arbitrator', 193-196



zamanında yapıldıkça şeffaflık lehine yorumlanmalıdır.⁴⁵ Dolayısı ile hakemlerin, tarafsızlık algısını tehlikeye atabilecek herhangi bir durumu, yalnızca açıklamış olmaları değil, zamanında açıklamaları da beklenmektedir.

Önceleri, hakemlerin şeffaflığına ilişkin algı, tahkimin kaliteli ve tarafsız gözükmesinde ‘hakemin şahsi itibarı (*dignitas*)’ ile paralel biçimde şekillenmekteyse de gelişen ve değişen dünya standartları içerisinde, şeffaflığın daha da somut mekanizmalarla sağlanması yönünde bir eğilim gözlemlenmektedir.⁴⁶ Örneğin şeffaflığa ilişkin olarak; ‘hakem istihbaratı (*arbitrator intelligence*)’ olarak anılan bir girişim ile şeffaflık üzerine daha somut belirlemeler yapılabilmesi adına bilgi ve geri bildirimleri derleyerek hakem seçiminde daha net bilgilere erişilebilmesine ön ayak olan bir analiz aracı geliştirilmiştir.⁴⁷

Şeffaflık, tahkim sürecinin belirli aşamalarında etik bir zorunluluk olarak ele alınmış, örneğin hakem kararlarının açık bir şekilde gerekçelendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu, taraflar arasında güveni artırır ve süreçte hesap verebilirliği sağlar.⁴⁸ Etik yükümlülükler, hakem davranışında şeffaflığı korurken itirazları azaltmayı amaçlar.⁴⁹ Hakemlerin en önemli etik yükümlülüklerinden biri, potansiyel çıkar çatışmalarını açıklama görevidir.⁵⁰ Hakemlerin olası çıkar çatışmalarını açıklamalarını ve tarafsızlıklarını sürdürmelerini zorunlu kılmaktadır. Ancak, bu kurallar ulusal tahkim yasalarının sınırlarına tabidir ve etik sorunların tamamını evrensel olarak ele alamamaktadır.⁵¹ Tahkimde etik davranış, avukatların da mesleğin itibarını korumak için onur ve dürüstlikle hareket etmelerini gerektirir. Şeffaflık ve

⁴⁵ Ben H. Sheppard, ‘A New Era of Arbitrator Ethics for the United States: The 2004 Revision to the AAA/ABA Code of Ethics for Arbitrators in Commercial Disputes’, William W. Park (der.), *Arbitration International* içinde 21(1) (Oxford University Press 2005) 94.

⁴⁶ Rogers, ‘Chapter II: The Arbitrator and the Arbitration Procedure, Transparency in Arbitrator Selection’, 75-77.

⁴⁷ Yeşilırmak, ‘Chapter 26: Transparency and Stakeholders’ Role in the Selection of the Arbitral Tribunal’, 291-292.

⁴⁸ Born, ‘Chapter 25: Annulment of International Arbitral Awards’, *International Commercial Arbitration*, §19.04[B][6].

⁴⁹ Gary B. Born, *International Arbitration: Law and Practice* (Kluwer Law International 2021) 159-160.

⁵⁰ Born, *International Commercial Arbitration*, §13.04[3].

⁵¹ Hannah Ambrose, ‘The Source of Ethical Obligations of Arbitrators in Commercial Arbitration: The Effectiveness of the Rules-Based System and a Role for Consequential Ethics’, Gregory Roy Fullelove and Laila Hamzi (der.), *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* içinde (Kluwer Law International 2022) 92-94.



dürüstlük, yalnızca ideal bir hedef değil, tahkim sürecine güven sağlamak için gerekli yükümlülüklerdir.⁵²

C. Gizlilik ve Sınırları

Tahkim süreçlerinin gizliliği bakımından, taraf vekillerinin temel görevlerinden biri, müvekkil iletişimlerini ve bilgilerini korumaktır. Ortak hukuk sistemlerindeki geniş gizlilik korumalarını ve medeni hukukta bulunan ‘mesleki/ticari sır (*trade secret*)’ kavramının kıyaslanması yoluyla bu hususa açıklık getirme çabası ile doktrinde sıklıkla karşılaştırmaktadır.⁵³ Tahkimde gizlilik, tarafların ticari sırlarının korunmasını ve mahkeme dışı çözüm sürecinin güvenilirliğini artırmayı hedefleyen temel bir ilkedir. Gizlilik, tarafsızlık ve iş birliğini desteklerken, tahkim süreçlerinin etkinliğini de sağlamaktadır.⁵⁴ Hakemlerin müzakerelerinin gizliliği, tahkim süreçlerinin tarafsızlığını ve bütünlüğünü koruma açısından kritik bir rol oynar. Hakemlerin tarafsızlık ve bağımsızlık yükümlülükleri etik çerçevede değerlendirilirken, müzakerelerin gizli tutulması dış müdahaleleri önler.⁵⁵

Gizlilik, tahkimi mahkeme yargılamasından ayıran özelliklerden biridir, ancak bunun etik sınırları özellikle vurgulanmaktadır. IBA Kılavuzları ve Londra Uluslararası Tahkim Divanı (*London Court of International Arbitration, LCIA*)⁵⁶ Kuralları gibi neredeyse tüm kurumsal tahkim metinleri, her ne kadar lafzi bakımdan farklı ele alsalar da gizliliğe ilişkin dengeyi kurulumunu öngörmektedir. Bu bakımdan kurulacak denge, tarafların menfaatlerinin korunması esasına dayanır. Buna ilişkin, kimi kurumsal kurallar, gizlilikle yürütülen süreçlerin, şeffaflık ilkesine zarar vermemesi gerektiğini de özellikle

⁵² R. Doak Bishop and Margrete Stevens, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: International Code of Ethics for Lawyers Practicing Before International Arbitral Tribunals’, Albert Jan van den Berg (der), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010): Arbitration Advocacy in Changing Times* içinde (Kluwer Law International 2011) 409.

⁵³ Bishop and Stevens, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: International Code of Ethics for Lawyers Practicing Before International Arbitral Tribunals’, 410-412.

⁵⁴ Gary B. Born, ‘Chapter 20: Confidentiality in International Arbitration (Kasım 2023 güncellemesi)’, *International Commercial Arbitration* içinde, (3. Baskı, Kluwer Law International 2021) §20.01.

⁵⁵ Born, ‘Chapter 20: Confidentiality in International Arbitration’, *International Commercial Arbitration*, §20.06.

⁵⁶ The London Court of International Arbitration, *2020 LCIA Arbitration Rules* (London: The London Court of International Arbitration 2020), <<https://www.lcia.org/>> s.e.t. 26 Aralık 2024.

belirtir.⁵⁷ Bu kapsamda, tahkim heyetinin gizlilik içinde yürütmesi gereken karar alma süreci ile tarafların bilgiye erişim hakları dengelenmelidir. Belge sunumunda aşırı gizlilik talepleri, taraflar arasında sağlanması beklenen dengeyi zedeleme riski taşır.

D. Tekrar Eden Atamalar ve Taraf Etkisi

Hakemlerin aynı taraflar ya da avukatlar ile tekrar eden atamalara (*recurring appointments*) maruz kalması, tarafsızlık algısına zarar verebilir. Hakemlerin tarafsızlığı ve bağımsızlığına yönelik eleştiriler, son yıllarda sıkça dile getirilmekte ve tahkim camiasının dikkatini çekmektedir. Tekrar eden atamalar da bu tartışmalar içerisinde yer almakta, bir yandan çıkar çatışması iddialarını artırırken, diğer yandan hakemlerin bağımsızlığına duyulan güveni zedelediği gibi gerekçelerle⁵⁸ uluslararası tahkimde etik sorunların temel nedenlerinden biri olarak işaret edilmektedir.⁵⁹ Tahkim çevreleri, hakemlerin uzun vadedeki itibarlarının, tekrar eden atamaların yaratabileceği çıkar çatışmaları riskine karşı en büyük teminat olduğunu vurgulamaktadır.⁶⁰

Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıklarının Çözüm Merkezi (*International Centre for Settlement of Investment Disputes, ICSID*)’nin⁶¹ davalarında ve kararlarında, tekrar eden atamaların etik sorunlara yol açabileceği pek çok kez tartışmalara konu edilmiştir. Bu nedenle, hakemlerin atanmasında şeffaflık, tahkimin pozitif yönde gelişimi için önemlidir. Hakemlerin atanma geçmişlerini de açıkça beyan

⁵⁷ Örnek için bkz. United Nations Commission on International Trade Law, *2014 UNCITRAL Rules on Transparency in Treaty-based Investor-State Arbitration* (New York: United Nations 2014), <<https://uncitral.un.org/>> s.e.t. 26 Aralık 2024, Madde 7 (‘Exceptions to transparency (Confidential or protected information)’).

⁵⁸ Cecilia Carrara, ‘Conflicts of Interests’, Maxi Scherer (der.), *Journal of International Arbitration* içinde 39(3) (The Hague: Kluwer Law International 2022) 383-384.

⁵⁹ Carrara, ‘Conflicts of Interests’, 379-381.

⁶⁰ Joao Ilhao Moreira, ‘The Insider/Outsider Divide and the Ethics of Commercial Arbitrators’ (2022) 19(2) *Manchester Journal of International Economic Law* 134-136; see also Blackaby and Partasides, ‘5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal’, 7.

⁶¹ International Centre for Settlement of Investment Disputes, *2006 ICSID Convention, Regulation and Rules* (Washington: World Bank 1966) <<https://icsid.worldbank.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025; also see International Centre for Settlement of Investment Disputes, *2022 ICSID Arbitration Rules* (Washington: World Bank 2022) <<https://icsid.worldbank.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025; also see International Centre for Settlement of Investment Disputes, *Case Database* <<https://icsid.worldbank.org/cases/case-database>> s.e.t. 13 Ocak 2025.



etmeleri ve potansiyel çıkar çatışmalarını bu şekilde önceden bildirmeleri, tahkim sürecinin meşruiyetini güçlendirecektir.⁶²

Doktrinde, bizatihi hakem heyetlerinde çeşitliliğin (*diversity in arbitral tribunals*) etik sonuçlarına da ihtimamla değinilmektedir. Özellikle taraflarca tahkime hakem olarak davet edilen ve akabinde başhakemi seçecek olan hakemlerin, başhakem atamalarında çeşitlilik ilkelerini göz önünde bulundurmaları ve karar alma süreçlerinde farklı perspektiflerin faydalarını dikkate almaları oldukça önemlidir.⁶³ Bu görev, sonuç temelli etiğe dayanmakta olup tahkimin güvenilirliğini ve kapsayıcılığını artırmayı hedeflemektedir.⁶⁴

2. Diğer Usuli İhlaller

Tahkimde etik meseleler yalnızca çıkar çatışmaları ile sınırlı değildir. Çıkar çatışmalarının yanında, taraf temsilcilerinin davranışları ile temsilde karşılaşılan etik sorunlar da kapsamlı bir şekilde ele alınmalıdır. Çıkar çatışmaları genellikle hakemlerin bağımsızlığı ve tarafsızlığı bağlamında incelenirken, bunun dışında kalan etik ihlaller, taraf vekillerinin tanık hazırlığı, belge saklama ve uygunsuz taktikler gibi konulardaki davranışlarından kaynaklanır.⁶⁵ Çoğu zaman çıkar çatışmalarında olduğu gibi, ulusal düzenlemeler ile kültürel farklılıklardan da etkilenebilmektedir.⁶⁶ Örneğin, bir taraf temsilcisinin karşı tarafın tanıklarını kapsamlı bir şekilde hazırlaması veya yönlendirmesi, etik kaygılara yol açabilecek bir durum olarak değerlendirilmektedir. Bu husus, tahkim sürecinin adil bir platformda gerçekleşip gerçekleşmediği konusunda soru işaretleri yaratabilmektedir.⁶⁷ Uluslararası tahkimde taraf vekillerine ilişkin etik düzenlemelerin yetersizliği ile birlikte doğan bu soru işaretleri, etik bir gri alan

⁶² Carrara, 'Conflicts of Interests', 394-395.

⁶³ Carrara, 'Conflicts of Interests', 395-396.

⁶⁴ Ambrose, 'The Source of Ethical Obligations of Arbitrators in Commercial Arbitration: The Effectiveness of the Rules-Based System and a Role for Consequential Ethics', 107.

⁶⁵ Margie-Lys Jaime, 'Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical "No-Man's Land"?'', Stavros Brekoulakis (der.), *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* içinde 85(3) (London: Chartered Institute of Arbitrators (CIArb); Sweet & Maxwell 2019) 213.

⁶⁶ Michael Hwang and Jennifer Hon, 'Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration', Stavros Brekoulakis, Julian D.M. Lew vd. (der.), *The Evolution and Future of International Arbitration* içinde, *International Arbitration Law Library*, vol. 37 (The Hague: Kluwer Law International 2016) 348.

⁶⁷ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 13.



yaratmakta ve taraf temsilcileri arasında adil bir zeminin oluşmasını engellemektedir.⁶⁸

Gerilla taktikleri, tahkim sürecini geciktirme, sabote etme ya da tarafın lehine yönlendirme gibi, bilinçli ve planlı biçimde sergilenen etik dışı uygulamalardır.⁶⁹ Gerilla taktiklerini önlemeye yönelik net ve kesin kuralların eksikliği, kötü niyetli (*vexatious*) itirazlar veya tek taraflı iletişimler gibi etik olmayan uygulamaların tahkim sürecinin bütünlüğünün zedelenmesine neden olur.⁷⁰ Uygulamada gerilla taktiklerinin ortaya çıkışı genellikle beş farklı şekilde olabilir:⁷¹ 1) Davada daha güçlü olan tarafın, gereksiz erteleme talepleri ileri sürerek ve prosedürleri karmaşıktırarak tahkim sürecini uzatması ve bu yolla zayıf olan taraf üzerinde baskı kurmaya çalışması, 2) Tahkim sürecini geciktirmek ve karşı tarafı yıpratmak için kullanılan, hakemlerin tarafsızlığına ve bağımsızlığına veya hakemlerin atanması süreçlerine yönelik itirazlarla tahkimin ilerleyişini engelleme çabaları, 3) Taraf vekillerinin, kasıtlı olarak eksik, yanlış ve yanıltıcı bilgi veya belgeler sunarak hakemlerin doğru karar vermesini zorlaştırma girişimleri, 4) Sahte belge üretmek, delilleri saklamak veya delilleri değiştirmek gibi hakem heyetinin uyuşmazlık üzerindeki kontrolünü zayıflatmaya yönelik eylemler, 5) Karşı taraf vekilleri, tanıkları veya uzmanlarına yönelik tehditler veya yine bu kişiler üzerinde medya baskısı oluşturmak aracılığıyla dava sürecinin adil bir şekilde yürütülmesini engelleme girişimleri.

Gerilla taktikleri ve usuli güvence endişesi (*due process paranoia*)⁷² oluşturma gibi etik uygulamaların sürdürülmesinde karşılaşılan zorlukları tanımlamaktadır.

⁶⁸ Jaime, ‘Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical “No-Man’s Land”?’’, 211.

⁶⁹ Jaime, ‘Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical “No-Man’s Land”?’’, 217.

⁷⁰ Yusuf and Latasz, ‘Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man’s Land’, 137.

⁷¹ Felix Dasser, ‘Equality of Arms in International Arbitration: Do Rules and Guidelines Level the Playing Field and Properly Regulate Conduct? - Can They? Will They? Should They? The Example of the IBA Guidelines on Party Representation’, Andrea Menaker (der.), *ICCA Congress Series No. 19 (Mauritius 2016): International Arbitration and the Rule of Law: Contribution and Conformity* içinde, ICCA Congress Series, vol. 19 (The Hague: Kluwer Law International 2017) 636-641.

⁷² Tahkim sürecinde hakemlerin, verilen nihai kararın, taraflardan biri tarafından adil yargılanma hakkının ihlal edildiği gerekçesiyle iptal yoluna götürülmesine ilişkin yaşadıkları tedirginliği ifade eder. Bu tedirginlik, hakemlerin kararlarında aşırı temkinli davranmalarına neden olur ve tahkim sürecinin verimliliğini olumsuz etkileyebilir; detaylı bilgi için bkz. Michael Polkinghorne ve Benjamin Ainsley Gill, ‘Due Process Paranoia: Need We Be Cruel to Be



Bu ihlaller, hakemlerin etkinlik süreç yönetimi ile usuli bütünlüğü sağlama arasında denge kurma konusunda sıkıntılar yaşamalarını ve bu sorunları yönetmek için sağlam etik yönergelere duyulan ihtiyacı vurgulamaktadır.⁷³ Hakem heyetlerinin, taraf vekillerinin etik ihlallerine yönelik yaptırımlar uygulama yetkilerinin sınırlı olması⁷⁴ ve bununla birlikte, dava süreçlerinde meydana gelen etik ihlallerin etkin bir şekilde raporlanmaması,⁷⁵ etik normlara uyulmamasını alenen teşvik etme potansiyeline sahiptir.

II. TAHKİMDE ETİĞİN NORMATİF ÇERÇEVESİ

Uluslararası tahkimde sıklıkla karşılaşılan, saygın ve tanınmış kurum, kuruluş ve anlaşmalar, etik standartlara yönelik yeknesak bir bakış açısının bulunmaması⁷⁶ ve stratejik bir takım gayelerle hem hukukun hem de kurumların gelişimine katkı sağlayabilmek adına, birbirinden bağımsız etik düzenlemeler geliştirmişlerdir.⁷⁷ Tahkimde etik ile ilgili düzenlemeler çoğunlukla tarafsızlık, gizlilik ve profesyonellik gibi unsurlar üzerinde yoğunlaşmakla birlikte uluslararası uygulanabilirliğe elverişli niteliktedirler.⁷⁸ Bir kısım kurumsal düzenlemeler, bağlayıcı olmayan hukuk kuralları kapsamında, kılavuz niteliğinde kurallardan ibarettir. Diğer kısımda ise, kurumsal anlamda verilen hizmetin kalitesini ve kurumun imajını koruma odaklı etik düzenlemeler söz konusudur.

Bir kurumun kurallarında benimsediği etik bütünlük ve uygulamaları sırasında etiğe yönelik olarak gösterdiği bağlılık, paydaşlarıyla arasındaki güven ilişkisini pekiştirir, şeffaflığa katkı sağlar, hesap verebilirliğin teminidir ve dolayısıyla kurumsal imajı garanti altına alır.⁷⁹ Her iki normatif kaynak türünün de tahkimde etik ilkelere uyum noktasına temas ettiği ve etkileri bakımından etik düzenlemelere bağlılığın yaygınlaşmasını pekiştiren bir karakterde oldukları

Kind?', Maxi Scherer (der), Journal of International Arbitration içinde 34(6) (The Hague: Kluwer Law International 2017) 935-936.

⁷³ Born, 'Chapter 15: Procedures in International Arbitration', *International Commercial Arbitration*, §15.05[A].

⁷⁴ Hwang ve Hon, 'Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration', 351.

⁷⁵ Hwang ve Hon, 'Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration', 355.

⁷⁶ Born, *International Commercial Arbitration*, 4235-4236.

⁷⁷ Halprin ve Wah, 'Ethics in International Arbitration', 99.

⁷⁸ Halprin ve Wah, 'Ethics in International Arbitration', 99-100.

⁷⁹ Olivier Debat, 'Compliance: Chosen or Suffered Ethics' (2018) 50(3) *Revue Juridique Themis de l'Université de Montréal* 553-557.



yorumu yapılabilir.⁸⁰ Bu etkinin sürdürülebilmesi için kurumlar, bağımsızlık, gizlilik ve dürüstlük gibi temel ilkeleri, genellikle uyumlu bir dille ifade etmeye özen göstermekte ya da paralel anlayışlar oluşturup çelişkileri en aza indirgeyebilmek adına çalışmalar yapmaktadırlar.⁸¹

Bağlayıcı olmayan hukuk kuralları, tahkimde etik yükümlülükleri örneklerle netleştirerek bir aracı hizmeti görürken kurumsal kurallar, bunlardan ayrıışan nitelikleri ile etik davranışın teşvik edilmesinde bilfiil rol oynar.⁸² Tahkimde bir temel yapı taşı olarak ‘etik’ üzerine tartışmalar⁸³ sürerken,⁸⁴ kurumsal kurallar ve yönergelerin önemi, gitgide daha da belirgin hale gelmiştir.

Tahkimde etik sorunların çözülebilmesi adına doktrinde önerilen bir teknik olan ‘evrensel etik kurallar’ oluşturulması,⁸⁵ ya da etik normların standartlaştırılması,⁸⁶ durumunu irdeleyebilmek adına öncelikle bu politikaları oluşturma ve yayma konusunda öncülük etmesi beklenebilecek kurumların düzenlemeleri üzerinden bir bakış açısı ortaya koyabilmek oldukça önemlidir.⁸⁷ Bu amaçla, tahkimde etik kavramının içeriğine ilişkin uygulama alanlarının sistematik olarak irdelenebilmesi adına; tahkimde etik uygulamaların tesiri altındaki kavramları bazı kaynaklarla paralel değerlendirmek isabetli olacaktır. Bunlar; tahkimin başlıca kaynakları arasında görülen uluslararası anlaşma metinleri, tahkim üzerine çalışan kimi öncü kurumların tahkim kuralları ve bağlayıcı olmasa da tahkim uygulamaları üzerindeki etkisi yadsınamayacak kadar büyük olan kurumlar eliyle sunulan kaynaklar, şeklinde sıralanabilir.

⁸⁰ Moreira, ‘The Insider/Outsider Divide and the Ethics of Commercial Arbitrators’, 137-140.

⁸¹ Born, *International Commercial Arbitration*, §12.02.

⁸² Gary B. Born, *International Arbitration: Law and Practice* (3. Baskı, Kluwer Law International 2021) 159-160.

⁸³ Yusuf ve Latasz, ‘Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man’s Land’, 138-139.

⁸⁴ Halprin ve Wah, ‘Ethics in International Arbitration’, 87-88.

⁸⁵ Magdalene D’Silva, ‘A New Legal Ethics Education Paradigm: Culture and Values in International Arbitration’ (2013) 23(1) Legal Education Review 93-94.

⁸⁶ Born, ‘Chapter 15: Procedures in International Arbitration’, *International Commercial Arbitration*, §15.08.

⁸⁷ Born, ‘Codes and Guidelines’, *International Commercial Arbitration*, 4411-4418.



1. New York Konvansiyonu

New York Konvansiyonu,⁸⁸ uluslararası tahkim süreçlerinde etik kurallar konusunda doğrudan ve açıkça zikrederek bir düzenleme getirmemektedir. Konvansiyon esas olarak, yabancı hakem kararlarının tanınması ve tenfizi ile tahkim anlaşmalarının geçerliliği ölçütleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu kapsamda da uluslararası tahkimin işleyişine ilişkin genel bir çerçeve sunmaktadır.

New York Konvansiyonu içeriğinde, etik standartlara ilişkin olabileceği yönünde yorumlanabilecek hükümlerin başında “Madde V⁸⁹” gelmektedir. Bu madde, tahkim kararlarının tanınmasını veya tenfizini engelleyebilecek durumları sıralar. Bu gerekçeler arasında tahkim anlaşmasının geçersizliği, tarafsız bir yargılamanın sağlanamaması ya da kamu düzenine aykırılık gibi hususlar yer alır. Buradan, Konvansiyon uyarınca, tarafsız yargılamaya gölge düşüren hallerin varlığı durumunda, kararın tanıma ve tenfize konu olamayacağı, dolayısıyla etik ihlallerin hakem kararının icrasının önünde bir engel teşkil edeceği çıkarımında bulunulabilir. Nitekim “Madde VI⁹⁰”, tahkim kararlarının iptali ya da askıya alınması durumunda, icra işlemlerinin ertelenebileceğine dair düzenlemeler içerir. Böylelikle bu madde, Madde V’in devamı niteliğinde, etik normlara aykırı durumlar da dahil tahkim kararının taraf ülkelerden birinde tanınmasına veya tenfize engel oluşturabilecek hususların tespiti halinde kararların icrasının akıbetini garanti altına almaktadır.

En başta da belirtildiği üzere, her ne kadar New York Konvansiyonu’nun maddelerinde etik ilkeler açıkça yer almasa da tahkim süreçlerinde dürüstlük, tarafsızlık ve adil yargılama gibi evrensel hukuk ilkelerinin uygulanması gerektiği açıkça hükme bağlamaktadır. Fakat, bir etik ihlalin söz konusu olduğu durumlarda Konvansiyon’un temel alındığı itiraz ve savunmalar genellikle; hakemin tarafsızlık ve bağımsızlık beyanının hukuka uygun şekilde kurulmadığı veya tahkimden ileri gelen kimi yetkilerin bu ihlale rağmen kullanılmasının kamu düzenine aykırılığı, iddiaları üzerinden ilerlemektedir.⁹¹

⁸⁸ United Nations, *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards* (New York, 1958), Ekim 2004.

⁸⁹ *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*, Madde V.

⁹⁰ *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*, Madde VI.

⁹¹ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 86.



2. Tahkim Üzerine Çalışan Kimi Öncü Kurumların Tahkim Kuralları

Tahkim sürecinin her aşaması, belirli etik ve usuli kaideler gerektirmektedir. Tahkimde etik, tarafsızlık, bağımsızlık, gizlilik, beyan yükümlülükleri, adil ve eşit muamele ve çıkar çatışmalarının yönetimi gibi temel ilkeler etrafında şekillenmektedir. Bu kapsamda, uluslararası tahkimde öne çıkan kurumların etik yaklaşımları yer yer benzerlikler gösterirken bazı konularda farklılıklar da gösterebilmektedir. Bu noktada, uluslararası alanda hizmet veren tahkim merkezlerinin kuralları ve uygulamaları arasındaki kesişim veya çelişkiler, uluslararasılığın devamlılığını sağlayabilme açısından bakıldığında, tahkim süreçlerinin niteliğini ve kalitesini doğrudan etkilemektedir.

Tahkim merkezlerinin kurallarında etiğe ilişkin en genel anlamda üç temel unsur bulunmaktadır. Bunlar; gizlilik, hakemin reddi ve beyan yükümlülüğüdür. Kurumsal tahkimin etik boyutunun karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi, tahkim sürecinde tarafsızlık, adalet ve güvenilirlik gibi temel etik ilkelerin nasıl korunduğu ve bu kurumların hangi düzeyde işlendiğini tespit edebilme kabiliyeti sunacaktır.

A. Gizlilik (Confidentiality)

Tahkimde gizlilik ilkesi, tarafların ticari sırlarını korumak, kurumsal itibarlarını muhafaza etmek ve uyuşmazlıkların kamuoyunda gündeme gelmesini engellemek amacıyla uygulanır.⁹² Gizlilik ilkesi ayrıca, taraflar arasındaki güven ilişkisinin sürdürülmesi açısından da önemlidir. Ancak gizlilik düzenlemelerinin kapsamı ve yaptırım gücü, tahkim merkezlerinin kurallarına göre önemli ölçüde farklılık gösterebilmektedir.

Gizlilik noktasında öne çıkan en önemli etik farklılıklardan biri, İTOTAM⁹³ ve ICC⁹⁴ kuralları arasındaki farklılıktır. İTOTAM, gizliliği bir etik zorunluluk olarak benimser ve bunun ihlaline dair yaptırımları somut biçimde düzenler. Buna karşılık ICC, gizlilik yükümlülüğünü tarafların talebi doğrultusunda devreye soktuğu için bu merkezde gizlilik ihlallerine dair yaptırımlar doğrudan düzenlenmemiştir. Örneğin, taraflar gizlilik talebinde bulunmazlarsa, tahkim süreci daha az korumalı bir hale gelebilir. Bu yaklaşım, ICC’de ortaya

⁹² Born, ‘Chapter 20: Confidentiality in International Arbitration’, *International Commercial Arbitration*, §20.01.

⁹³ İstanbul Ticaret Odası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi, *2021 İTOTAM Tahkim Kuralları* (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası 2021), Madde 53.

⁹⁴ *2021 ICC Arbitration Rules*, Madde 22(3).



çıkabilecek potansiyel etik sorunların daha sonra gündeme gelmesine yol açabilir.

Öte yandan LCIA⁹⁵ ve HKIAC,⁹⁶ gizlilik düzenlemelerini detaylandırarak tahkim sürecinde ortaya çıkabilecek her türlü ihtimali karşılayacak şekilde kapsamlı önlemler öngörür. SIAC⁹⁷ ise gizlilik açısından zorunlu bir düzenleme yapmakla birlikte, gizlilik ihlallerine yönelik muhtemel istisnalar veya yaptırımlar konusunda daha sınırlı bir yol haritası sunmaktadır.

Tahkim merkezleri incelendiğinde, gizlilik ilkesinin ortak bir payda olduğu görülse de kapsam ve yaptırım mekanizmaları açısından farklılıkların bulunduğu gözlemlenmektedir. İTOTAM ve HKIAC, gizlilik düzenlemelerini son derece geniş tutar ve ihlallere yönelik net yaptırımlar öngörür. LCIA, gizlilik yanında veri korumayı da gözeterek etik standartları detaylı biçimde belirler. ICC, tarafların talebine bağlı bir sistem kurgulayarak gizliliği opsiyonel hale getirir. Bu, etik bir sorumluluktan ziyade tercih mekanizmasına dayalı bir modeldir. SIAC ve AAA,⁹⁸ gizliliği zorunlu kılrsa da ihlallere veya istisnalara ilişkin yaptırım ve prosedürleri daha sınırlı biçimde düzenler.

B. Hakemin Reddi (Disqualification of Arbitrators)

Hakemlerin tarafsız ve bağımsız olması, tahkim sürecinde adil yargılama ilkesinin sağlanmasının ön koşuludur. Taraflar, hakemlerin tarafsızlığına dair en ufak bir şüphe duyduklarında dahi, itiraz sürecini başlatabilme ya da hakemin reddini talep edebilme hakkına sahip olmalıdır. Tahkim merkezleri de bu hakkı tanımakla kalmayıp, başvuru sürecinin ve kararların nasıl alınacağına dair çeşitli düzenlemeler getirmektedir.

Hakem reddi mekanizmalarında ICC⁹⁹ ile LCIA'nın¹⁰⁰ geniş ve gerekçeli prosedürleri, özellikle kurumsal taraflar açısından şeffaflığı güçlendirmektedir. Ancak bu ayrıntılı prosedürler, tahkim sürecinin hızını yavaşlatabilir. Buna

⁹⁵ 2020 LCIA Arbitration Rules, Madde 30.

⁹⁶ Hong Kong International Arbitration Centre, 2018 HKIAC Administered Arbitration Rules (Hong Kong: Hong Kong International Arbitration Centre 2018), Madde 45.

⁹⁷ Singapore International Arbitration Center, 2016 SIAC Arbitration Rules (Singapore: Singapore International Arbitration Center), Madde 39.

⁹⁸ American Arbitration Association, 2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures (New York: American Arbitration Association 2022), R-45.

⁹⁹ 2021 ICC Arbitration Rules, Madde 14.

¹⁰⁰ 2020 LCIA Arbitration Rules, Madde 10.



karşılık İTOTAM¹⁰¹ ve HKIAC¹⁰² gibi merkezler, hakemin reddi sürecini hızlandırmayı hedeflerken, sürecin gerekçelendirilmesi ve kamuya açıklanması konusunda daha esnek davranır. Bu farklı yaklaşım, bir yandan iş dünyası için pratik çözümler sunarken, diğer yandan etik açıdan bilgi eksikliği veya şeffaflık sorunu yaşanmasına neden olabilir.

SIAC¹⁰³ de pratik yaklaşımlarıyla dikkat çeker. Hakem reddi sürecinde hızlı kararlar alabilmek, ticari uyuşmazlıklarda sürecin uzamasını önlese de taraflara her zaman yeterli gerekçelendirme imkanı sunmayabilir. AAA¹⁰⁴ ise hakem reddi mekanizmasını genel hatlarıyla tanımlamakla yetinir; bu durum, tarafların hangi prosedürleri izlemeleri gerektiği konusunda belirsizlik yaratabilir ve etik ihlallerin önlenmesi açısından sınırlı bir rehberlik sunar.

Hakemin reddi süreci, tahkim yargılamasının adil ve tarafsız olarak yürütülmesi için hayati önem taşır. ICC ve LCIA, karmaşık veya yüksek meblağlı uyuşmazlıklarda tercih edilen, gerekçeli ve şeffaf prosedürler sunar. İTOTAM ve HKIAC, hızlı karar ve pratik çözümlerle öne çıkar; bu yaklaşım, ticari uyuşmazlıklarda zaman tasarrufu sağlasa da kararların gerekçelendirilmesinde eksiklik yaşanabilir. SIAC ve AAA, hakemin reddi süreçlerinde ilişkin oldukça genel anlatımlar içeren kurallar belirlemiştir.

C. Beyan Yükümlülüğü (Disclosure)

Hakemlerin, tahkim sürecinin başından sonuna kadar tarafsızlık ve bağımsızlıklarını etkileyebilecek tüm durumları beyan etmeleri, tahkim sürecine duyulacak güvenin temel dayanaklarından biridir. Özellikle, hakemlerin kişisel veya mesleki ilişkileri, finansal çıkar bağlantıları ya da gelecekteki iş ilişkilerine dair planları, tarafsızlık üzerinde gölge oluşturabilecek unsurlar arasında sayılabilir. Bu nedenle beyan yükümlülüğü hem tarafların rızasının devam etmesi hem de hukuki süreçte olası uyuşmazlıkların önlenmesi amacıyla düzenlenir.

Beyan yükümlülüğü bakımından İTOTAM¹⁰⁵ ve HKIAC'ın¹⁰⁶ hızlı ve erken dönemde bildirim gerekliliği öne çıkmaktadır. Bu yaklaşım, etik risklerin tahkim

¹⁰¹ 2021 İTOTAM Tahkim Kuralları, Madde 22.

¹⁰² HKIAC Administered Arbitration Rules, Madde 11(7)

¹⁰³ 2016 SIAC Arbitration Rules, Kural 14 ve 16.

¹⁰⁴ 2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures, R-19.

¹⁰⁵ 2021 İTOTAM Tahkim Kuralları, Madde 18.

¹⁰⁶ 2018 HKIAC Administered Arbitration Rules, Madde 11(1).



sürecinin başlangıcında engellenmesini sağlar. ICC¹⁰⁷ ve SIAC¹⁰⁸ ise beyanın sürekliliğine vurgu yaparak, hakemlerin sürecin ilerleyen aşamalarında da olası çıkar çatışmalarını açıklamalarını zorunlu kılar. Bu iki model, farklı aşamalarda ortaya çıkabilecek riskleri minimize etmeyi amaçlar.

AAA'nın düzenlemeleri ise genel ifadeler içerir ve beyan yükümlülüğünün uygulanma biçimini hakemlerin inisiyatifine bırakabilecek kadar geniştir.¹⁰⁹ Bu durum, pratikte tarafların veya hakemlerin yeterli rehberlik alamamasına neden olabilir. Öte yandan LCIA,¹¹⁰ beyanların yazılı olarak sunulması ve belgelenmesi sayesinde, ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklarda geriye dönük inceleme yapma fırsatı sunar. Bu, etik şeffaflık açısından önemli bir adımdır.

Hakemlerin beyan yükümlülüğü, tahkim sürecinin en kritik etik yükümlülüklerinden biridir. İTOTAM ve HKIAC, atanma öncesi veya sürecin herhangi bir aşamasında, tarafsızlık ve bağımsızlığı etkileyecek her türlü değişikliğin “derhal” bildirilmesini zorunlu kılar. Bu, hızlı bir etik uyuma imkan tanır. ICC ve SIAC, beyanların sürekliliğine vurgu yapar. Bu model, uzun soluklu uyuşmazlıklarda sonradan ortaya çıkabilecek çıkar çatışmalarının önüne geçmek için etkilidir. LCIA, beyanların yazılı sunulmasını şart koşarak olası uyuşmazlık durumlarında geriye dönük inceleme ve delillendirmeyi kolaylaştırır. AAA, beyan yükümlülüğünü nispeten genel hatlarla düzenler; bu durum, uygulamada tarafsızlık ilkesiyle ilgili farklı yorumları beraberinde getirebilir.

3. Bağlayıcı Olmayan Kurumsal Metinler

Tahkimde etik çerçevenin belirlenebilmesi, etiğin bağlayıcı olmayan kurumsal metinler aracılığıyla nasıl şekillendiğinin ve bu metinlerin uygulamaya ne noktada yön verdiğinin tespitiyle mümkündür. Bunlardan ilki, uygulamada sıklıkla karşımıza çıkan ve kimi tahkim şartlarında ya da bir tahkim sürecinin temel esaslarını detaylı biçimde belirleyen ilk usuli kararlarda adı açıkça zikredilen, IBA Kılavuz ve Kurallarıdır. IBA Kılavuz ve Kuralları, tarafsızlık ve bağımsızlık hususunda bazı ölçütler belirlemekle birlikte tahkimin işleyişi için kilit rolü haiz kimi yükümlülük ve risklerin de derecelendirilmesini yaparak bunları bir sistematığe oturtmuştur.

¹⁰⁷ 2021 ICC Arbitration Rules, Madde 11(2).

¹⁰⁸ 2016 SIAC Arbitration Rules, Kural 13 ve 14.

¹⁰⁹ 2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures, R-18.

¹¹⁰ 2020 LCIA Arbitration Rules, Madde 5(4)



Diğer taraftan, UNCITRAL Model Kanunu da tahkimde oldukça stratejik bir noktada konumlanmaktadır. Kanun, tahkim süreçlerinin belirleyicisi olan ilkeler üzerinden etik çerçeveyi kurarak bunları usuli birer güvenceye dönüştürür. Özellikle hakem seçimi ve atama usulleri, üçüncü taraf finansmanı, hesap verebilirlik gibi kapsamları irdeleyen UNCITRAL Model Kanunu, uygulayıcılar nezdinde kayda değer oranda kabul gören ve referans alınan bir kaynak olarak tahkim pratiğinde öngörülebilirlik, şeffaflık ve güveni pekiştirmektedir.

A. IBA

IBA Kılavuzları,¹¹¹ tahkim sürecinin temel etik ilkelerini tarafsızlık ve bağımsızlık üzerine inşa eder. Her hakem, atandığı andan itibaren taraflardan bağımsız olmalı ve tarafsız bir şekilde hareket etmelidir. Bu ilke, hakemin sadece mevcut değil, görünürdeki çıkar çatışmalarını da önlemesini gerektirir. Kılavuzlar, hakemin tarafsızlığını tehdit edebilecek durumları farklı kategorilerde sınıflandırır. Özellikle, Vazgeçilemez Kırmızı Liste (*Non-Waivable Red List*), hiçbir şekilde tolere edilemeyen ciddi çıkar çatışmalarını içerirken; Vazgeçilebilir Kırmızı Liste (*Waivable Red List*) tarafların açık onayı ile aşılabılır nitelikteki durumlardan oluşur. Tarafsızlık ve bağımsızlık testleri, ‘makul bir üçüncü kişi (*reasonable third person*)’¹¹² perspektifiyle değerlendirilir ve böylece tahkimin güvenilirliği korunur.

Kılavuzlar, hakemlerin, tarafların gözünde tarafsızlıklarını etkileyebilecek ve açıklama yükümlülüğü kapsamında değerlendirilmesi gereken durumları detaylıca ele alır. Örneğin; hakemin atama öncesinde veya atama sonrasında herhangi bir çıkar çatışması hakkında bilgi edinmesi durumunda bu durum açıklama yükümlülüğüne tabidir. Açıklama yükümlülüğü sürekli; tahkim süreci boyunca hakem, yeni ortaya çıkan çıkar çatışmalarını taraflarla paylaşmakla yükümlüdür. Ancak, bir açıklama yapılması her zaman bir çıkar çatışmasının varlığı anlamına gelmez. Amaç, taraflara durumu değerlendirme ve gerekirse itiraz etme fırsatı sunmaktır. Bu yaklaşım, tahkimde şeffaflık ve

¹¹¹ 2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration.

¹¹² “Doubts are justifiable if a reasonable third person, having knowledge of the relevant facts and circumstances, would conclude that there is a likelihood that the arbitrator may be influenced by factors other than the merits of the case” (yazar çevirisi: “İlgili olgular ve koşullar hakkında bilgi sahibi olan makul bir üçüncü kişi, hakemin, kararını verirken, taraflarca sunulan davanın esası dışındaki faktörlerden etkilenme olasılığı olduğu sonucuna varırsa, söz konusu şüpheler haklı görülebilir.”); detaylı bilgi için bkz. 2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration, Part I: General Standards Regarding Impartiality, Independence and Disclosure, 2(c).



güvenin artırılmasına katkı sağlar. İçerikte, uygulamada karşılaşılabilecek durumların ihlal teşkil edebilirlik seviyelerinin anlaşılabilmesini kolaylaştırmak için Kırmızı, Turuncu ve Yeşil Listeler sunulmaktadır. Kırmızı Liste ciddi çıkar çatışmalarını içerirken, Turuncu Liste hakemin tarafsızlığı hakkında şüphe doğurabilecek potansiyel durumları sıralar ve açıklama yükümlülüğünü devreye sokar. Yeşil Liste ise hiçbir çıkar çatışmasının veya şüphe durumunun olmadığı durumları tanımlar ve bu durumlar, açıklama yükümlülüğü kapsamında sayılmazlar. Bu sistematik yaklaşım, hakemlerin, tarafların ve kurumların olası çıkar çatışmalarını tespit etmesini kolaylaştırır ve etik standartların tahkim pratiğinde tutarlı bir şekilde uygulanmasını sağlar.

B. UNCITRAL

UNCITRAL Uluslararası Ticari Tahkim Model Kanunu'nda yer alan etik ilkeler, tahkim yargılamalarında adalet, şeffaflık ve dürüstlüğün korunmasını vurgular. Madde 12,¹¹³ hakemlerin tarafsızlığı ve bağımsızlığı konusundaki etik gerekliliklere dikkat çeker ve taraflara, hakemlerin önyargılı veya çıkar çatışmasına açık olabileceği durumlarda itiraz etme hakkı tanır. Bu hüküm, tahkim heyetinin herhangi bir dış etkiden bağımsız şekilde faaliyet göstermesini sağlamak için etik standartların temelini oluşturur. Ayrıca UNCITRAL Model Kanun, Madde 34¹¹⁴ aracılığıyla etik uygulamaları ön planda tutar. Örneğin; tahkimin usullere uygun biçimde yürütülmemesi gibi sorunların ortaya çıkması durumunda kararların iptal edilmesine (*set aside*) açıkça olanak tanıyarak etik ihlallerle karşılaşıldığında da bu gerekçeyle hakem kararının iptalini talep edebilmenin mümkün olduğunu örtülü biçimde ifade eder. Bu düzenleme, tarafların haklarını koruyarak tahkim sürecinde adil yargılamanın ihlal edilmemesini sağlamaya yönelik etik bir taahhüdü yansıtır. Bunun yanı sıra, Madde 2A,¹¹⁵ uluslararası tahkim ilkelerinin iyi niyetle ve tutarlı bir şekilde uygulanmasının önemini vurgular. Bu maddenin, farklı hukuk sistemleri

¹¹³ *Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. III, Madde 12 (Grounds of challenge).

¹¹⁴ *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. VII (Recourse against award), Madde 34 (Application for setting aside as exclusive recourse against arbitral award).

¹¹⁵ *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. I (General provisions), Madde 2A (International origin and general principles).



arasında tahkim uygulamalarında istikrar ve güvenilirliğin artırılmasını hedefleyen türden etik bir boyut taşıdığı ifade edilebilir.

Model Kanun Madde 35¹¹⁶ ve 36¹¹⁷ kapsamında kararların tanınması ve uygulanması, kamu politikası dikkate alınarak düzenlenmiştir. Bu hükümler, tahkim kararlarının uygulanmasında, kararların ilgili devletin temel etik ve hukuki standartlarıyla uyumlu olmasını garanti eder ve kamu vicdanı ya da adalet anlayışına aykırı olan kararların uygulanmasını engeller. Tüm bu unsurlar, UNCITRAL Model Kanunu'nun tahkimde etik bütünlüğü ve usuli adaleti korumaya olan bağlılığını açıkça ortaya koymaktadır.

UNCITRAL Model Kanunu'na ek olarak, UNCITRAL III. Çalışma Grubu (*Working Group III*¹¹⁸) da güncel toplantılarında sıklıkla tahkimde etiğe değinmektedir. Esasen UNCITRAL III. Çalışma Grubu'nun odağı ticari uyuşmazlıklar değil yatırımcı-devlet uyuşmazlıklarıdır. Ancak UNCITRAL'ın uluslararası tahkim uygulamalarının geneli üzerindeki nüfuzu göz ardı edilemez düzeydedir. Bununla paralel, söz konusu grubun, çalışmalarında tahkimde etiği doğrudan gündeme aldığı kimi tartışmalar neticesinde hazırlanan raporların da tahkimde etik kavramının genel çerçevesi üzerinde etkili olabileceği söylenebilir. Örneğin; UNCITRAL III. Çalışma Grubu'nca, 23-27 Eylül 2024 tarihleri arasında Viyana'da gerçekleştirilen 49. oturumuna istinaden sunulan raporda pek çok kez tahkimde etiğe ilişkin hususlar ele alınmıştır ve hakemlerin bağımsız ve tarafsız olması, yüksek ahlaki karakter ve dürüstlük taşıması gerektiği vurgulanmıştır.¹¹⁹ Ayrıca, uluslararası kamu hukuku, yatırım hukuku veya uluslararası uyuşmazlık çözümü alanlarında hakemler bazında, uyuşmazlık konusuna yetkinlik şartının ön planda olması gerektiği belirtilmiştir.¹²⁰ Hakem

¹¹⁶ 1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006, ch. VIII (Recognition and enforcement of awards), Madde 35 (Recognition and enforcement).

¹¹⁷ 1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006, ch. VIII (Recognition and enforcement of awards), Madde 36 (Grounds for refusing recognition or enforcement).

¹¹⁸ UNCITRAL III. Çalışma Grubu'nun çalışmaları hakkında daha detaylı bilgi için bkz.: <https://uncitral.un.org/en/working_groups/3/investor-state> s.e.t. 16 Ekim 2024.

¹¹⁹ United Nations Commission on International Trade Law, *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 Eylül 2024), UN Doc. A/CN.9/1194 <<https://undocs.org/en/A/CN.9/1194>> s.e.t. 16 Ekim 2024, Madde 7, 5.

¹²⁰ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 Eylül 2024), Madde 7, 5-6.



adaylarının, etik ilkelere uygunluğunu denetleyecek bir Seçim Komitesi (*Selection Committee*) kurulması öngörülmüş ve komite üyelerinin de bağımsızlık ve tarafsızlık kurallarına bağlı olması gerektiği belirtilmiş, çıkar çatışmalarına karşı önlemler getirilmesi önerilmiştir.¹²¹

Yine UNCITRAL III. Çalışma Grubu, 20-24 Ocak 2025 tarihleri arasında gerçekleştirdiği 50. oturumunda, Seçim Komitesi'nde görev yapmak üzere aday olan kişiler hakkında yapılacak değerlendirmenin hangi usul ve esaslar çerçevesinde yürütüleceğine dair detaylı belirlemelerde bulunulmuştur.¹²² Ayrıca, üçüncü taraf finansmanının açıklanması zorunluluğu da getirilmiş, finansmanın kötüye kullanılması, davanın kontrol edilmesi gibi durumların etik ihlal riski doğurabileceği ifade edilerek, bu tür durumlarda hakem heyetinin müdahale edebilmesi önerilmiştir.¹²³ Yine aynı oturumda, hakemlerin tarafsız ve bağımsızlığını koruyabilmek için görev sürelerine (*term of office*) ilişkin bir takım tartışmalar yürütülerek raporda yer bulmuştur. Yine aynı rapora göre hakemler, etik ihlallerde bulunduğu veya görevlerini yerine getirmediklerinde, hakemin reddinin söz konusu olabileceğinin altı çizilmiş,¹²⁴ ciddi etik ihlaller hususunda, hesap verilebilirlik ve adil yargılama ilkelerinin esas alınması gerektiği belirtilmiştir.

UNCITRAL III. Çalışma Grubu'nun, en güncel ve 17-19 Şubat 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen 51. oturumuna ilişkin raporda, başlı başına 'etiğe' özgülenmiş bir kısım yoktur. Buna rağmen, raporun organizasyonel notlarında belirtildiği üzere etik, çalışma grubunun yatırımcı-devlet uyuşmazlıklarının çözümüne yönelik reform geliştirme hedefi çerçevesinde, sürecin ayrılmaz bir bileşeni olarak ön plana çıkmaktadır.¹²⁵ Bu reform çalışmaları, uyuşmazlık

¹²¹ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 Eylül 2024), Madde 10, 9.

¹²² United Nations Commission on International Trade Law, *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fiftieth Session* (Vienna, 20-24 Ocak 2025), UN Doc. A/CN.9/1195 <<https://undocs.org/en/A/CN.9/1195>> s.e.t. 7 Şubat 2025, Madde 10, 14.

¹²³ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 Eylül 2024), Madde 12, 14-15.

¹²⁴ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fiftieth Session* (Vienna, 20-24 Ocak 2025), Madde 13, 17-18.

¹²⁵ United Nations Commission on International Trade Law, *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fifty-First Session, First Part* (New York, 17-19 Şubat 2025), UN Doc. A/CN.9/1196 <<https://undocs.org/en/A/CN.9/1196>> s.e.t. 28 Şubat 2025, 5-6.



çözüm mekanizmalarında etik uygulamaların bir yansıması olarak, şeffaflıktan bağımsızlığa,¹²⁶ bağımsızlıktan kapsayıcılığa ve iyi niyete, hatta üçüncü taraf finansmanına¹²⁷ kadar pek çok hususa değinmektedir.

Bu çerçevede, UNCITRAL'ın ticari tahkim alanındaki düzenlemeleri ile yatırım tahkimi özelinde yürüttüğü reform çalışmaları arasında doğrudan bir bağlantı bulunmasa da her iki süreçte de tahkim yargılamalarında etik bütünlüğün korunmasına verilen önem dikkat çekmektedir. Tahkim pratiğinin farklı alanlarında ortaya çıkan etik meselelerin değerlendirilmesi, uluslararası tahkim hukukunda ortak bir etik kültürün gelişmesine katkı sağlamakta ve tarafların adil yargılanma hakkını güçlendirmektedir. Dolayısıyla, UNCITRAL'ın hem Model Kanun'daki hem de Çalışma Grubu raporlarındaki etik vurguları, uluslararası tahkimin geleceği açısından evrensel ilkeler temelinde ortak bir standart oluşturma çabasının bir yansıması olarak değerlendirilmelidir.

III. DENİZ TAHKİMİ İHTİSAS MERKEZLERİ VE ETİK DÜZENLEMELER

Tahkimde etiğe ilişkin anlatımlarda bahsi geçen tüm metinlerin ve görüşlerin, tahkim kurumunun tamamına etki ettiğini göz önünde bulundurulmalıdır. Deniz tahkimi özelinde etik düzenlemeler üzerine yapılacak değerlendirmelerde ise sektörel olarak ihtisaslaşmış kurum ve merkezlerin düzenlemeleri ile paralel incelemeler yapmak gerekir. Nitekim, deniz tahkim merkezlerinin tecrübeleri doğrultusunda geliştirdikleri özel etik kuralları vardır.¹²⁸ Bu bakımdan, deniz ticaret hukuku ve tahkim ilişkisinde etiğin incelenmesinde, doğrudan ve yalnızca bu alanda çalışan yapıların sınıflandırılarak çıkarımların bu çerçeve üzerinden ortaya konulmasında fayda görülmektedir.

Deniz ticaret hukukundan doğan uyuşmazlıkların tahkim yoluyla çözümünde sekreteryaya hizmeti veren ve kuruluş amacına paralel olarak isminde doğrudan “deniz (*maritime*)” ibaresi geçen merkezlerin usule yön verişleri ve dolayısıyla kurallarındaki en belirgin farklılıkların temelini, kimi merkezlerin arızı (*ad hoc*) tahkim uygulamasını benimserken kimi merkezlerinse kurumsal tahkim

¹²⁶ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fifty-First Session, First Part* (New York, 17-19 Şubat 2025), 13-14.

¹²⁷ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fifty-First Session, First Part* (New York, 17-19 Şubat 2025), 6.

¹²⁸ Litina, *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea*, 151.



uygulanmasını benimsemeleri oluşturmaktadır. Bu bir bakıma, kurumsal metinlerde bahsi geçen ve tahkim sürecinde uygulanan tüm süreçlerin olduğu gibi etik düzenlemelerin de derinliğini etkilemektedir. Bu kısımda, deniz tahkimi ihtisas yapılarının geniş bir yelpazede incelemesi, mukayeseli biçimde sunulmaya çalışılacaktır.

1. Ad Hoc Tahkim Uygulaması

A. London Maritime Arbitrators Association (LMAA)

Deniz tahkimi üzerine uzmanlaşmış yapılar içerisinde sayılabilecek öncü kuruluşlardan ilki, LMAA'dır. LMAA Tahkim Kuralları, doğrudan “etik kurallar” başlığı altında bir bölüm içermemekle birlikte, tahkim sürecinde etik çerçevenin yürütülmesine yönelik dolaylı ama güçlü ifadeler barındırmaktadır. LMAA Tahkim Kuralları, hakemlerin tarafsız ve adil bir yargılama yürütmesinin elzem olduğunu, gereksiz gecikme ve masrafa sebep olmadan süreçleri tamamlaması gerektiğini açıkça ifade etmektedir.¹²⁹ Ayrıca LMAA Tahkim Kuralları, hakemin reddi sebebi olacak şekilde bir açıklama yükümlülüğü getirmese de¹³⁰ en başta taraflarca atanan hakemlere ilişkin bir uyarıda bulunur ve hakemin, kendisini atayan tarafın temsilcisi olmadığına dair açık bir hüküm getirir. Esasında böylesine bir ifade, hakemlerin bağımsızlık ve tarafsızlık yükümlülüğünü de pekâlâ pekiştirmektedir.

LMAA Tahkim Kuralları, hakemlerin yargılamayı etkili ve özenli biçimde yürütme yükümlülüğünü vurgularken hem hakemlere hem de taraflara etik sorumluluklar verir ve bunların usule nasıl entegre edildiği konusunda da yol göstericidir.¹³¹ Yapının kurallarında, tahkim süreçlerini veya sürecin elementlerini kötüye kullanan taraflara mali yaptırımlar öngörülmemekte ve böylelikle önleyici düzenlemelerle etik uygulamaları ve dolayısıyla tahkim kurumu koruma altına alınmaktadır.¹³² Son zamanlarda bir hayli gündeme gelen çevrimiçi duruşmalarda gizliliğe ilişkin düzenlemeler de getiren LMAA Tahkim Kuralları, tanıkların yönlendirilmemesi ve izinsiz kayıt alınmaması gibi

¹²⁹ London Maritime Arbitrators Association (LMAA), *The LMAA Terms 2021* (1 Mayıs 2021) Madde 3.

¹³⁰ Litina, *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea*, 156.

¹³¹ LMAA, *The LMAA Terms 2021*, Madde 17.

¹³² LMAA, *The LMAA Terms 2021*, Second Schedule, Madde 19-20.



hususlara değinerek etik ilkelerin günümüz dijital ortamında da korumasına dair bir tutum sergilemektedir.¹³³

B. German Maritime Arbitration Association (GMAA)

Deniz tahkimi ihtisaslı bir diğer yapı ise GMAA'dır. GMAA Tahkim Kuralları da doğrudan bir etik kurallar bölümü içermemektedir; ancak tarafsızlık, bağımsızlık, şeffaflık ve makul sürede yargılama gibi evrensel etik değerleri çeşitli madde içeriklerine girdi yaparak güvence altına alır. GMAA Tahkim Kuralları, hakemlerin ve yönetim kurulu üyelerinin tarafsızlık ve gizlilik hususunda birer yükümlülükleri olduğunu açıkça zikreder.¹³⁴ Kurallar, tahkimin makul sürede sonuçlandırılması gerektiğini de düzenlenmiştir.¹³⁵

Ayrıca, hakemin tarafsızlığına gölge düşürecek herhangi bir olgunun ortaya çıkması halinde hakem reddi imkânı tanıyarak hakemlerin bu gibi durumlarda beyan yükümlülüğü olduğunu kabul eder.¹³⁶ Bu yönüyle GMAA Tahkim Kuralları, çıkar çatışması risklerine karşı açıktan ve önleyici nitelikli bir yaklaşım benimsemiştir.

Bunlarla birlikte GMAA tahkiminde, doğrudan taraflara ve hakemlere hitap edilmekte ve kimi etik yükümlülükler yüklenmektedir. Örneğin; tarafların süreci verimli şekilde desteklemesi ve beyanların gecikmesinin yaptırımlara neden olabileceğini öngörür.¹³⁷ Hakemlere yönelik olarak ise gerekçeli karar zorunluluğu getirerek tahkim sürecinde şeffaflığın yanı sıra hesap verebilirlik ilkesine de hizmet eder.¹³⁸

C. Society of Maritime Arbitrators (SMA)

Alanın önde gelenlerinden, SMA Tahkim Kuralları ise etik ilkeleri doğrudan ve açık ifadelerle benimseyen bir çerçeve sunmaktadır. Menfaat çatışması içinde olan kişilerin hakem olarak görev alamayacağı belirtir ve çıkar çatışmalarına karşı görece daha katı bir üslup sergiler.¹³⁹ Hakemlerin taraflarla veya onların

¹³³ LMAA, *The LMAA Terms 2021*, Sixth Schedule, Madde 1.6-1.7 ve Madde 4.1-4.2.

¹³⁴ German Maritime Arbitration Association (GMAA), *GMAA Arbitration Rules 2020* (1 Ocak 2020) § 5.

¹³⁵ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 5.

¹³⁶ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 6(1)(b) ve 6(2).

¹³⁷ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 10(3) ve 10(4).

¹³⁸ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 14(4)(f) ve 14(4)(g).

¹³⁹ Society of Maritime Arbitrators, Inc (SMA), *SMA Arbitration Rules* (14 Mart 2018) Bölüm 8.



vekilleriyle olan kişisel ve ticari ilişkilerini tahkim süreci başlamadan önce beyan etmelerini zorunlu tutmuştur.¹⁴⁰ Bu düzenlemelerin, tahkim sürecinde şeffaflığı ve güveni tesis etmeye yönelik olduğu söylenebilir.

SMA tahkimi uygulamaları, hakemlerin tarafsız ve adil bir karar vereceklerine dair bir hakem yemini şartı da benimsemiştir.¹⁴¹ Bu yemin, hakemlerin etik yükümlülüklerinin içsel bir taahhüde dönüştürmeyi ve bu içsel taahhüdü açıklayarak zemini sabitlemeyi hedefler. Ayrıca süreçte, delillerin taraflarla paylaşılması, yazışmalarda sırasında tarafsız kalınması ve gizliliğin daima korunması gibi hükümler, SMA Tahkim Kuralları'nın etik ilkeleri sürecin bütününe yansıtığına da işaret etmektedir.

D. Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA)

Ad hoc tahkim uygulaması benimseyen yapılar içerisinde ele alınması gereken bir diğer yapı olan SCMA da 2022 tarihli güncel tahkim kurallarında etik ilkeleri ele almaktadır. Hakemlerin sürekli olarak tarafsız ve bağımsız kalmaları gerekliliğini açıkça belirtmiş, bu bağımsızlığa gölge düşürebilecek her türlü durumun da beyan edilmesi gerektiğini vurgulamıştır.¹⁴² Bu türden hükümler, denizcilik tahkimi gibi görece dar ve sektörel dinamikler içerisinde bağlantıların çakışabileceği çevrelerde etik şeffaflığı sağlamaya yönelik gerçek manada güçlü bir güvencedir.

Kurallar, hakem heyetine, süreci adil, hızlı ve verimli bir şekilde yürütme yükümlülüğü getirerek¹⁴³ hem usul ekonomisine hem de adil yargılanma hakkına temas eder. SCMA Kuralları da kararların gerekçeli olmasını zorunlu tutulmuş, böylelikle şeffaflığı ve denetlenebilirliği kuvvetlendirmiştir.¹⁴⁴ Delillerin değerlendirilmesi noktasında hakemlere tanınan takdir yetkisinin sınırlarını, dürüstlük ve adalet ile çizmiştir.¹⁴⁵ Yapı, hakemler bakımından olduğu gibi taraf vekilleri açısından da hükümler getirmiş, taraf vekillerinin ciddi boyuttaki etik ihlalleri karşısında hakemlerin takdir yetkisi ile belirli yaptırımlar uygulayabileceğini öngörmüştür.¹⁴⁶ Diğer kurallar bakımından farklı

¹⁴⁰ SMA, *SMA Arbitration Rules*, Bölüm 9.

¹⁴¹ SMA, *SMA Arbitration Rules*, Ek A.

¹⁴² Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA), *SCMA Arbitration Rules* (4. versiyon, 1 Ocak 2022) Kural 8.1 ve 8.2.

¹⁴³ SCMA, *SCMA Rules*, Kural 17.1.

¹⁴⁴ SCMA, *SCMA Rules*, Kural 32.3

¹⁴⁵ SCMA, *SCMA Rules*, Kural 25.1.

¹⁴⁶ SCMA, *SCMA Rules*, Kural 34.2.



sayılabilecek bir SCMA düzenlemesine değinmek gerekirse; SCMA Kuralları, hakemlerin sadece kötü niyetli davranışları nedeniyle sorumlu tutulabileceğini düzenler.¹⁴⁷ Dolayısıyla, SCMA Kuralları nezdinde tahkim süreçlerindeki uygunsuz davranış ile etik ihlal, birbirine paralel kategoriler olarak konumlandırılmıştır.

2. Kurumsal Tahkim Uygulaması

A. Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)

Kurumsal tahkimde deniz uyuşmazlıkları odaklı yapılardan akla gelen ilki CAMP'dir. CAMP Tahkim Kuralları, açık bir "etik kurallar" bölümü içermese de etik değerlere sıkı sıkıya bağlıdır. En başta hakemlerin tarafsızlığı ve bağımsızlığı düzenlenmiş ve hakemlerin göreve başlamadan önce taraflarla olan ilişkilerini beyan etmeleri gerekliliği öngörülmüştür.¹⁴⁸ CAMP uygulaması özelinde bu beyan yükümlülüğü yalnızca tahkim süreçleri başlamadan önceki dönem için değil, hakemlik görevi devam ettiği süre boyunca dikkate alınması gereken bir zorunluluk olarak işaret edilmiştir.¹⁴⁹

Bu düzenlemeler evleviyetle, çıkar çatışmalarını önlemeye ve güven inşa etmeye yönelik düzenlemelerdir. CAMP Tahkim Kuralları usuli etik ilkeler konusunda da şu belirlemeleri yapar; taraflara adil davranılması, tahkimin makul sürede ve etkin biçimde yürütülmesi.¹⁵⁰ Bununla birlikte, çoğu yapı gibi CAMP Tahkim Kuralları da gerekçeli nihai kararı zorunlu kılar, tarafların kararı anlamasını destekler ve hatta gerektiğinde denetlemesinin de önünü açar.¹⁵¹ Yapı, tahkimin gizliliğini de güvence altına almıştır, tahkimin tüm süjelerinin, sürece ilişkin bilgileri gizli tutması, CAMP tahkimi süreçleri bakımından bir yükümlülüktür.¹⁵²

B. Piraeus Association for Maritime Arbitration (PAMA)

Bu kapsamda ikinci olarak değinilecek yapı, Yunanistan'ın Pire şehrinde bulunan PAMA'dır. PAMA Tahkim Kuralları, etik kuralları ayrı bir başlık altında toplama da içeriğinde etik düzenlemeleri güçlü şekilde harmanlamıştır.

¹⁴⁷ SCMA, *SCMA Rules*, Kural 39.

¹⁴⁸ Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), *CAMP Arbitration Rules 2022* (16 Haziran 2022) Madde 5.

¹⁴⁹ CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Madde 6.

¹⁵⁰ CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Madde 16.

¹⁵¹ CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Madde 21.

¹⁵² CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Madde 24.



Hakemlerin adil, tarafsız ve ehil kişiler arasından seçilmesini hükmüyle başlatan PAMA tahkiminde etik kurallar,¹⁵³ yargılamanın adil bir atmosferde yürütülmesini ve tarafların iddia ve savunma haklarının tesis edilmesini zorunlu kılar.¹⁵⁴ Yine makul süre konusunda da düzenlemeler getirmiş, sürecin etkin yürütülmesi yönündeki etik yaklaşıma da böylece yer vermiştir.¹⁵⁵

C. Australian Maritime and Transport Arbitration Commission (AMTAC)

Üçüncü önemli kurumsal deniz tahkimi yapısı olarak ele alınacak olan AMTAC Tahkim Kuralları da etik ilkeleri ayrıca bir başlık altında toplamadan, önemli meselelerde vurgulayarak düzenlemiştir. Hakemlerin atanmadan önceki sürede veya görevleri süresince tarafsızlık ve bağımsızlıklarını etkileyebilecek herhangi bir durumu beyan etmeleri öngörülmüştür.¹⁵⁶

AMTAC, yargılamanın yürütülmesi sırasında dört hususu en başta önceler: Adil, hızlı, tarafsız ve maliyet açısından makul.¹⁵⁷ Tahkimde gerekçeli kararın önemi ve tahkim kurumuna güveni doğrudan etkileyen bir husus olması sebebiyle yine AMTAC tahkiminde de nihai kararların gerekçeli olarak yazılması bir zorunluluktur.¹⁵⁸ Yapı son olarak tahkimde gizliliği ele almakta, her türlü menfaatin ve ticari sır benzeri gizli kalması elzem meselelerin korunmasını genel bir sorumluluk haline getirmektedir.¹⁵⁹

D. Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA)

VMAA Tahkim Kuralları'na bakıldığında, bu kuralların da etik ilkeleri dolaylı bir biçimde barındırdığı görülmektedir ve elbette uyuşmazlıkların adil şekilde çözümlenmesi özellikle vurgulanmaktadır.¹⁶⁰ VMAA Tahkim Kuralları, diğerlerinden yapıların kurallarından ayrılan bir hüküm içerir. VMAA tahkiminde, tarafların hakem üzerinde uzlaşmaları esastır.¹⁶¹ Uzlaşma, dostane

¹⁵³ Piraeus Association for Maritime Arbitration, *Maritime Arbitration Rules of the PAMA* (2007) Madde 4.

¹⁵⁴ PAMA, *Maritime Arbitration Rules of the PAMA*, Madde 9.

¹⁵⁵ PAMA, *Maritime Arbitration Rules of the PAMA*, Madde 11.

¹⁵⁶ Australian Maritime and Transport Arbitration Commission (AMTAC), *AMTAC Arbitration Rules* (1 Temmuz 2016) Madde 8.1 ve 8.2.

¹⁵⁷ AMTAC, *AMTAC Arbitration Rules*, Madde 16.

¹⁵⁸ AMTAC, *AMTAC Arbitration Rules*, Madde 21.

¹⁵⁹ AMTAC, *AMTAC Arbitration Rules*, Madde 34.

¹⁶⁰ Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA), *VMAA Arbitration Rules* (2016) Madde 3.

¹⁶¹ VMAA, *VMAA Arbitration Rules*, Madde 7.



uyuşmazlık çözümü için bir idealdir fakat bunu sağlamak oldukça zor olabilir. Yapı, eşitlik, adil yargılanma,¹⁶² gerekçeli karar zorunluluğu ve gizliliğe ilişkin düzenlemeler getirmiştir.¹⁶³

E. China Maritime Arbitration Commission (CMAC)

Asya’da ticaretin en dinamik olduğu bölgelerde, deniz ticareti özelinde çalışan yapılara da değinmek önemlidir. Öncelikle, dinamizmini yitirmeyen bir ülkede varlığını sürdüren CMAC Tahkim Kuralları incelendiğinde, kuralların içeriğinin kapsamlı etik hükümler barındırdığı gözlemlenmektedir. Hakemlerin tarafsızlığını etkileyebilecek hususları beyan etmeleri şartı getirilmiş,¹⁶⁴ nitekim artık bu husus, tahkimin olmazsa olmaz bir gerekliliği haline gelmiştir.

CMAC Tahkim Kuralları, hakem seçimi sırasında ve hakemin dava yönetimi bakımında tarafsız davranma yükümlülüğünü düzenler.¹⁶⁵ Bunlarla birlikte CMAC tahkimi, adil ve eşit yargılanma hakkı ile delil sunma hakkı konusunda da açıkça hüküm getirilmiştir.¹⁶⁶ Yapıda tahkim süreçlerinin sonunda, diğerlerindeki gibi bir gerekçeli karar zorunluluğu gözetilmekte¹⁶⁷ ve gizlilik ilkesi de hükme bağlanarak vurgulanmaktadır.¹⁶⁸

F. Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG)

Yine bölgesel olarak, ihtisaslaştığı deniz tahkimi alanı özelinde, HKMAG Şartları da çoğu zaman olduğu gibi etik ilkeleri doğrudan olmasa da kapsamlı bir şekilde içerir. HKMAG tahkiminde belirgin etik düzenlemeler şöyle sıralanabilir: Tarafsız olamayan hakemlerin görevi kabul etmemesi gerekliliği,¹⁶⁹

¹⁶² VMAA, *VMAA Arbitration Rules*, Madde 11.

¹⁶³ VMAA, *VMAA Arbitration Rules*, Madde 13 ve 14.

¹⁶⁴ China Maritime Arbitration Commission (CMAC), *CMAC Arbitration Rules* (2021) Madde 16.

¹⁶⁵ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Madde 5.

¹⁶⁶ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Madde 31.

¹⁶⁷ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Madde 49.

¹⁶⁸ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Madde 72.

¹⁶⁹ Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG), *HKMAG Terms 2021* (1 Eylül 2021) Madde 7.



eşit ve adil yargılanma hakkı,¹⁷⁰ gerekçeli nihai karar zorunluluğu¹⁷¹ ve gizlilik teminatı.¹⁷²

G. The Maritime Arbitration Association of the United States (MAA)

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) deniz ticaret ilişkilerinde tahkim yoluna başvurulması halinde benimsenen etik uygulamalara değinmek de bölgesel farklılıkları ortaya koyabilmek adına faydalı olacaktır. Bu noktada, ABD’nde 25’ten fazla şehirde konumlanmış ve ulusal ölçekte hizmet veren dinamik bir yapı olan MAA’nı uygulamalarının incelenmesi yol gösterici olacaktır.

MAA Tahkim Kuralları’nda, etik uygulamanın doğrudan desteklediğini hissettiren hükümlerle karşılaşmaktayız. MAA Tahkim Kuralları öncelikle, hakemlerin atanmadan önce ve sonra geçerli olacak şekilde, tarafsızlıklarını etkileyen hususları beyan etmelerini zorunlu kılar.¹⁷³ Adil ve eşit yargılanma gerekliliğini düzenler.¹⁷⁴ MAA tahkimi ayrıca, yargılamanın sürüncemede bırakılmamasını da bir yükümlülük olarak belirlemiştir.¹⁷⁵ Son olarak, kararın gerekçeli olmasını ve zamanında yazılmasını öngörür ve gizlilik yükümlülüğünü kapsamlı bir biçimde düzenler.¹⁷⁶

NETİCE VE DEĞERLENDİRME

Uluslararası ticari tahkimde etiğin kaynakları genellikle bağlayıcı olmayan ve esnek uygulamalara imkân tanıyan nitelikte kaynaklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Etik düzenlemelerin şekilleniş süreci, usule ilişkin kimi güvenceler arasındaki etkileşimler üzerinden ilerler. Söz konusu etkileşimler ise tahkim uygulamasına dahil olanların müşterek menfaatleri ile ayrı düşünülemezler, tam aksine bir bütün halinde uyumsuzluğun çözümünde rol oynarlar. Etiğin tahkimde uygulanabilirliğini garanti altına alabilmek üzere, tarafsızlık ve bağımsızlık gibi ilkesel anlayışları somutlaştırarak sunan liste temelli yaklaşım, etik riskleri kategorize ederek öngörülebilir kılmaktadır. Buna paralel olarak kimi metinlerde, tahkim süreçleri içerisinde gündeme gelebilecek etik ihlallere karşı

¹⁷⁰ HKMAG, *HKMAG Terms 2021*, Madde 4.

¹⁷¹ HKMAG, *HKMAG Terms 2021*, Madde 12.

¹⁷² HKMAG, *HKMAG Terms 2021*, Madde 20.

¹⁷³ Maritime Arbitration Association (MAA) of the United States, *MAA Arbitration Rules* (11 Ekim 2017), Madde 6.

¹⁷⁴ MAA of the United States, *MAA Arbitration Rules*, Madde 15.

¹⁷⁵ MAA of the United States, *MAA Arbitration Rules*, Madde 16.

¹⁷⁶ MAA of the United States, *MAA Arbitration Rules*, Madde 18 ve 25.



işletilebilecek itiraz mekanizmaları ve bazı hallerde etik ihlallerin varlığının iptale konu edilebileceği yönünde kurallar esas alınmaktadır. Bu gibi kurallar vasıtasıyla etik ilkeler, daha açık, belirlenebilir ve dolayısıyla daha kolay uygulanabilir birer usuli uygulama haline getirilmektedir. Böylelikle bir yanda normatif yönlendirmeyi, diğer yanda norma özgülenmiş olan uygulamanın usulünü ele alan ve birbirine bağlı iki eksen oluşturulur. Bir diğer deyişle; tahkim pratiklerinde “güven” ve “meşruiyet” birbirine bağlı şekilde sonuç doğurmaları üzere etik düzenlemeler eliyle güçlendirilmektedir.

Son yıllarda tahkimde etikle ilgili tartışmalar, hakem seçimleri ve atamaları hakkında uygulanmakta olan usullerinin kurumsallaştırılması, üçüncü taraf finansmanının açıklanması, hakemlerin görev süreleri ve hakemin reddi gibi uygulamaların altında yatan temel nedenlerin belirginleştirilmesi gibi başlıklar üzerine yoğunlaşmaktadır. Tartışmaların derinleşmesiyle birlikte uygulamada, söz konusu başlıklar hakkında süregelen muğlaklık gitgide azalmaktadır. Bu sayede, tahkim süreçlerinin yönetimi ve tahkimde hesap verebilirliğe ilişkin anlayış da gözle görünür biçimde değişmekte ve gelişmektedir. Tahkim uygulayıcılarının genelini etkileyen bu dinamikler, etik düzenlemelere ilişkin güncellemeler veya detaylandırma çalışmaları yapılmasının bir ihtiyaç olduğunu ortaya koymaktadır.

Deniz tahkiminde etiğin zemini, genel olarak ticari tahkimle ortak ilkeleri paylaşmaktadır. Yalnızca, tahkim usullerinin deniz ticareti uyuşmazlıkları düzlemine yansıtılarak uygulanıyor olması nedeniyle sektörel yapı ve aktör profili bakımından kendine has bazı nitelikler taşımaktadır. Örneğin; deniz ticareti alanında ihtisaslaşmış tahkim çevrelerinin nispeten sınırlı olması nedeniyle tekrarlayan atamalarla karşılaşılması olasılığı deniz tahkiminde daha yüksektir. Yine aynı nedenle, böylesi dar bir çevrede kurulacak kişisel ilişkilerin, tahkim süreçlerini olumsuz etkileyebilecek bir takım etik ihlaller doğurabileceği açıktır. Bir diğer taraftan, deniz ticaretinden kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümünde sektörel bilgi ve uzmanlığın oldukça kritik bir yeri olduğundan tahkim süreçlerinde rol alacak hakemler, uzmanlar, bilirkişiler ve taraf vekillerinin seçilmeleri veya atanmaları sırasında ciddi bir özen gösterilmesi gerekir. Ticari çevresi gibi uzman profesyonel sayısı da kısıtlı sayılabilecek deniz ticareti tahkiminde, söz konusu seçim ve atamalar konusunda zorluklarla karşılaşılması muhtemeldir. Bu zorlukların aşılabilmesi adına, etik düzenlemelere uyulmasını bir üyelik şartı haline getirerek koşullandıran,



Denizcilik Hakemleri Topluluğu (*Society of Maritime Arbitrators*) gibi öncü kuruluşların bu üslubu yerinde görülmektedir.¹⁷⁷

Deniz ticareti ilişkilerinden doğabilecek uyuşmazlıkların çözümünde tahkimin tercihi pek çok farklı nedenle avantajlıysa da ekosistemin sınırları ve etik yükümlülükler nedeniyle uygulamada tahkimden beklenen azami faydanın elde edilmesi sürecini geciktirebilir veya bu imkânı vermeyebilir. Dolayısıyla, deniz ticaretine özgü sektörel dinamikler, bu dinamikler içerisinde kalan ihtiyaçlar ve ihtiyaçlardan doğabilecek çıkar çatışmalarının somut bir biçimde ayrıntılarıyla düzenlenmesi, deniz ticaret uyuşmazlıklarının tahkim yoluyla çözümlenmesine yönelik bakış açısının gelişimine ciddi düzeyde katkı sunacaktır. Bu şekilde bir teknik benimsenirken öncelikle tahkimde etğin genel sistematiği korunmalıdır. Odaklanılması gereken husus, etik düzenlemelerin deniz ticareti çevrelerince anlaşılabilirliğinin artırılması ve böylece uygulanabilirliğinin garanti altına alınması olmalıdır. Örneğin; belirli hususların açıklanması yükümlülüğüne ilişkin anlayışın deniz ticareti tahkiminde uygulanmasını garanti altına alabilmek üzere sektöre özgü ilişkilerin tanımlanması ve listelenmesi faydalı olabilir. Tanımlar içerisinde, kimi kulüp veya kuruluşlarla bağlantılar, bu kulüp veya kuruluşlara üyelikler, varsa bunların belirli unvanlarla temsili için verilmiş yetkiler, bunlar çatısı altında alınan görevler, liman idareleri ile ilişkiler, bu ilişkilerle bağlantılı olarak yürütülmüş işlemler ve bunlara benzer, sektörel olarak kurulabilecek ilişki biçimlerini olabildiğince açık tanımlayan ifadelere yer verilebilir.

Başkaca bir etik ihlal olan tekrarlayan atamalar bakımından, IBA Kurallarında da açıkça ifade edildiği üzere; alanda uzman profesyonellerin sektör içerisinde sınırlı sayıda var oldukları da hesaba katılarak,¹⁷⁸ belirli dönem aralıkları tespit edilerek belirli kişilerin bu dönemler içerisinde atanmalarındaki sıklığa ilişkin eşik değerler belirlenebilir. Bu sayede taraflara, sektörün ve ihtiyaçların gerektirdiği ölçüde bir kolaylık sağlanarak tedbirli davranabilme veya itiraz süreçlerini rahatlıkla işletilme imkânı sunulmuş olacaktır. Üçüncü taraf finansmanında şeffaflık da deniz ticareti alanının gereklilikleriyle uyum içerisinde şekillendirilerek güçlendirilebilir. Üçüncü taraf finansmanının açıklanması yükümlülüğünü alan özelinde yeniden değerlendirilebilir. Ayrıca, tarafların üçüncü taraftan teminat alması, üçüncü tarafın dava üzerinde etkisi ve kontrolü ile kimi mali çıkarların menfaat çatışmasına dönüşmesi ihtimallerine

¹⁷⁷ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 84.

¹⁷⁸ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 310 ve 353.



karşı hakem heyetinin müdahale yetkisi de bir deniz ticareti uyuşmazlığının içerebileceği muhtemel ayrık durumlar ışığında açıkça düzenlenmelidir. Örneğin; denizcilikte yük, gövde ve makine sigortaları ve sigortacıları ile sektöre hitap eden bazı kulüp ve kuruluşlardan elde edilebilecek örtük finansman biçimleri tanımlanabilir, bunlara özgü riskler de ayrıca ele alınabilir.

Deniz ticaret uyuşmazlıklarında tahkim süreçlerine özelinde hazırlanacak tarafsızlık ve bağımsızlık beyanları ile deniz ticaretine özgü ticari veya salt kazanç elde edilmesi ihtimali olan ilişki biçimleri titizlikle içeriğe dahil edilebilir ve bu beyanlar, süreci olumlu olarak destekleyebilir. Deniz ticareti tahkiminde kullanılması üzere standart bir beyan formu taslağı üzerine çalışılması ve hazırlanan bu taslağın kullanımının yaygınlaştırılması da bu amaca yönelik olarak atılabilecek işlevsel bir adım olabilir. Etik ihlallerin önlenmesi boyutunda uygulanabilecek yaptırımlar da değerlendirilmelidir sektör özelinde değerlendirilebilir. Örneğin; etiğe ilişkin ihlaller, kimi etmenlerle ölçeklendirilerek aşamalı bir yaptırım mekanizması oluşturularak düzenlenebilir. Amaçsal bakımdan yaptırıma tabi tutulacak hallerin açıkça düzenleniyor olması, bir bakıma caydırıcılığın da teminatıdır. Dolayısıyla, bir yaptırımın deniz ticareti alanında etkili bir karşılık bulması için tahkim süreçlerine dahil olanların, sektörel dinamikler içerisinde, tabi olmaktan çekineceği türden bir içeriğe göre uyarlanması sağlanabilir.

Neticeten, uluslararası ticari tahkimde etik standartların tamamı, yapılacak en sade değerlendirmeye, üç temel prensipten doğmaktadır: Öngörülebilirlik, şeffaflık ve hesap verebilirlik. Gün geçtikçe daha da değişken ve çok katmanlı bir hal alan ticari ilişkilerden doğan uyuşmazlıkların çözümünde tercih edilen başlıca yöntemlerden biri olan tahkim usullerinde de bu değişimlere ayak uydurma ihtiyacı doğmuştur. Çünkü anlaşıldığı üzere etik düzenlemeler, tahkimin meşruiyetini etkileyebilecek biçimlerde görülmeye başladıkça gitgide daha fazla önem kazanmaya başlamıştır.¹⁷⁹ Tahkim süreçlerinin yönetimine ilişkin uygulamalar, ticari hayatın güncel gerekliliklerine yönelik tüm detayları değerlendirmekte ve düzenlemelerini de bu yönde modernize etmektedir. Çok boyutlu ilerleyen ticari ilişkiler, çok daha fazla detayın değerlendirilmesini gerektirir ve detayların çoğalmasıyla tahkim düzenlemeleri arasındaki bakış açısı farklılıkların artması da kaçınılmaz hale gelmektedir. Ticari ilişkilerin artış göstermesiyle ise öngörülebilirlik, şeffaflık ve hesap verilebilirlik kavramları üzerine yapılan değerlendirmeler etik başlığıyla ön plana çıkmıştır. Öte yandan

¹⁷⁹ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 4.



ticari ilişki ve dolayısıyla tahkim uygulamaları, deniz ticareti gibi özellikli sektörler açısından genelden ayrışır biçimde değerlendirilmek durumundadır. Tahkimde etiğe ilişkin genel kabul görmüş bir uygulamanın bulunmaması, sektörel tahkimde etiğin başlıca düzenlemeler bütünü altında şekil alabilmesini olanaksız kılmaktadır.

Uygulama alanı bakımından geniş bir kitleye hitap etmekte olan etik kuralların deniz ticareti tahkimi gibi alanlarda benimsenmesi mümkünse bile kimi hallerde alanın karakteristik yapısından kaynaklı zorluklar doğurabilir. Bu bağlamda, tahkimde genellikle genelden öze doğru uyum politikaları geliştirilmesi durumunun etik düzenlemeler bakımından tersine doğru bir seyirde gelişmesi, sistematik bütünlüğün sağlanabilmesi anlamında makul bir çözüm olabilir. Sektörel perspektifler tahkimde etiğe ilişkin anlayışlara yansıtılırken, tam kapsayıcı etik anlayışların tasarlanmasına kıyasla daha net çizgiler içerisinde kalınarak irdelenecektir. Bu halde, deniz ticareti tahkimi gibi alanlardan başlayarak alan özelinde genel kabul görmesi muhtemel etik kurallar tasarlanabilir ve zaman içerisinde tahkim uygulamalarının tamamı üzerinde etkili olmaya elverişli bir etik normlar bütünü elde edilebilir.

KAYNAKÇA

- Ambrose H, ‘The Source of Ethical Obligations of Arbitrators in Commercial Arbitration: The Effectiveness of the Rules-Based System and a Role for Consequential Ethics’ Fullelove G R ve Hamzi L (der.), *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* içinde (Kluwer Law International 2022) 81
- American Arbitration Association, *2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures* (American Arbitration Association 2022)
- Australian Maritime and Transport Arbitration Commission (AMTAC), *AMTAC Arbitration Rules* (1 Temmuz 2016)
- Balkar S, Milletlerarası Ticari Tahkimde Etik (Taraflar, Taraf Temsilcileri ve Bilirkişiler) (1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık 2022)
- Bishop RD, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration’ van den Berg A J (der.), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010): Arbitration Advocacy in Changing Times* içinde, vol. 15 (Kluwer Law International 2011) 383



- Bishop RD ve Stevens M, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: International Code of Ethics for Lawyers Practicing Before International Arbitral Tribunals’ van den Berg A J (der.), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010): Arbitration Advocacy in Changing Times* içinde (Kluwer Law International 2011) 408
- Blackaby N, Partasides C vd., ‘5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal’ *Redfern and Hunter on International Arbitration* içinde (7. Baskı, Oxford University Press; Kluwer Law International 2023) 5
- Born G B, *International Commercial Arbitration* (3. Baskı, Kluwer Law International 2021, Kasım 2023 güncellemesi)
- Carrara C, ‘Conflicts of Interests’ (2022) 39(3) *Journal of International Arbitration* 379
- Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), *Arbitration Rules of the Chambre Arbitrale Maritime de Paris* (16 Haziran 2022)
- China Maritime Arbitration Commission (CMAC), *CMAC Arbitration Rules* (2021)
- Dasser F, ‘Equality of Arms in International Arbitration: Do Rules and Guidelines Level the Playing Field and Properly Regulate Conduct? - Can They? Will They? Should They? The Example of the IBA Guidelines on Party Representation’ Menaker A (der.), *ICCA Congress Series No. 19 (Mauritius 2016): International Arbitration and the Rule of Law: Contribution and Conformity* içinde, vol. 19 (Kluwer Law International 2017) 634
- Debat O, ‘Compliance: Chosen or Suffered Ethics’ (2018) 50(3) *Revue Juridique Themis de l’Université de Montréal* 543
- D’Silva M, ‘A New Legal Ethics Education Paradigm: Culture and Values in International Arbitration’ (2013) 23(1) *Legal Education Review* 83
- German Maritime Arbitration Association, *GMAA Arbitration Rules 2020* (1 Ocak 2020)
- Halprin P ve Wah S, ‘Ethics in International Arbitration’ (2018) 2018(1) *Journal of Dispute Resolution* 87



Haugh T, ‘Harmonizing Governance, Risk Management, and Compliance Through the Paradigm of Behavioral Ethics Risk’ (2019) 21(4) *University of Pennsylvania Journal of Business Law* 873

Hong Kong International Arbitration Centre, *2018 HKIAC Administered Arbitration Rules* (Hong Kong International Arbitration Centre 2018)

Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG), *HKMAG Terms 2021* (1 Eylül 2021)

Hunter M, ‘Ethics of the International Arbitrator’ (1986) 4(4) *ASA Bulletin* 173

Hwang M ve Hon J, ‘Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration’ Brekoulakis S, Lew J D M vd. (der.), *The Evolution and Future of International Arbitration* içinde, vol. 37, *International Arbitration Law Library* (Kluwer Law International 2016) 345–356

International Bar Association, *2013 IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration* (International Bar Association 2024) <<https://www.ibanet.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025

International Bar Association, *2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration* (International Bar Association 2024) <<https://www.ibanet.org/>> s.e.t. 25 Aralık 2024

International Centre for Settlement of Investment Disputes, *2022 ICSID Arbitration Rules* (World Bank 2022) <<https://icsid.worldbank.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025; also see *2006 ICSID Convention, Regulation and Rules* (World Bank 1966) <<https://icsid.worldbank.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025

International Chamber of Commerce International Court of Arbitration, *2021 ICC Arbitration Rules* (International Chamber of Commerce 2022) <<https://iccwbo.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025

İstanbul Ticaret Odası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi, *2021 İTOTAM Tahkim Kuralları* (İstanbul Ticaret Odası 2021)

Jaime ML, ‘Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical “No-Man’s Land”?’ (2019) 85(3) *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* 211

Langford M, ‘Chapter 34: The Changing Sociology of the Investment Arbitration Market: The Case of Double Hatting’ Bull C, Malintoppi L vd. (der.), *ICCA*



- Congress Series No. 21 (Edinburgh 2022): Arbitration's Age of Enlightenment?* içinde, vol. 21 (Kluwer Law International 2023) 591
- Litina, E., *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea* (Kluwer Law International, The Hague, 2024)
- London Maritime Arbitrators Association, *The LMAA Terms 2021* (1 Mayıs 2021)
- Luycks J ve Smit C, 'Chapter Eight of CETA, Article 8.30 [Ethics]' Keller M (der.), *EU Investment Protection Law: Article-by-Article Commentary* içinde (Verlag C.H. Beck oHG 2023) 482
- Maritime Arbitration Association (MAA) of the United States, *MAA Arbitration Rules* (11 Ekim 2017)
- McGee EM, 'Ethics, Rights, and International Law' (2000) 13(3) *Justice Professional* 287
- Milincianu C, 'Highlights of the 96th Edition of the Summer Course on Private International Law of the Hague Academy of International Law' (2019) 13(4) *Revista Română de Arbitraj* 159
- Moreira JI, 'The Insider/Outsider Divide and the Ethics of Commercial Arbitrators' (2022) 19(2) *Manchester Journal of International Economic Law* 132
- Piraeus Association for Maritime Arbitration (PAMA), *Rules of the Piraeus Association for Maritime Arbitration* (2007)
- Polkinghorne M ve Gill BA, 'Due Process Paranoia: Need We Be Cruel to Be Kind?' (2017) 34(6) *Journal of International Arbitration* 935
- Redfern A, 'Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance' *The Resolver*, Chartered Institute of Arbitrators (CI Arb), Kluwer Law International 2017, 10
- Rogers C A, *Ethics in International Arbitration* (Oxford University Press, Oxford, 2014)
- Rogers C, 'Chapter II: The Arbitrator and the Arbitration Procedure, Transparency in Arbitrator Selection' Klausegger C, Klein P vd. (der), *Austrian Yearbook on International Arbitration 2016* içinde (Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung 2016) 75



Sheppard BH, ‘A New Era of Arbitrator Ethics for the United States: The 2004 Revision to the AAA/ABA Code of Ethics for Arbitrators in Commercial Disputes’ (2005) 21(1) *Arbitration International* 91

Singapore Chamber of Maritime Arbitration, *SCMA Arbitration Rules* (4. versiyon, 1 Ocak 2022)

Singapore International Arbitration Center, *2016 SIAC Arbitration Rules* (Singapore International Arbitration Center)

Society of Maritime Arbitrators, Inc, *SMA Arbitration Rules* (14 Mart 2018)

The London Court of International Arbitration, *2020 LCIA Arbitration Rules* (The London Court of International Arbitration 2020) <<https://www.lcia.org/>> s.e.t. 26 Aralık 2024

Timken NE, ‘A Proposal to Establish an International Commercial Arbitration Ethics Panel and Hotline to Resolve Disclosure and Conflicts Issues’ (2023) 89(3) *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* 344

United Nations Commission on International Trade Law, *Working Group III: Investor-State Dispute Settlement Reform* (United Nations) <<https://uncitral.un.org/>> s.e.t. 13 Ocak 2025

United Nations Commission on International Trade Law, *2014 UNCITRAL Rules on Transparency in Treaty-based Investor-State Arbitration* (United Nations 2014) <<https://uncitral.un.org/>> s.e.t. 26 Aralık 2024

United Nations Commission on International Trade Law, *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with Amendments as Adopted in 2006* (UNCITRAL Secretariat 2008) <<https://uncitral.un.org/>> s.e.t. 26 Aralık 2024

United Nations, *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards* (New York 1958, Ekim 2004 kopyasının gerçeği)

Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA), *VMAA Arbitration Rules* (2016)

Yeşilirmak A, ‘Expert Determination in Turkey’ (2015) 33(2) *ASA Bulletin* 306–326

Yeşilirmak A, ‘Chapter 26: Transparency and Stakeholders’ Role in the Selection of the Arbitral Tribunal’ Brekoulakis S, Weeramantry R vd (der.),



Achieving the Arbitration Dream: Liber Amicorum for Professor Julian D.M. Lew KC içinde (Kluwer Law International 2023) 285

Yeşilırmak A, Coşar U vd., ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’ Bosman L (der.), *ICCA International Handbook on Commercial Arbitration* içinde, Supplement No. 125, Şubat 2023 (Kluwer Law International 2023) 23

Yusuf G ve Latasz K, ‘Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man’s Land’ Fullelove G R ve Hamzi L (der.), *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* içinde (Kluwer Law International 2022) 131



-Çeviri / Translation-

ETHICS IN INTERNATIONAL COMMERCIAL ARBITRATION AND ITS REFLECTIONS ON MARITIME ARBITRATION *

*ULUSLARARASI TİCARİ TAHKİMDE ETİK VE DENİZ TAHKİMİNE
YANSIMALARI*

Hüsna Kübra KARADAĞ**

ABSTRACT

Ethics in international commercial arbitration is recognized as a critical element to ensure that proceedings are conducted in a fair, impartial and transparent manner. It is possible to say that ethical regulations are also effective in sectoral arbitration as umbrella regulations. Thus, by introducing ethical measures, the aim is to prevent conflicts of interest that may arise during the process, to establish impartiality and to protect independence. While these are the main objectives of ethical regulations in general, in some cases, contradictions and difficulties may be encountered regarding the applicability of these regulations in international arbitration. In practice, the variations

* Research Article, Date Received: 01.08.2025 / Date Accepted: 27.10.2025.

DOI Number: 10.64199/dehukamder.1755913.

Declarations

Copyright: All rights of publication, printing, reproduction, and distribution of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Research Center for Maritime Law Journal of Maritime Law). The scientific, ethical, and legal responsibility of the article belongs to the authors.

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: This study was supported by the Scientific and Technological Research Council of Türkiye (TÜBİTAK) under Project No. 123K569. We extend our gratitude to TÜBİTAK for its support.

** Researcher, Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law(DEHUKAM), Termination Date of Employment 18 August 2025 (karadag@dehukam.org) (ORCID: 0009-0008-0793-2683).



arising from different legal systems and differences in understanding may make it difficult to effectively implement ethical rules and various rights and obligations in arbitration proceedings.

The reflections of ethical regulations, whose existence and implementation are perhaps the most important factor in arbitration in general, can be easily observed throughout all arbitration proceedings. Therefore, considering that ethical regulations are vital regulations affecting the arbitration, it is possible to say that they are undoubtedly effective in sectoral arbitration as well. Especially in areas such as maritime commerce, the existence of large-scale national or international tenders, investments and loans arises from the nature of the sector. In this regard, arbitration is one of the most ideal methods for resolving disputes that may arise from maritime commerce-related relationships. The fact that it is frequently preferred in current practice demonstrates that arbitration has a high potential to provide the benefits expected from a dispute resolution process in resolving maritime commerce disputes. Therefore, the importance of ethical regulations in the resolution of maritime commerce disputes through arbitration is also explicit. As a matter of fact, like the world's leading institutions that have rules and studies that determine the dynamics in arbitration, institutions specialized in the resolution of maritime disputes arising also include ethical regulations in their rules.

Many practitioners and developers prominently advocate for the development of a universal ethical framework to strengthen and enhance the applicability of ethical standards in international arbitration. Given the preference for institutional arbitration, not only for the resolution of maritime disputes, but also for international commercial disputes in general, the regulations of arbitral institutions undoubtedly have a major influence on the norms that prevail or are envisaged to be developed in practice.

Keywords: •International Commercial Arbitration •Maritime Arbitration •Ethical Standards •Transparency •Conflict of Interest

ÖZ

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

Bir bütün olarak tahkimde, varlığı ve uygulaması belki de en önemli unsur olan etik düzenlemelerin yansımaları, tahkim süreçlerinin tamamında rahatlıkla gözlemlenebilir durumdadır. Etik düzenlemelerin, çatı düzenlemeler olarak sektörel tahkimde de etkili



olduklarını söylemek mümkündür. Özellikle, deniz ticareti gibi alanlarda, büyük hacimli ulusal veya uluslararası ihaleler, yatırımlar ve kredilerin varlığı, sektörün doğasından kaynaklanır. Bu bakımdan tahkim, deniz ticareti kaynaklı ilişkilerden doğma ihtimali olan uyuşmazlıkların çözümü için en ideal yöntemlerden biridir. Mevcut uygulamalarda da sıklıkla tercih ediliyor olması, deniz ticaret uyuşmazlıklarının çözülmesi noktasında tahkimin, bir uyuşmazlık çözüm sürecinden beklenen faydayı sağlayabilme potansiyelinin yüksek olduğunu gösterir niteliktedir. Dolayısıyla deniz ticaret uyuşmazlıklarının tahkim yoluyla çözümü konusunda da etik düzenlemelerin ehemmiyeti açıktır. Nitekim, dünyanın önde gelen ve tahkimde dinamikleri belirleyici nitelikte kural ve çalışmaları bulunan kurumlar gibi, özellikle deniz hukuku kaynaklı uyuşmazlıkların çözümü hususunda ihtisaslaşmış kurumlar da kurallarında etik düzenlemelere yer vermektedirler.

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

Anahtar Kelimeler: •Uluslararası Ticari Tahkim •Deniz Tahkimi •Etik Standartlar •Şeffaflık •Çıkar Çatışması

INTRODUCTION

Considering that the will of the parties always plays a role in any arbitration-related issue, the priority in international arbitration, also from an “ethical” perspective, is to guarantee the parties’ consent to submit to arbitration and to safeguard the subsequent dispute resolution process. The basis of the parties’ trust in the arbitration process lies in the impartiality and independence of the arbitrators. Independence means that the arbitrator has no relationship with the parties or other persons connected to the arbitration, while impartiality means that the arbitrator acts without bias in favor of any party.¹ Of course, the rights and interests that are guaranteed can manifest themselves in different ways. In terms of the issues that are sought to be guaranteed through ethical rules, the most general statements can be summarized as follows: ensuring fairness between the parties, maintaining impartiality, and preserving the integrity of the process.² When discussing ethics in arbitration, it is necessary to proceed from

¹ Alan Redfern, ‘Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance’ *The Resolver*, Chartered Institute of Arbitrators (CIArb) (Kluwer Law International, 2017) 10-11.

² R. Doak Bishop, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration’ Albert Jan van den Berg (der.), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010)*:



the two essential standards of arbitration: equality of the parties and the right to be heard.³ These two standards are based on the principles of independence and impartiality of the arbitrators and form the fundamental guarantee of an impartial process.⁴ Each of the rights and interests intended to be protected by ethical rules constitutes the basis not only for arbitration proceedings but also for all legally existing transactions and operations that are directly or indirectly related to the resolution of the dispute.

In a comprehensive legal assessment, and specifically in the procedural mechanism we focus on in this article, namely ‘arbitration’, ethics has a significant impact on the transparency of the system and on sustaining the parties’ trust in it.⁵ In other words, the applicability of ethical principles plays a critical role in ensuring systematic transparency, impartiality, and trust in arbitration, and, more importantly, in clearly demonstrating the existence of these three elements in practice. The serious consideration of ethics in arbitration processes is, first and foremost, a vital necessity for the acceptance of arbitration as a fair method of dispute resolution and, subsequently, for the continuous preservation of the reputation of the arbitration institution.⁶

Although there is no universally accepted definition of ethics containing definitive terms and clear elements, it is often associated with principles such as ‘impartiality’ and ‘independence’.⁷ The International Bar Association (IBA) has comprehensively addressed ethics in relation to conflicts of interest in this context through its guide titled “Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration”.⁸ The guide sets out matters such as the impartiality, independence, and disclosure obligations of arbitrators. As will be discussed further in this study, the guide categorizes potential situations that could give rise

Arbitration Advocacy in Changing Times, ICCA Congress Series, vol. 15 (Kluwer Law International; ICCA & Kluwer Law International, 2011) 383-390.

³ Ali Yeşilirmak, Utku Coşar et.al., ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’, Lise Bosman (der.), in *ICCA International Handbook on Commercial Arbitration*, Supplement No. 125 (Kluwer Law International, February 2023) 26-27.

⁴ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 11.

⁵ Nigel Blackaby, Constantine Partasides and others, ‘5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal’, *Redfern and Hunter on International Arbitration* (7th edn Oxford University Press; Kluwer Law International, 2023) 5-6.

⁶ Blackaby and Partasides, ‘5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal’, 6.

⁷ Marchin Hunter, ‘Ethics of the International Arbitrator’ (1986) 4(4) *ASA Bulletin* 173-174.

⁸ International Bar Association, *2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration* (International Bar Association, Chancery House, London, 2024) <<https://www.ibanet.org>> accessed 25 December 2024.



to conflicts of interest by systematically grading them and providing objective guidance through color-coded graded lists.⁹ It can be observed that rules based on impartiality and independence are associated with ethics in almost every narrative. However, ethics should not be considered as consisting solely of these two principles. Indeed, in addition to these, a procedural practice referred to as the disclosure obligation is also frequently evaluated by institutions within the scope of ethical rules.¹⁰ The most concrete example of the inclusion of the disclosure obligation in this scope is the IBA's *Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration*, one of the most comprehensive and detailed documents on ethics available for use in international arbitration.¹¹ Such legal texts and rules are considered non-binding, or soft law,¹² instruments that do not entail any sanctions in case of non-application.

It is incorrect to assume that there is a tradition of evaluation focused solely on arbitrators in terms of ethical regulations and that the ethical obligations of other subjects involved in arbitration as a legal mechanism are overlooked. In this context, the IBA's guide entitled "Party Representation in International Arbitration"¹³ clearly states that party representatives working in arbitration institutions must act with honesty and integrity and avoid unnecessary delays.¹⁴ Therefore, it seems possible to state that there are two main starting points for

⁹ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 11-12.

¹⁰ Hunter, 'Ethics of the International Arbitrator', 190-192.

¹¹ IBA Arbitration Committee, "The IBA Arbitration Committee recommends that the Guidelines be applied with robust common sense and without unduly formalistic interpretation" (Turkish translation made by the author), for detailed information see. 2024 *IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration*, Introduction (6).

¹² Ali Yeşilirmak, 'Chapter 26: Transparency and Stakeholders' Role in the Selection of the Arbitral Tribunal' Brekoulakis S, Weeramantry R et al (der.), *Achieving the Arbitration Dream: Liber Amicorum for Professor Julian D.M. Lew KC* (Kluwer Law International 2023) 286-287.

¹³ International Bar Association, 2013 *IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration* (London: International Bar Association, Chancery House 2024), <<https://www.ibanet.org>> accessed 13 January 2025.

¹⁴ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 13; see also 2013 *IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration*, Preamble, 2 (The relevant provision explicitly states: "These Guidelines have been prepared with the understanding that party representatives should act with honesty and integrity and should avoid engaging in activities— including tactics intended to disrupt the arbitration—that may result in unnecessary delay or expense.").



discussions on ethics in international arbitration: 1) “Conflicts of Interest”, 2) “Counsel Conduct and Party Representation”¹⁵,¹⁶

As might be expected given the absence of a universally accepted definition of ethics in international arbitration, there are differing views in doctrine on this specific issue. In this regard, it has been noted that although efforts are being made to integrate ethical rules into the practice of international arbitration through specific regulations, these efforts remain insufficient.¹⁷ In practice, to ensure that it is not overlooked and to effectively integrate it into processes, most institutional arbitration centers have included certain ethical regulations within their arbitration rules, which may be similar or differing in nature. For example, the International Chamber of Commerce (ICC) Arbitration Rules,¹⁸ which require arbitrators to disclose any circumstances that could cast doubt on their independence or impartiality, have adopted a strict approach in this regard by imposing a minimum requirement (shall) in their institutional functioning. In this regard, establishing ethics on a legal basis and making it binding, even if only within the institution, supports the universal advancement of ethics while also lending a more fair and transparent appearance¹⁹ to the institution’s individual international functions.²⁰

There are various legal regulations concerning the determinability and implementation of ethical regulations in arbitration.²¹ On the other hand, it can be said that addressing issues to be interpreted within the scope of ethics in different styles makes the implementation of ethical regulations practically difficult, that is, negatively affects their detectability.²² The lack of internationally recognized standards that are unquestionably applicable affects

¹⁵ 2013 IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration, Preamble, 1.

¹⁶ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 10-13.

¹⁷ Bishop, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration’, 384-385.

¹⁸ International Chamber of Commerce International Court of Arbitration, *2021 ICC Arbitration Rules* (Paris: International Chamber of Commerce 2022), <<https://iccwbo.org/>> accessed 13 January 2025, Article 11(2).

¹⁹ Ellen M. McGee, ‘Ethics, Rights, and International Law’ *Justice Professional* 13(3) (2000) 298-299.

²⁰ McGee, ‘Ethics, Rights, and International Law’ 289.

²¹ Guled Yusuf and Karolina Latasz, ‘Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man’s Land’, Gregory Roy Fullelove and Laila Hamzi (der.), *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* (Kluwer Law International 2022) 135-136.

²² Hunter, ‘Ethics of the International Arbitrator’, 176-177.



all subjects of the system. To such an extent that any double deontology²³ conflict that may arise during legal assessments or any guerrilla tactics attempted may delay or prevent the continuation of arbitration.²⁴ These may make it inevitable that unfair practices stemming from ethical lapses come to light.²⁵ Ethics should be a scope that maximizes the functionality of the system in arbitration, and due to the current rules being incomplete and weak, and the existing part being inconsistent in places, various differences in interpretation may arise.²⁶ Essentially, adopting more functional methods rather than non-binding legal instruments for the implementation of ethical rules could prevent ongoing conflicts both in practice and in doctrine. Although it needs to be evaluated from all angles, this conceptual framework, which manifests itself in many different ways depending on numerous variables, seems likely to remain a subject of deep debate, with the possibility of reaching a consensus always remaining elusive.

Looking back from the past to the present, it can be said that the flexible structure of ethical regulations responded to the needs of a particular period. The issue that needs to be highlighted at this point is that while arbitration was not yet widespread, commercial relations were less complex, and fewer companies operated in sectors requiring arbitration, such as shipping, compared to today, commercial relations and their diversity are now showing a much more dynamic increase.²⁷ On the other hand, when compared to state courts in general, arbitration does not require the same qualifications to become an arbitrator, nor does it involve the same scrutiny of individuals during the process of becoming an arbitrator. Furthermore, judges are not subject to case-specific fees, whereas arbitrators are paid on a per-case basis.²⁸ This situation also demonstrates that, in terms of the potential risks that may be encountered when seeking a right through litigation, arbitration may appear more vulnerable at first glance, and

²³ Bishop, 'Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration', 386-387.

²⁴ Peter Halprin and Stephen Wah, 'Ethics in International Arbitration' (2018) 2018(1) *Journal of Dispute Resolution* 101-102.

²⁵ Nelson Edward Timken, 'A Proposal to Establish an International Commercial Arbitration Ethics Panel and Hotline to Resolve Disclosure and Conflicts Issues' (2023) 89(3) *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* 344-346.

²⁶ Bishop, 'Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration', 385.

²⁷ Catherine A. Rogers, *Ethics in International Arbitration* (Oxford University Press, 2014) 22.

²⁸ Eva Litina, 'Chapter 3: Distinguishing Features of Maritime Arbitration Practice' in *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea* (Kluwer Law International, 2024) 149.



therefore it is imperative that all necessary precautions, including ethical ones, be taken.

I. MAIN GROUNDS OF ETHICAL ISSUES IN ARBITRATION

In examining ethical issues in arbitration, it would be appropriate to first address issues arising from ‘conflicts of interest’ and then other procedural violations; this would ensure that the discussion is set on a sound footing and can be further assessed from the perspective of maritime arbitration. Indeed, an issue such as ethics is of great importance for the governance of arbitration because, by the nature of the institution, the only mechanisms that protect against the many potential risks of the arbitration process are internal control mechanisms.²⁹

1. Conflicts of Interest

A. Independence and Impartiality of Arbitrators

Independence and impartiality, as two fundamental principles³⁰ manifested in the process of selecting arbitrators, are among the strongest ethical rules of international arbitration. Arbitrators must be nonpartisan and possess high moral values and independent judgment ability. Many sets of rules regarding arbitration accept the objections of the parties in cases where an independent and impartial attitude cannot be ensured and provide control over impartiality and independence in accordance with the prescribed procedures.³¹ Although the will of the parties is the most important reason for the arbitration process, if the will intended to be exercised for the appointment of arbitrators would constitute a contradiction in terms of impartiality and independence, this party will may be subject to certain limitations.³² Apart from an actual violation of impartiality and independence, the existence of reasonable doubt that would constitute a breach of ethical regulations may also constitute a justified objection to impartiality and independence³³ and therefore a reason for the annulment of the arbitral award.³⁴

²⁹ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 7.

³⁰ Gary B. Born, *International Commercial Arbitration* (3rd edn, Kluwer Law International 2021) §12.01[A].

³¹ Born, *International Commercial Arbitration*, §12.01[C].

³² Born, *International Commercial Arbitration*, §12.03.

³³ Yeşilırmak and Coşar, ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’, 26-27.

³⁴ Born, *International Commercial Arbitration*, §25.02[A].

In practice, maintaining independence can sometimes be complex. In essence, in order to eliminate this complexity in practice, it may be appropriate to make the following determination: “*Arbitrators must be independent from the parties and must not be influenced by any personal conflict of interest.*”³⁵ For example, the fact that arbitrators also serve as lawyers in other cases or have such kinds of professional connections gives rise to problems such as “double hatting”.³⁶ This issue, which is frequently mentioned by the Third Working Group of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL),³⁷ which focuses on the topic of “Improving the Settlement of Investor-State Disputes, “ can be defined as the situation where a person, as a subject of the arbitration institution, undertakes more than one different role within the same arbitration process, or where a person acts as both an arbitrator and an expert in the same arbitration case.³⁸ This situation is particularly criticized in investment arbitration. For instance, some institutions, in their regulations, stipulate that a person who has acted as the lawyer of one of the specific parties to a dispute shall not take any other role in a case involving the same party within a certain period of time, and this period is called the “cooling-off period”.³⁹ Following these and similar developments, institutions that conduct or present studies related to arbitration are making initiatives toward ensuring uniformity in practice by making reforms⁴⁰ concerning arbitration, the impartiality and independence of arbitrators in arbitration, and also numerous other ethical issues such as transparency.

Regarding ethics, it is also necessary to mention the counsels of the parties together with the arbitrators. In this context, finally, although there is no need to

³⁵ Yeşilirmak and Coşar, ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’, 24-26.

³⁶ Juliette Luycks and Charlotte Smit, ‘Chapter Eight of CETA, Article 8.30 [Ethics]’, Moritz Keller (der.), *EU Investment Protection Law: Article-by-Article Commentary* (Munich: Verlag C.H. Beck oHG 2023) 483.

³⁷ United Nations Commission on International Trade Law, *Working Group III: Investor-State Dispute Settlement Reform* (United Nations) <<https://uncitral.un.org/>> accessed 13 January 2025.

³⁸ Malcolm Langford, ‘Chapter 34: The Changing Sociology of the Investment Arbitration Market: The Case of Double Hatting’, Cavinder Bull, Loretta Malintoppi and others (der.), *ICCA Congress Series No. 21 (Edinburgh 2022): Arbitration’s Age of Enlightenment?*, ICCA Congress Series, vol. 21 (The Hague: Kluwer Law International 2023) 608.

³⁹ Langford, ‘Chapter 34: The Changing Sociology of the Investment Arbitration Market: The Case of Double Hatting’, 616.

⁴⁰ Catherine Rogers, ‘Chapter II: The Arbitrator and the Arbitration Procedure, Transparency in Arbitrator Selection’, Christian Klausegger, Peter Klein et.al. (der.), *Austrian Yearbook on International Arbitration 2016* (Manz’sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung 2016) 78-80.



interpret it as a separate distinction, it may be useful to briefly mention experts and expert witnesses as well. While arbitrators are in a decision-making position regarding a dispute within their authority, experts or expert witnesses prepare reports in line with their detailed examinations and experiences concerning a specific and technical matter.⁴¹ In practice, experts and expert witnesses are also expected to pay attention to the equality of the parties just like arbitrators, and generally, similar aspects are emphasized regarding these authorities as well. In terms of this similarity, it can be said that a slightly more flexible approach prevails in determining the qualities expected from experts and expert witnesses compared to arbitrators.⁴² Experts and expert witnesses, as mentioned, hold a rather important position in the resolution of disputes due to their experience and expertise, and we even witness that they sometimes undertake a key role, as in the institution of expert determination. Indeed, compared to the significance of their roles, experts and expert witnesses are not sufficiently addressed in ethical regulations.⁴³

B. Disclosure and Transparency Duties

The duty of disclosure, which is closely related to impartiality and independence, requires arbitrators to disclose any circumstances that may affect their impartiality or independence, and particular attention is paid to this in practice.⁴⁴ The obligation of arbitrators to be transparent with the parties is necessary to preserve the perception of fairness in arbitration proceedings. Since inadequate disclosures have been observed to undermine public confidence in cases, arbitrators must disclose any financial, commercial, professional, or personal relationships that may affect their impartiality, create an appearance of bias, or suggest a lack of independence, and such disclosures should be interpreted in favor of transparency when made in a timely manner.⁴⁵ Therefore, arbitrators are expected not only to disclose any circumstance that could endanger the perception of impartiality but also to make such disclosure in a timely manner.

⁴¹ Ali Yeşilırmak, 'Expert Determination in Turkey' (2015) 33(2) ASA Bulletin 309.

⁴² Yeşilırmak, 'Expert Determination in Turkey', 310.

⁴³ Süheyla Balkar, *Millîterarası Ticari Tahkim ve Etik (Taraflar, Taraf Temsilcileri ve Bilirkişiler)* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) 168-169.

⁴⁴ Hunter, 'Ethics of the International Arbitrator', 193-196

⁴⁵ Ben H. Sheppard, 'A New Era of Arbitrator Ethics for the United States: The 2004 Revision to the AAA/ABA Code of Ethics for Arbitrators in Commercial Disputes', William W. Park (der.), *Arbitration International* 21(1) (Oxford University Press 2005) 94.

Previously, the perception of arbitrators' transparency was shaped in parallel with the arbitrator's personal reputation (*dignitas*) in terms of the quality and impartiality of arbitration. However, within the evolving and changing global standards, a tendency has been observed toward ensuring transparency through more concrete mechanisms.⁴⁶ For example, regarding transparency, an initiative known as 'Arbitrator Intelligence' has been developed as an analytical tool that compiles information and feedback to enable access to clearer data in the selection of arbitrators and to facilitate more concrete determinations concerning transparency.⁴⁷

Transparency has been addressed as an ethical requirement at certain stages of the arbitration process; for example, it has been emphasized that arbitrators' decisions must be clearly justified. This increases trust between the parties and ensures accountability in the process.⁴⁸ Ethical obligations aim to reduce objections while maintaining transparency in arbitrator behavior.⁴⁹ One of the most important ethical obligations of arbitrators is the duty to disclose potential conflicts of interest.⁵⁰ It obliges arbitrators to disclose any potential conflicts of interest and to maintain their impartiality. However, these rules are subject to the limits of national arbitration laws and cannot universally address all ethical issues.⁵¹ Ethical conduct in arbitration requires attorneys to act with integrity and honesty to uphold the reputation of the profession. Transparency and honesty are not merely ideal goals, but necessary obligations to ensure trust in the arbitration process.⁵²

⁴⁶ Rogers, 'Chapter II: The Arbitrator and the Arbitration Procedure, Transparency in Arbitrator Selection', 75-77.

⁴⁷ Yeşilırmak, 'Chapter 26: Transparency and Stakeholders' Role in the Selection of the Arbitral Tribunal', 291-292.

⁴⁸ Born, 'Chapter 25: Annulment of International Arbitral Awards', *International Commercial Arbitration*, §19.04[B][6].

⁴⁹ Gary B. Born, *International Arbitration: Law and Practice* (Kluwer Law International 2021) 159-160.

⁵⁰ Born, *International Commercial Arbitration*, §13.04[3].

⁵¹ Hannah Ambrose, 'The Source of Ethical Obligations of Arbitrators in Commercial Arbitration: The Effectiveness of the Rules-Based System and a Role for Consequential Ethics', Gregory Roy Fullelove and Laila Hamzi (der.), *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* (Kluwer Law International 2022) 92-94.

⁵² R. Doak Bishop and Margrete Stevens, 'Advocacy and Ethics in International Arbitration: International Code of Ethics for Lawyers Practicing Before International Arbitral Tribunals', Albert Jan van den Berg (der), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010): Arbitration Advocacy in Changing Times* (Kluwer Law International 2011) 409.



C. Confidentiality and Its Limits

In terms of the confidentiality of arbitration proceedings, one of the fundamental duties of counsel is to protect client communications and information. This issue is frequently compared in doctrine through an attempt to clarify it by drawing parallels between the broad confidentiality protections in common law systems and the concept of ‘trade secret’ found in civil law.⁵³ Confidentiality in arbitration is a fundamental principle that aims to protect the commercial secrets of the parties and enhance the reliability of the out-of-court resolution process. Confidentiality supports impartiality and cooperation while also ensuring the effectiveness of arbitration proceedings.⁵⁴ The confidentiality of arbitrators’ deliberations plays a critical role in protecting the impartiality and integrity of arbitration proceedings. While arbitrators’ obligations of impartiality and independence are evaluated within an ethical framework, keeping deliberations confidential prevents outside interference.⁵⁵

Confidentiality is one of the features that distinguishes arbitration from court proceedings, but its ethical limits are particularly emphasized. Almost all institutional arbitration texts, such as the IBA Guidelines and the London Court of International Arbitration (LCIA)⁵⁶ Rules, provide for the establishment of a balance with regard to confidentiality, even though they approach it differently in wording. In this regard, the balance to be established is based on the principle of protecting the interests of the parties. Certain institutional rules specifically state that processes conducted in confidence must not compromise the principle of transparency.⁵⁷ In this context, the decision-making process that the arbitration panel must conduct in confidence must be balanced with the parties’ rights to access information. Excessive confidentiality requests in the submission of

⁵³ Bishop and Stevens, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: International Code of Ethics for Lawyers Practicing Before International Arbitral Tribunals’, 410-412.

⁵⁴ Gary B. Born, ‘Chapter 20: Confidentiality in International Arbitration (November 2023 update)’, *International Commercial Arbitration*, (3rd edn, Kluwer Law International 2021) §20.01.

⁵⁵ Born, ‘Chapter 20: Confidentiality in International Arbitration’, *International Commercial Arbitration*, §20.06.

⁵⁶ The London Court of International Arbitration, *2020 LCIA Arbitration Rules* (London: The London Court of International Arbitration 2020), <<https://www.lcia.org/>> accessed 26 December 2024.

⁵⁷ For example, please see. United Nations Commission on International Trade Law, *2014 UNCITRAL Rules on Transparency in Treaty-based Investor-State Arbitration* (New York: United Nations 2014), <<https://uncitral.un.org/>> accessed 26 December 2024, Article 7 (‘Exceptions to transparency (Confidential or protected information)’).



documents carry the risk of undermining the balance to be maintained between the parties.

D. Recurring Appointments and Party Influence

The exposure of arbitrators to recurring appointments with the same parties or counsel may undermine the perception of impartiality. Criticisms regarding the impartiality and independence of arbitrators have been frequently raised in recent years and have attracted the attention of the arbitration community. Recurring appointments are part of these discussions and are cited as one of the fundamental causes of ethical issues in international arbitration, on the one hand increasing allegations of conflicts of interest and on the other hand undermining⁵⁸ confidence in the independence of arbitrators.⁵⁹ Arbitration circles emphasize that the long-term reputation of arbitrators is the greatest safeguard against the risk of conflicts of interest that recurring appointments may create.⁶⁰

The International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID)⁶¹ has frequently debated whether repeated appointments in its cases and decisions could raise ethical issues. Therefore, transparency in the appointment of arbitrators is crucial for the positive development of arbitration. Arbitrators clearly disclosing their appointment history and potential conflicts of interest in this manner will strengthen the legitimacy of the arbitration process.⁶²

The doctrine also carefully addresses the ethical implications of diversity in arbitral tribunals. It is particularly important that arbitrators invited by the parties to act as arbitrators, and subsequently select the presiding arbitrator, consider the principles of diversity in the appointment of the presiding arbitrator and take into

⁵⁸ Cecilia Carrara, 'Conflicts of Interests', Maxi Scherer (der.), *Journal of International Arbitration* 39(3) (The Hague: Kluwer Law International 2022) 383-384.

⁵⁹ Carrara, 'Conflicts of Interests', 379-381.

⁶⁰ Joao Ilhao Moreira, 'The Insider/Outsider Divide and the Ethics of Commercial Arbitrators' (2022) 19(2) *Manchester Journal of International Economic Law* 134-136; see also Blackaby and Partasides, '5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal', 7.

⁶¹ International Centre for Settlement of Investment Disputes, *2006 ICSID Convention, Regulation and Rules* (Washington: World Bank 1966) <<https://icsid.worldbank.org/>> accessed 13 January 2025; also see International Centre for Settlement of Investment Disputes, *2022 ICSID Arbitration Rules* (Washington: World Bank 2022) <<https://icsid.worldbank.org/>> accessed 13 January 2025; also see International Centre for Settlement of Investment Disputes, *Case Database* <<https://icsid.worldbank.org/cases/case-database>> accessed 13 January 2025.

⁶² Carrara, 'Conflicts of Interests', 394-395.



account the benefits of different perspectives in the decision-making process.⁶³ This task is based on consequence-based ethics and aims to increase the reliability and inclusiveness of arbitration.⁶⁴

2. Other Procedural Irregularities

Ethical issues in arbitration are not limited to conflicts of interest. In addition to conflicts of interest, ethical problems encountered in representation, such as the conduct of party representatives, must also be addressed comprehensively. While conflicts of interest are generally examined in the context of arbitrators' independence and impartiality, other ethical breaches arise from the conduct of party representatives in matters such as witness preparation, document handling, and improper tactics.⁶⁵ As is often the case with conflicts of interest, national regulations can also be influenced by cultural differences.⁶⁶ For example, a representative of one party thoroughly preparing or directing the witnesses of the opposing party is considered a situation that could raise ethical concerns. This issue may raise questions as to whether the arbitration proceedings are conducted fairly and impartially.⁶⁷ The inadequacy of ethical regulations concerning party representatives in international arbitration gives rise to these questions, creating an ethical gray area and preventing the establishment of a level playing field among party representatives.⁶⁸

Guerrilla tactics are unethical practices deliberately and systematically employed to delay, sabotage, or steer the arbitration process in favor of one party.⁶⁹ The lack of clear and definitive rules to prevent guerrilla tactics leads to unethical practices such as vexatious objections or unilateral communications, which

⁶³ Carrara, 'Conflicts of Interests', 395-396.

⁶⁴ Ambrose, 'The Source of Ethical Obligations of Arbitrators in Commercial Arbitration: The Effectiveness of the Rules-Based System and a Role for Consequential Ethics', 107.

⁶⁵ Margie-Lys Jaime, 'Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical "No-Man's Land"?', Stavros Brekoulakis (der.), *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* 85(3) (London: Chartered Institute of Arbitrators (CIArb); Sweet & Maxwell 2019) 213.

⁶⁶ Michael Hwang and Jennifer Hon, 'Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration', Stavros Brekoulakis, Julian D.M. Lew and others (der.), *The Evolution and Future of International Arbitration*, International Arbitration Law Library, vol. 37 (The Hague: Kluwer Law International 2016) 348.

⁶⁷ Redfern, *Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance*, 13.

⁶⁸ Jaime, 'Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical "No-Man's Land"?', 211.

⁶⁹ Jaime, 'Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical "No-Man's Land"?', 217.

undermine the integrity of the arbitration process.⁷⁰ In practice, the emergence of guerrilla tactics can generally occur in five different ways:⁷¹ 1) The stronger party in the case attempting to pressure the weaker party by prolonging the arbitration process through unnecessary requests for postponement and by complicating procedures, 2) Attempts to delay arbitration and burden the opposing party through objections to the impartiality and independence of arbitrators or to the arbitrator appointment process, 3) Attempts by party representatives to impede the arbitrators' decision-making by deliberately presenting incomplete, incorrect, or misleading information or documents, 4) Actions aimed at weakening the arbitral tribunal's control over the dispute, such as producing false documents, concealing evidence, or altering evidence, 5) Attempts to prevent the fair conduct of the proceedings by threatening the opposing party's representatives, witnesses, or experts, or by applying media pressure on these individuals.

It describes the challenges encountered in maintaining ethical practices such as guerrilla tactics and due process paranoia.⁷² These violations highlight the difficulties arbitrators face in balancing efficient case management with ensuring procedural integrity and underscore the need for robust ethical guidelines to address these issues.⁷³ The limited authority of arbitral tribunals to impose sanctions for ethical violations by party representatives,⁷⁴ combined with the

⁷⁰ Yusuf and Latasz, 'Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man's Land', 137.

⁷¹ Felix Dasser, 'Equality of Arms in International Arbitration: Do Rules and Guidelines Level the Playing Field and Properly Regulate Conduct? - Can They? Will They? Should They? The Example of the IBA Guidelines on Party Representation', Andrea Menaker (ed.), *ICCA Congress Series No. 19 (Mauritius 2016): International Arbitration and the Rule of Law: Contribution and Conformity*, ICCA Congress Series, vol. 19 (The Hague: Kluwer Law International 2017) 636-641.

⁷² It refers to the concern experienced by arbitrators that the final award might be challenged by one of the parties on the grounds of a violation of the right to a fair trial. This concern often leads arbitrators to act with excessive caution in their decisions, which may adversely affect the efficiency of the arbitral process; for further details, see Michael Polkinghorne and Benjamin Ainsley Gill, 'Due Process Paranoia: Need We Be Cruel to Be Kind?', in Maxi Scherer (ed), *Journal of International Arbitration* 34(6) (The Hague: Kluwer Law International 2017) 935-936.

⁷³ Born, 'Chapter 15: Procedures in International Arbitration', *International Commercial Arbitration*, §15.05[A].

⁷⁴ Hwang and Hon, 'Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration', 351.



278 *Ethics in International Commercial Arbitration and Its Reflections on Maritime Arbitration*
ineffective reporting⁷⁵ of ethical violations occurring during proceedings, has the potential to openly encourage non-compliance with ethical norms.

II. THE NORMATIVE FRAMEWORK OF ETHICS IN ARBITRATION

In international arbitration, reputable and well-known institutions, organizations, and agreements, which are frequently encountered, have developed independent ethical regulations in order to contribute to the development of both the law⁷⁶ and institutions, given the lack of a uniform perspective on ethical standards and for certain strategic purposes.⁷⁷ Ethical regulations in arbitration primarily focus on elements such as impartiality, confidentiality, and professionalism, while also being suitable for international applicability.⁷⁸ Some institutional regulations consist of non-binding rules serving as guidelines. Others are ethical regulations aimed at protecting the quality of services provided by the institution and its image.

The ethical integrity embedded in an institution's rules and its commitment to ethical conduct in practice strengthen the relationship of trust with its stakeholders, contribute to transparency, ensure accountability, and thus safeguard the institutional image.⁷⁹ It can be argued that both types of normative sources touch upon compliance with ethical principles in arbitration and, in terms of their effects, reinforce the widespread adherence to ethical regulations.⁸⁰ To sustain this effect, institutions take care to express fundamental principles such as independence, confidentiality, and integrity in generally consistent terms, or undertake efforts to establish parallel understandings and minimize contradictions.⁸¹

Non-binding legal rules serve as a tool by clarifying ethical obligations in arbitration with examples, while institutional rules play an active role in

⁷⁵ Hwang and Hon, 'Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration', 355.

⁷⁶ Born, *International Commercial Arbitration*, 4235-4236.

⁷⁷ Halprin and Wah, 'Ethics in International Arbitration', 99.

⁷⁸ Halprin and Wah, 'Ethics in International Arbitration', 99-100.

⁷⁹ Olivier Debat, 'Compliance: Chosen or Suffered Ethics' (2018) 50(3) *Revue Juridique Themis de l'Université de Montréal* 553-557.

⁸⁰ Moreira, 'The Insider/Outsider Divide and the Ethics of Commercial Arbitrators', 137-140.

⁸¹ Born, *International Commercial Arbitration*, §12.02.



promoting ethical behavior with their distinct characteristics.⁸² While discussions on ‘ethics’⁸³ as a cornerstone of arbitration continue,⁸⁴ the importance of institutional rules and guidelines has become increasingly apparent.

To examine the establishment of ‘universal ethical rules’,⁸⁵ a method proposed in the doctrine for resolving ethical issues in arbitration, or the standardization⁸⁶ of ethical norms, it is crucial to present a perspective based on the regulations of institutions that could be expected to take the lead in creating and disseminating these policies.⁸⁷ To this end, in order to systematically examine the areas of application related to the content of the concept of ethics in arbitration, it would be appropriate to evaluate the concepts influenced by ethical practices in arbitration in parallel with certain sources. These can be listed as follows: international agreement texts, which are considered among the main sources of arbitration; arbitration rules of some pioneering institutions working on arbitration; and sources provided by institutions whose influence on arbitration practices, although not binding, is undeniably significant.

1. New York Convention

The New York Convention⁸⁸ does not introduce a regulation that directly and explicitly mentions ethical rules in international arbitration proceedings. The Convention primarily focuses on the recognition and enforcement of foreign arbitral awards and the criteria for the validity of arbitration agreements. In this context, it also provides a general framework regarding the operation of international arbitration.

⁸² Gary B. Born, *International Arbitration: Law and Practice* (3rd edn, Kluwer Law International 2021) 159-160.

⁸³ Yusuf and Latasz, ‘Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man’s Land’, 138-139.

⁸⁴ Halprin and Wah, ‘Ethics in International Arbitration’, 87-88.

⁸⁵ Magdalene D’Silva, ‘A New Legal Ethics Education Paradigm: Culture and Values in International Arbitration’ (2013) 23(1) *Legal Education Review* 93-94.

⁸⁶ Born, ‘Chapter 15: Procedures in International Arbitration’, *International Commercial Arbitration*, §15.08.

⁸⁷ Born, ‘Codes and Guidelines’, *International Commercial Arbitration*, 4411-4418.

⁸⁸ United Nations, *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards* (New York, 1958), October 2004.



“Article V”⁸⁹ is among the provisions in the New York Convention that could be interpreted as relating to ethical standards. This article lists the circumstances that may prevent the recognition or enforcement of arbitral awards. These grounds include the invalidity of the arbitration agreement, the failure to ensure impartial proceedings, or situations contrary to public policy. It can therefore be inferred that, under the Convention, where circumstances exist that undermine the impartiality of the proceedings, the award cannot be recognized or enforced, and thus ethical violations will constitute an obstacle to the enforcement of the arbitral award. Indeed, “Article VI”⁹⁰ contains provisions stating that enforcement proceedings may be postponed in the event of the annulment or suspension of arbitration awards. Thus, this article, as a continuation of Article V, ensures the enforcement of awards in cases where matters that could prevent recognition or enforcement in one of the contracting states are identified, including situations contrary to ethical norms.

As stated at the outset, although the provisions of the New York Convention do not explicitly mention ethical principles, it clearly stipulates that universal legal principles such as integrity, impartiality, and fair adjudication must be applied in arbitration proceedings. However, in cases where an ethical defect is alleged, objections and defenses based on the Convention generally proceed on the grounds that the arbitrator’s declaration of impartiality and independence was not properly established under the law, or that the exercise of certain powers arising from arbitration, despite such a violation, would be contrary to public policy.⁹¹

2. Arbitration Rules of Particular Leading Institutions Working on Arbitration

Each stage of the arbitration process requires specific ethical and procedural rules. Ethics in arbitration revolves around fundamental principles such as impartiality, independence, confidentiality, disclosure duties, fair and equal treatment, and the management of conflicts of interest. In this context, while the ethical approaches of prominent institutions in international arbitration may show similarities in some areas, they may also differ in others. At this point, the intersections or contradictions between the rules and practices of arbitration

⁸⁹ *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*, Article V.

⁹⁰ *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*, Article VI.

⁹¹ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 86.



centers operating internationally directly affect the quality and nature of arbitration processes in terms of maintaining international continuity.

The rules of arbitration centers contain three fundamental elements related to ethics in the broadest sense. These are confidentiality, arbitrator challenge, and disclosure duties. A comparative assessment of the ethical dimension of institutional arbitration will provide the ability to determine how fundamental ethical principles such as impartiality, fairness, and reliability are protected in the arbitration process and at what level these protections are implemented.

A. Confidentiality

The principle of confidentiality in arbitration is applied to protect the commercial secrets of the parties, preserve their corporate reputation, and prevent disputes from becoming public.⁹² The principle of confidentiality is also important for maintaining the relationship of trust between the parties. However, the scope and enforcement of confidentiality rules may differ significantly depending on the rules of the arbitration centers.

One of the most important ethical differences regarding confidentiality is the difference between the ITOTAM⁹³ and ICC⁹⁴ rules. ITOTAM adopts confidentiality as an ethical obligation and explicitly regulates sanctions for its breach. In contrast, since ICC implements confidentiality obligations only at the request of the parties, sanctions for breaches of confidentiality are not directly provided. For example, if the parties do not request confidentiality, the arbitration process may become less protected. This approach may lead to potential ethical issues arising at ICC at a later stage.

On the other hand, LCIA⁹⁵ and HKIAC⁹⁶ provide comprehensive measures by detailing confidentiality rules to cover any eventualities that may arise during the arbitration process. SIAC,⁹⁷ while imposing mandatory confidentiality rules,

⁹² Born, 'Chapter 20: Confidentiality in International Arbitration', *International Commercial Arbitration*, §20.01.

⁹³ İstanbul Ticaret Odası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi, *2021 İTOTAM Tahkim Kuralları* (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası 2021), Article 53.

⁹⁴ *2021 ICC Arbitration Rules*, Article 22(3).

⁹⁵ *2020 LCIA Arbitration Rules*, Article 30.

⁹⁶ Hong Kong International Arbitration Centre, *2018 HKIAC Administered Arbitration Rules* (Hong Kong: Hong Kong International Arbitration Centre 2018), Article 45.

⁹⁷ Singapore International Arbitration Center, *2016 SIAC Arbitration Rules* (Singapore: Singapore International Arbitration Center), Article 39.



offers a more limited roadmap regarding potential exceptions or sanctions for breaches of confidentiality.

When arbitration centers are examined, it is observed that although the principle of confidentiality is a common denominator, differences exist in terms of scope and enforcement mechanisms. ITOTAM and HKIAC maintain extremely broad confidentiality rules and provide clear sanctions for violations. LCIA establishes detailed ethical standards, taking data protection as well as confidentiality into account. ICC makes confidentiality optional by creating a system based on the parties' request. This is a model based on preference rather than ethical responsibility. SIAC and AAA,⁹⁸ while making confidentiality mandatory, provide more limited regulations and procedures regarding breaches or exceptions.

B. Disqualification of Arbitrators

The impartiality and independence of arbitrators are prerequisites for ensuring the principle of fair trial in the arbitration process. Even if the parties have the slightest doubt regarding the impartiality of the arbitrators, they should have the right to initiate the objection process or request the arbitrator's recusal. Arbitration centers not only recognize this right but also introduce various regulations regarding the application process and the manner in which decisions are made.

The ICC⁹⁹ and LCIA's¹⁰⁰ comprehensive and well-reasoned procedures for challenging arbitrators enhance transparency, particularly for corporate parties. However, these detailed procedures may slow down the arbitration process. In contrast, centers such as ITOTAM¹⁰¹ and HKIAC¹⁰² aim to expedite the process of challenging an arbitrator while being more flexible regarding the justification and public disclosure of the process. This different approach offers practical solutions for the business world on the one hand, but may lead to a lack of information or transparency issues from an ethical standpoint on the other.

⁹⁸ American Arbitration Association, *2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures* (New York: American Arbitration Association 2022), R-45.

⁹⁹ *2021 ICC Arbitration Rules*, Article 14.

¹⁰⁰ *2020 LCIA Arbitration Rules*, Article 10.

¹⁰¹ *2021 ITOTAM Tahkim Kuralları*, Article 22.

¹⁰² *HKIAC Administered Arbitration Rules*, Article 11(7).



SIAC¹⁰³ also stands out with its practical approach. While the ability to make quick decisions in the arbitrator challenge process may prevent delays in commercial disputes, it may not always provide the parties with sufficient reasoning. AAA¹⁰⁴ however, merely outlines the mechanism for challenging arbitrators; this creates uncertainty regarding the procedures that parties should follow and provides limited guidance for preventing ethical violations.

The challenge process is vital for ensuring that arbitration proceedings are conducted fairly and impartially. ICC and LCIA offer reasoned and transparent procedures that are preferred in complex or high-value disputes. ITOTAM and HKIAC stand out for their quick decisions and practical solutions; while this approach saves time in commercial disputes, it may result in a lack of reasoning in the decisions. SIAC and AAA have established rules containing general descriptions of the challenge process.

C. Disclosure

Arbitrators must disclose all circumstances that could affect their impartiality and independence throughout the arbitration process, as this is one of the fundamental pillars of trust in the arbitration process. Arbitrators' personal or professional relationships, financial interests, or plans for future business relationships may be considered factors that could cast doubt on their impartiality. Therefore, the disclosure obligation is established both to maintain the parties' consent and to prevent potential disputes in the legal process.

In terms of disclosure obligations, the requirement of ITOTAM¹⁰⁵ and HKIAC¹⁰⁶ for rapid and early-stage reporting is prominent. This approach prevents ethical risks at the outset of the arbitration process. ICC¹⁰⁷ and SIAC,¹⁰⁸ on the other hand, emphasize the continuity of disclosure, requiring arbitrators to reveal potential conflicts of interest at later stages of the process as well. These two models aim to minimize risks that may arise at different stages.

AAA's regulations, by contrast, contain general statements and are broad enough to leave the manner of applying the disclosure obligation to the discretion of

¹⁰³ 2016 SIAC Arbitration Rules, Article 14 and 16.

¹⁰⁴ 2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures, R-19.

¹⁰⁵ 2021 İTOTAM Tahkim Kuralları, Article 18.

¹⁰⁶ 2018 HKIAC Administered Arbitration Rules, Article 11(1).

¹⁰⁷ 2021 ICC Arbitration Rules, Article 11(2).

¹⁰⁸ 2016 SIAC Arbitration Rules, Article 13 and 14.



arbitrators.¹⁰⁹ This may result in the parties or arbitrators not receiving adequate guidance in practice. LCIA,¹¹⁰ however, by requiring statements to be submitted and documented in writing, provides an opportunity for retrospective review in the event of any disputes. This is an important step in terms of ethical transparency.

The duty of disclosure by arbitrators is one of the most critical ethical obligations in the arbitration process. ITOTAM and HKIAC require that any change that could affect impartiality and independence be disclosed “immediately” before appointment or at any stage of the process. This allows for rapid ethical compliance. ICC and SIAC emphasize the continuity of disclosures, which is effective in preventing conflicts of interest that may arise later in long-term disputes. LCIA requires disclosures to be submitted in writing, facilitating retrospective review and evidence collection in the event of a potential dispute. AAA regulates the disclosure obligation in relatively general terms; this may lead to different interpretations of the principle of impartiality in practice.

3. Non-Binding Institutional Documents

Determining the ethical framework in arbitration is possible by identifying how ethics are shaped through non-binding corporate texts and the extent to which these texts guide practice. The first of these is the IBA Guidelines and Rules, which are frequently encountered in practice and are explicitly mentioned in the initial procedural decisions that detail the fundamental principles of certain arbitration clauses or arbitration proceedings. The IBA Guidelines and Rules establish certain criteria regarding impartiality and independence, while also classifying certain obligations and risks that play a key role in the conduct of arbitration, thereby systematizing them.

On the other hand, the UNCITRAL Model Law also occupies a highly strategic position in arbitration. The Law establishes an ethical framework based on the principles that govern arbitration proceedings, transforming them into procedural safeguards. The UNCITRAL Model Law, which examines areas such as arbitrator selection and appointment procedures, third-party funding, and accountability, is widely accepted and referenced by practitioners as a source that reinforces predictability, transparency, and trust in arbitration practice.

¹⁰⁹ 2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures, R-18.

¹¹⁰ 2020 LCIA Arbitration Rules, Article 5(4).



A. IBA

The IBA Guidelines¹¹¹ build the fundamental ethical principles of arbitration on impartiality and independence. Each arbitrator must be independent of the parties from the moment of appointment and act impartially. This principle requires the arbitrator to prevent not only actual but also apparent conflicts of interest. The guidelines classify situations that could threaten the arbitrator's impartiality into different categories. Specifically, the Non-Waivable Red List contains serious conflicts of interest that cannot be tolerated under any circumstances, while the Waivable Red List consists of situations that can be overcome with the explicit consent of the parties. Impartiality and independence tests are assessed from the perspective of a 'reasonable third person'¹¹² thereby preserving the reliability of arbitration.

The guidelines detail situations that could affect the impartiality of arbitrators in the eyes of the parties and that must be assessed under the disclosure obligation. For example, if an arbitrator becomes aware of any conflict of interest before or after appointment, this situation is subject to the disclosure obligation. The disclosure obligation is ongoing; throughout the arbitration process, the arbitrator is obligated to share any new conflicts of interest that arise with the parties. However, a disclosure does not always imply the existence of a conflict of interest. The aim is to give the parties the opportunity to assess the situation and object if necessary. This approach contributes to increasing transparency and trust in arbitration. The content includes Red, Orange, and Green Lists to facilitate understanding of the levels of potential violations that may be encountered in practice. The Red List covers serious conflicts of interest, while the Orange List lists potential situations that could raise doubts about the arbitrator's impartiality and activates the disclosure obligation. The Green List defines situations where there are no conflicts of interest or grounds for suspicion, and these situations are not subject to the disclosure obligation. This systematic approach facilitates the identification of potential conflicts of interest by arbitrators, parties, and institutions and ensures the consistent application of ethical standards in arbitration practice.

¹¹¹ 2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration.

¹¹² "Doubts are justifiable if a reasonable third person, having knowledge of the relevant facts and circumstances, would conclude that there is a likelihood that the arbitrator may be influenced by factors other than the merits of the case"; for detailed information see. 2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration, Part I: General Standards Regarding Impartiality, Independence and Disclosure, 2(c).

**B. UNCITRAL**

The ethical principles set out in the UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration emphasize the preservation of fairness, transparency, and integrity in arbitration proceedings. Article 12¹¹³ emphasizes the ethical requirements regarding the impartiality and independence of arbitrators and grants the parties the right to object in cases where arbitrators may be biased or subject to conflicts of interest. This provision establishes the basis for ethical standards to ensure that the arbitration panel operates independently of any external influence. In addition, Article 34¹¹⁴ of the UNCITRAL Model Law prioritizes ethical practices. For example, it implicitly states that it is possible to request the annulment of an arbitrator's decision on the grounds of ethical violations by explicitly allowing for the set aside of decisions in cases where problems arise, such as the arbitration not being conducted in accordance with the rules. This provision reflects an ethical commitment to ensure that the rights of the parties are protected and that a fair trial is not violated during the arbitration process. In addition, Article 2A¹¹⁵ emphasizes the importance of applying international arbitration principles in good faith and consistently. It can be stated that this article carries an ethical dimension aimed at increasing stability and reliability in arbitration practices between different legal systems.

Articles 35¹¹⁶ and 36¹¹⁷ of the Model Law regulate the recognition and enforcement of decisions, taking public policy into account. These provisions ensure that, in the enforcement of arbitral awards, the awards are consistent with the fundamental ethical and legal standards of the relevant state and prevent the enforcement of awards that are contrary to public conscience or the concept of

¹¹³ *Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. III, Article 12 (Grounds of challenge).

¹¹⁴ *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. VII (Recourse against award), Article 34 (Application for setting aside as exclusive recourse against arbitral award).

¹¹⁵ *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. I (General provisions), Article 2A (International origin and general principles).

¹¹⁶ *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. VIII (Recognition and enforcement of awards), Article 35 (Recognition and enforcement).

¹¹⁷ *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with amendments as adopted in 2006*, ch. VIII (Recognition and enforcement of awards), Article 36 (Grounds for refusing recognition or enforcement).



justice. All these elements clearly demonstrate the UNCITRAL Model Law's commitment to protecting ethical integrity and procedural justice in arbitration.

In addition to the UNCITRAL Model Law, UNCITRAL Working Group III¹¹⁸ has frequently addressed ethics in arbitration in its recent meetings. Essentially, the focus of UNCITRAL Working Group III is not commercial disputes but investor-state disputes. However, UNCITRAL's influence on international arbitration practices in general cannot be overlooked. In parallel, it can be said that the reports prepared as a result of discussions in which the group directly addressed ethics in arbitration may also have an impact on the general framework of the concept of ethics in arbitration. For example, the report presented by UNCITRAL Working Group III at its 49th session held in Vienna between September 23 and 27, 2024, addressed issues related to ethics in arbitration on numerous occasions and emphasized that arbitrators must be independent and impartial and possess high moral character and integrity.¹¹⁹ Furthermore, it has been stated that in the fields of international public law, investment law, or international dispute resolution, the requirement of competence in the subject matter of the dispute should be prioritized when appointing arbitrators.¹²⁰ It is envisaged that a Selection Committee will be established to monitor the compliance of arbitrator candidates with ethical principles, and it is stated that committee members must adhere to rules of independence and impartiality, with measures recommended to prevent conflicts of interest.¹²¹

At its 50th session held between January 20 and 24, 2025, UNCITRAL Working Group III made detailed determinations regarding the procedures and principles to be followed in evaluating candidates for positions on the Selection Committee.¹²² Additionally, the requirement to disclose third-party funding was

¹¹⁸ UNCITRAL III. For detailed information on Working Group's activities please see.: <https://uncitral.un.org/en/working_groups/3/investor-state> accessed 16 October 2024.

¹¹⁹ United Nations Commission on International Trade Law, *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 September 2024), UN Doc. A/CN.9/1194 <<https://undocs.org/en/A/CN.9/1194>> accessed 16 October 2024, Article 7, 5.

¹²⁰ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 September 2024), Article 7, 5-6.

¹²¹ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 September 2024), Article 10, 9.

¹²² United Nations Commission on International Trade Law, *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fiftieth Session* (Vienna, 20-24 January 2025), UN Doc. A/CN.9/1195 <<https://undocs.org/en/A/CN.9/1195>> accessed 7 February 2025, Article 10, 14.



introduced, and it was stated that situations such as misuse of funding or control of the case may pose a risk of ethical violations, with a recommendation that the arbitration panel be able to intervene in such situations.¹²³ During the same session, discussions were held regarding the term of office of arbitrators to ensure their impartiality and independence, and these discussions were included in the report. According to the same report, it was emphasized that arbitrators could be challenged if they committed ethical violations or failed to perform their duties,¹²⁴ and that in cases of serious ethical violations, the principles of accountability and fair trial must be upheld.

The report of the 51st session of UNCITRAL Working Group III, held on February 17-19, 2025, does not contain a section dedicated solely to “ethics.” Nevertheless, as noted in the report’s organizational notes, ethics is highlighted as an integral component of the process within the framework of the working group’s goal of developing reforms for the resolution of investor-state disputes.¹²⁵ These reform efforts, as a reflection of ethical practices in dispute resolution mechanisms, address many issues, ranging from transparency to independence,¹²⁶ from independence to inclusiveness and goodwill, and even third-party financing.¹²⁷

In this context, although there is no direct link between UNCITRAL’s regulations in the field of commercial arbitration and its reform efforts specifically in investment arbitration, the importance attached to maintaining ethical integrity in arbitration proceedings in both processes is noteworthy. The assessment of ethical issues arising in different areas of arbitration practice contributes to the development of a common ethical culture in international arbitration law and strengthens the parties’ right to a fair trial. Therefore, UNCITRAL’s emphasis on ethics in both the Model Law and the Working

¹²³ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Forty-Ninth Session* (Vienna, 23-27 September 2024), Article 12, 14-15.

¹²⁴ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fiftieth Session* (Vienna, 20-24 January 2025), Article 13, 17-18.

¹²⁵ United Nations Commission on International Trade Law, *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fifty-First Session, First Part* (New York, 17-19 February 2025), UN Doc. A/CN.9/1196 <<https://undocs.org/en/A/CN.9/1196>> accessed 28 February 2025, 5-6.

¹²⁶ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fifty-First Session, First Part* (New York, 17-19 February 2025), 13-14.

¹²⁷ *Report of Working Group III (Investor-State Dispute Settlement Reform) on the Work of Its Fifty-First Session, First Part* (New York, 17-19 February 2025), 6.



Group reports should be seen as a reflection of the effort to establish a common standard based on universal principles for the future of international arbitration.

III. SPECIALIZED MARITIME ARBITRATION CENTERS AND ETHICAL REGULATIONS

It should be borne in mind that all texts and opinions mentioned in the discussions of ethics in arbitration affect the entire arbitration institution. In assessments regarding ethical regulations specifically for maritime arbitration, it is necessary to conduct parallel reviews with the regulations of sector-specific specialized institutions and centers. Indeed, maritime arbitration centers have developed specific ethical rules based on their experience.¹²⁸ In this regard, it is beneficial to examine ethics in the relationship between maritime trade law and arbitration by classifying structures that operate directly and exclusively in this field and presenting conclusions within this framework.

The most significant differences in the procedural guidance and rules of centers that provide secretariat services for the arbitration of disputes arising from maritime trade law, and that, in line with their founding purpose, include the term “maritime” directly in their names, stem from the fact that some centers adopt ad hoc arbitration while others adopt institutional arbitration. In a sense, this affects the depth of ethical regulations, as well as all processes mentioned in institutional texts and applied in the arbitration process. In this section, a wide range of maritime arbitration structures will be examined and presented in a comparative manner.

1. Ad Hoc Arbitration Practice

A. London Maritime Arbitrators Association (LMAA)

The first pioneering organization that can be considered among those specializing in maritime arbitration is the LMAA. Although the LMAA Arbitration Rules do not contain a section directly titled “ethical rules,” they contain indirect but strong statements regarding the implementation of an ethical framework in the arbitration process. The LMAA Arbitration Rules clearly state that it is essential for arbitrators to conduct impartial and fair proceedings and to

¹²⁸ Litina, *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea*, 151.



complete the process without causing unnecessary delay and expense.¹²⁹ Furthermore, although the LMAA Arbitration Rules do not impose an obligation to disclose information that could constitute grounds for challenging an arbitrator,¹³⁰ they provide a warning regarding arbitrators appointed primarily by the parties and explicitly state that the arbitrator is not the representative of the party that appointed them. In essence, such a statement also reinforces the obligation of arbitrators to be independent and impartial.

The LMAA Arbitration Rules emphasize the obligation of arbitrators to conduct proceedings effectively and diligently, impose ethical responsibilities on both arbitrators and parties, and provide guidance on how these are integrated into the procedure.¹³¹ The rules of the institution provide for financial sanctions against parties who abuse arbitration proceedings or elements of the process, thereby protecting ethical practices and, consequently, the arbitration institution through preventive regulations.¹³² The LMAA Arbitration Rules, which have recently been the subject of much discussion and also introduce regulations regarding confidentiality in online hearings, demonstrate an approach to protecting ethical principles in today's digital environment, addressing issues such as not coaching witnesses and prohibiting unauthorized recording.¹³³

B. German Maritime Arbitration Association (GMAA)

Another specialized maritime arbitration body is the GMAA. The GMAA Arbitration Rules do not directly include a section on ethical rules; however, they ensure universal ethical values such as impartiality, independence, transparency, and adjudication within a reasonable time by incorporating them into various articles. The GMAA Arbitration Rules explicitly state that arbitrators and board members have obligations regarding impartiality and confidentiality.¹³⁴ The rules also stipulate that arbitration must be concluded within a reasonable time.¹³⁵

¹²⁹ London Maritime Arbitrators Association (LMAA), *The LMAA Terms 2021* (1 May 2021) Article 3.

¹³⁰ Litina, *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea*, 156.

¹³¹ LMAA, *The LMAA Terms 2021*, Article 17.

¹³² LMAA, *The LMAA Terms 2021*, Second Schedule, Article 19-20.

¹³³ LMAA, *The LMAA Terms 2021*, Sixth Schedule, Article 1.6-1.7 and Article 4.1-4.2.

¹³⁴ German Maritime Arbitration Association (GMAA), *GMAA Arbitration Rules 2020* (1 January 2020) § 5.

¹³⁵ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 5.

Furthermore, it acknowledges that arbitrators have a duty to declare any circumstances that could cast doubt on their impartiality, allowing for the possibility of recusal in such cases.¹³⁶ In this respect, the GMAA Arbitration Rules have adopted a transparent and preventive approach against the risk of conflicts of interest.

In addition, GMAA arbitration addresses the parties and arbitrators directly and imposes certain ethical obligations. For example, it anticipates that the parties will support the process efficiently and that delays in submissions may result in sanctions.¹³⁷ For arbitrators, requiring reasoned decisions promotes transparency in the arbitration process and also serves the principle of accountability.¹³⁸

C. Society of Maritime Arbitrators (SMA)

Among the leading authorities in the field, the SMA Arbitration Rules provide a framework that directly and explicitly embraces ethical principles. The rules provide that individuals with conflicts of interest cannot serve as arbitrators and adopt a relatively stricter approach to conflicts of interest.¹³⁹ They require arbitrators to disclose their personal and commercial relationships with the parties or their representatives before the arbitration process begins.¹⁴⁰ It can be said that these regulations are aimed at establishing transparency and trust in the arbitration process.

SMA arbitration practices have also adopted a requirement for arbitrators to take an oath of impartiality and fairness.¹⁴¹ This oath aims to transform the arbitrators' ethical obligations into an internal commitment and to establish a solid foundation by disclosing this internal commitment. Furthermore, provisions such as sharing evidence with the parties, remaining impartial during correspondence, and always maintaining confidentiality indicate that the SMA Arbitration Rules' ethical principles are reflected throughout the entire process.

D. Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA)

¹³⁶ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 6(1)(b) and 6(2).

¹³⁷ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 10(3) and 10(4).

¹³⁸ GMAA, *GMAA Arbitration Rules 2020*, § 14(4)(f) and 14(4)(g).

¹³⁹ Society of Maritime Arbitrators, Inc (SMA), *SMA Arbitration Rules* (14 March 2018) Ch. 8.

¹⁴⁰ SMA, *SMA Arbitration Rules*, Ch. 9.

¹⁴¹ SMA, *SMA Arbitration Rules*, Ek A.



Another body to be considered among those adopting ad hoc arbitration, the SCMA also addresses ethical principles in its current arbitration rules dated 2022. It clearly states the requirement for arbitrators to always remain impartial and independent and emphasizes that any circumstances that could cast doubt on this independence must be disclosed.¹⁴² Such provisions provide a truly robust guarantee for ensuring ethical transparency in relatively narrow and sector-specific environments, such as maritime arbitration, where conflicts of interest may arise.

The rules impose an obligation on the arbitral panel to conduct the proceedings fairly, expeditiously, and efficiently,¹⁴³ thereby addressing both procedural economy and the right to a fair trial. The SCMA Rules also require decisions to be reasoned, thereby strengthening transparency and accountability.¹⁴⁴ The limits of the discretion granted to arbitrators in evaluating evidence have been defined by honesty and justice.¹⁴⁵ The structure has established provisions not only for arbitrators but also for party representatives, anticipating that arbitrators may apply certain sanctions at their discretion in response to serious ethical violations by party representatives.¹⁴⁶ Regarding an SCMA regulation that may be considered different in terms of other rules, the SCMA Rules stipulate that arbitrators can only be held liable for malicious conduct.¹⁴⁷ Therefore, under the SCMA Rules, improper conduct in arbitration proceedings and ethical violations are positioned as parallel categories.

2. Institutional Arbitration Practice

A. Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP)

When it comes to maritime disputes in institutional arbitration, the first structure that comes to mind is CAMP. Although the CAMP Arbitration Rules do not contain an explicit “ethics rules” section, they are strictly bound by ethical values. First and foremost, the impartiality and independence of arbitrators are regulated, and it is stipulated that arbitrators must declare their relationships with

¹⁴² Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA), *SCMA Arbitration Rules* (4th version, 1 January 2022) Article 8.1 and 8.2.

¹⁴³ SCMA, *SCMA Rules*, Article 17.1.

¹⁴⁴ SCMA, *SCMA Rules*, Article 32.3

¹⁴⁵ SCMA, *SCMA Rules*, Article 25.1.

¹⁴⁶ SCMA, *SCMA Rules*, Article 34.2.

¹⁴⁷ SCMA, *SCMA Rules*, Article 39.



the parties before commencing their duties.¹⁴⁸ Specifically for the CAMP application, this disclosure obligation is indicated as a requirement that must be considered not only for the period prior to the commencement of arbitration proceedings but also throughout the duration of the arbitration process.¹⁴⁹

These regulations are primarily aimed at preventing conflicts of interest and building trust. The CAMP Arbitration Rules also stipulate the following procedural ethical principles: fair treatment of the parties, and that the arbitration be conducted within a reasonable time and in an effective manner.¹⁵⁰ However, like most structures, the CAMP Arbitration Rules also require a reasoned final decision, support the parties' understanding of the decision, and even allow for review if necessary.¹⁵¹ The structure also ensures the confidentiality of arbitration; it is an obligation for all participants in the arbitration to keep information related to the process confidential in CAMP arbitration proceedings.¹⁵²

B. Piraeus Association for Maritime Arbitration (PAMA)

The second structure to be discussed in this context is PAMA, located in Piraeus, Greece. Although the PAMA Arbitration Rules do not list ethical rules under a separate heading, they strongly incorporate ethical regulations throughout their content. Ethical rules in PAMA arbitration, which begins with the provision that arbitrators must be selected from among fair, impartial, and competent individuals,¹⁵³ require that the arbitration be conducted in a fair atmosphere and that the parties' rights to claim and defend be established.¹⁵⁴ It has also introduced regulations regarding reasonable timeframes, thereby incorporating an ethical approach to the effective execution of the process.¹⁵⁵

C. Australian Maritime and Transport Arbitration Commission (AMTAC)

¹⁴⁸ Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), *CAMP Arbitration Rules 2022* (16 June 2022) Article 5.

¹⁴⁹ CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Article 6.

¹⁵⁰ CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Article 16.

¹⁵¹ CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Article 21.

¹⁵² CAMP, *CAMP Arbitration Rules 2022*, Article 24.

¹⁵³ Piraeus Association for Maritime Arbitration, *Maritime Arbitration Rules of the PAMA* (2007) Article 4.

¹⁵⁴ PAMA, *Maritime Arbitration Rules of the PAMA*, Article 9.

¹⁵⁵ PAMA, *Maritime Arbitration Rules of the PAMA*, Article 11.



The AMTAC Arbitration Rules, which will be considered as the third important institutional maritime arbitration structure, have also regulated ethical principles by emphasizing them in important matters, without grouping them under a separate heading. Arbitrators are expected to declare any circumstances that may affect their impartiality and independence before their appointment or during their term of office.¹⁵⁶

AMTAC prioritizes four aspects above all else during the conduct of proceedings: fairness, speed, impartiality, and cost-effectiveness.¹⁵⁷ Given the importance of reasoned decisions in arbitration and their direct effect on trust in the arbitration institution, it is also mandatory in AMTAC arbitration that final decisions be written with reasons.¹⁵⁸ Finally, the structure addresses confidentiality in arbitration, making it a general responsibility to protect all interests and matters that must remain confidential, including trade secrets.¹⁵⁹

D. Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA)

Looking at the VMAA Arbitration Rules, it can be seen that these rules also indirectly incorporate ethical principles, and of course, the fair resolution of disputes is particularly emphasized.¹⁶⁰ The VMAA Arbitration Rules contain a provision that differs from the rules of other structures. In VMAA arbitration, the parties' agreement on the arbitrator is fundamental.¹⁶¹ The structure has introduced regulations regarding equality, fair trial,¹⁶² the requirement for reasoned decisions, and confidentiality.¹⁶³

E. China Maritime Arbitration Commission (CMAC)

In the most dynamic regions for trade in Asia, it is also important to mention structures that work specifically in maritime trade. First of all, when examining the CMAC Arbitration Rules, which continue to exist in a country that has not

¹⁵⁶ Australian Maritime and Transport Arbitration Commission (AMTAC), *AMTAC Arbitration Rules* (1 July 2016) Article 8.1 and 8.2.

¹⁵⁷ AMTAC, *AMTAC Arbitration Rules*, Article 16.

¹⁵⁸ AMTAC, *AMTAC Arbitration Rules*, Article 21.

¹⁵⁹ AMTAC, *AMTAC Arbitration Rules*, Article 34.

¹⁶⁰ Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA), *VMAA Arbitration Rules* (2016) Article 3.

¹⁶¹ VMAA, *VMAA Arbitration Rules*, Article 7.

¹⁶² VMAA, *VMAA Arbitration Rules*, Article 11.

¹⁶³ VMAA, *VMAA Arbitration Rules*, Article 13 and 14.



lost its dynamism, it is observed that the content of the rules contains comprehensive ethical provisions. The requirement that arbitrators declare any matters that could affect their impartiality has been introduced;¹⁶⁴ indeed, this matter has now become an indispensable requirement of arbitration.

The CMAC Arbitration Rules govern the obligation of impartiality during the selection of arbitrators and in the arbitrator's administration of the case.¹⁶⁵ Along with these, CMAC arbitration has also clearly ruled on the right to a fair and equal trial and the right to present evidence.¹⁶⁶ At the end of arbitration proceedings in the structure, a reasoned decision is required, as in other cases,¹⁶⁷ and the principle of confidentiality is also emphasized by being enshrined in the rules.¹⁶⁸

F. Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG)

Again, regionally, in the specialized field of maritime arbitration, the HKMAG Terms, as is often the case, comprehensively incorporate ethical principles, even if not directly. The following are the key ethical regulations in HKMAG arbitration: the requirement that arbitrators who cannot be impartial should not accept the assignment,¹⁶⁹ the right to a fair trial,¹⁷⁰ the requirement for a reasoned final decision,¹⁷¹ and confidentiality guarantee.¹⁷²

G. The Maritime Arbitration Association of the United States (MAA)

It would also be useful to mention the ethical practices adopted in the United States (US) when resorting to arbitration in maritime trade relations in order to highlight regional differences. At this point, examining the practices of the MAA, a dynamic structure located in more than 25 cities in the US and providing services on a national scale, would be instructive.

¹⁶⁴ China Maritime Arbitration Commission (CMAC), *CMAC Arbitration Rules* (2021) Article 16.

¹⁶⁵ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Article 5.

¹⁶⁶ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Article 31.

¹⁶⁷ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Article 49.

¹⁶⁸ CMAC, *CMAC Arbitration Rules*, Article 72.

¹⁶⁹ Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG), *HKMAG Terms 2021* (1 September 2021) Article 7.

¹⁷⁰ HKMAG, *HKMAG Terms 2021*, Article 4.

¹⁷¹ HKMAG, *HKMAG Terms 2021*, Article 12.

¹⁷² HKMAG, *HKMAG Terms 2021*, Article 20.



In the MAA Arbitration Rules, we encounter provisions that directly support ethical practice. The MAA Arbitration Rules primarily require arbitrators to declare any matters that may affect their impartiality, both before and after their appointment.¹⁷³ It regulates the requirement for a fair and equal trial.¹⁷⁴ MAA arbitration has also established as an obligation that the proceedings must not be delayed.¹⁷⁵ Finally, it requires that the decision be reasoned and written in a timely manner, and comprehensively regulates the obligation of confidentiality.¹⁷⁶

CONCLUSION AND ASSESSMENT

In international commercial arbitration, ethical sources generally appear as non-binding and flexible sources that allow for flexible practices. The process of shaping ethical regulations progresses through interactions between certain procedural safeguards. These interactions cannot be considered separately from the common interests of those involved in the arbitration process; on the contrary, they play a role in resolving disputes as a whole. In order to guarantee the applicability of ethics in arbitration, a list-based approach, which concretizes and presents fundamental principles such as impartiality and independence, categorizes ethical risks and makes them predictable. In parallel, some texts establish rules regarding objection mechanisms that can be invoked against ethical violations that may arise during arbitration proceedings, and, in some cases, the possibility of annulment based on the existence of ethical violations. Through such rules, ethical principles are transformed into procedural practices that are clearer, better defined, and therefore easier to implement. This creates two interconnected axes: one addressing normative guidance and the other addressing the procedural aspect of norm-specific application. In other words, ethical regulations strengthen “trust” and “legitimacy” in arbitration practices, ensuring that they produce interdependent outcomes.

In recent years, discussions on ethics in arbitration have focused on topics such as institutionalizing the procedures applied to arbitrator selection and appointment, disclosure of third-party funding, and clarifying the fundamental reasons underlying practices such as arbitrators’ terms of office and arbitrator

¹⁷³ Maritime Arbitration Association (MAA) of the United States, *MAA Arbitration Rules* (11 October 2017), Article 6.

¹⁷⁴ MAA of the United States, *MAA Arbitration Rules*, Article 15.

¹⁷⁵ MAA of the United States, *MAA Arbitration Rules*, Article 16.

¹⁷⁶ MAA of the United States, *MAA Arbitration Rules*, Article 18 and 25.

challenges. As the discussions deepen, the ongoing ambiguity surrounding these topics is gradually diminishing in practice. Consequently, the understanding of arbitration process management and accountability in arbitration has visibly changed and continues to evolve. These dynamics, which affect the majority of arbitration practitioners, highlight the need for updates or elaboration on ethical regulations.

The ethical foundation of maritime arbitration generally shares common principles with commercial arbitration. However, it possesses certain unique characteristics in terms of sectoral structure and actor profile, as arbitration procedures are applied in the context of maritime trade disputes. For example, due to the relatively limited number of arbitration circles specializing in maritime trade, the likelihood of repeated appointments is higher in maritime arbitration. For the same reason, it is clear that personal relationships established within such a narrow circle may give rise to a number of ethical violations that could adversely affect arbitration proceedings. On the other hand, since sectoral knowledge and expertise play a critical role in resolving disputes arising from maritime trade, serious care must be taken when selecting or appointing arbitrators, experts, witnesses, and party representatives who will play a role in arbitration proceedings. In maritime trade arbitration, where the number of expert professionals is limited, as is the commercial environment, difficulties are likely to be encountered in such selections and appointments. To overcome these difficulties, it is appropriate that pioneering organizations, such as the Society of Maritime Arbitrators, require members to comply with ethical regulations as a condition of membership.¹⁷⁷

Although arbitration is advantageous for many different reasons in resolving disputes arising from maritime trade relations, the limitations of the ecosystem and ethical obligations may delay the process of obtaining the maximum benefit expected from arbitration in practice or may prevent achieving this benefit. Therefore, the specific sectoral dynamics of maritime trade, the needs arising within these dynamics, and the concrete and detailed regulation of potential conflicts of interest stemming from these needs will significantly contribute to the development of an approach to resolving maritime trade disputes through arbitration. When adopting such an approach, the general ethical framework of arbitration must be preserved. The focus should be on increasing the comprehensibility of ethical regulations within maritime trade circles and thus

¹⁷⁷ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 84.



ensuring their applicability. For example, defining and listing sector-specific relationships may be beneficial to ensure the applicability of the understanding of the obligation to disclose certain matters in maritime trade arbitration. The definitions could include statements that define as clearly as possible the types of relationships that can be established within the sector, such as connections with certain clubs or organizations, memberships in these clubs or organizations, any powers granted to represent them under specific titles, duties undertaken under their umbrella, relationships with port authorities, transactions carried out in connection with these relationships, and similar matters.

Regarding repeated appointments, which constitute another ethical violation, as clearly stated in the IBA Rules, threshold values may be determined for the frequency of appointments of specific individuals within certain periods, considering the limited number of professionals with expertise in the sector. This will provide the parties with the flexibility to act prudently or to easily initiate objection processes, as required by the sector's needs. Transparency in third-party financing can also be strengthened in line with the requirements of the maritime trade sector.¹⁷⁸ The obligation to disclose third-party financing may be reconsidered in the context of each dispute. Furthermore, the arbitration panel's authority to intervene in cases where parties obtain security from a third party, the third party's influence and control over the case, and the potential for certain financial interests to give rise to conflicts of interest should be clearly regulated in light of the possible exceptional circumstances that may arise in a maritime trade dispute. For example, implicit forms of financing that may be obtained from cargo, hull, and machinery insurers and certain clubs and organizations serving the maritime sector can be defined, and the risks specific to them can also be addressed.

Declarations of impartiality and independence prepared specifically for arbitration proceedings in maritime trade disputes can be carefully incorporated into the content, along with maritime trade-specific forms of relationships that may involve commercial or purely profit-making opportunities, and these declarations can positively support the process. Developing a standard declaration form template for use in maritime trade arbitration and promoting the use of this template could be a functional step toward this goal. Sanctions applicable to prevent ethical violations should also be evaluated on a sector-specific basis. For example, ethical violations could be regulated by establishing

¹⁷⁸ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 310 and 353.

a phased sanction mechanism scaled according to certain factors. The clear regulation of cases subject to sanctions in terms of purpose is, in a way, a guarantee of deterrence. Therefore, for a sanction to be effective in the field of maritime trade, it can be adapted to the content that those involved in arbitration processes would be reluctant to be subject to within the sectoral dynamics.

Ultimately, all ethical standards in international commercial arbitration stem from three fundamental principles, which can be summarized as predictability, transparency, and accountability. Arbitration procedures, one of the preferred methods for resolving disputes arising from commercial relationships that are becoming increasingly volatile and multi-layered, also need to keep pace with these changes. As understood, ethical regulations have begun to gain increasing importance as they are seen in ways that could affect the legitimacy of arbitration.¹⁷⁹ Practices related to the management of arbitration processes evaluate all details relevant to the current requirements of commercial life and modernize their regulations accordingly. Multi-dimensional commercial relationships require the evaluation of many more details, and with the increase in details, differences in perspectives across arbitration regulations inevitably increase. With the increase in commercial relations, assessments based on the concepts of predictability, transparency, and accountability have come to the fore under the heading of ethics. On the other hand, commercial relations and, consequently, arbitration practices must be assessed separately from the general case for specific sectors such as maritime trade. The absence of a generally accepted practice regarding ethics in arbitration makes it impossible for ethics in sectoral arbitration to take shape under a set of primary regulations

Even if ethical rules, which target a wide audience in terms of their scope of application, can be adopted in areas such as maritime trade arbitration, in some cases, difficulties may arise due to the characteristic structure of the field. In this context, the development of arbitration policies that generally move from the general to the specific, but which, in terms of ethical regulations, develop in the opposite direction may represent a reasonable solution for ensuring systematic integrity. While sectoral perspectives are reflected in understandings of ethics in arbitration, they will be examined within clearer boundaries compared to designing fully inclusive ethical frameworks. In this case, ethical rules that are likely to gain general acceptance in specific areas, such as maritime trade

¹⁷⁹ Rogers, *Ethics in International Arbitration*, 4.



arbitration, can be designed, and over time, a set of ethical norms that can be effective across all arbitration practices can be achieved.

REFERENCES

Ambrose H, ‘The Source of Ethical Obligations of Arbitrators in Commercial Arbitration: The Effectiveness of the Rules-Based System and a Role for Consequential Ethics’ Fullelove G R and Hamzi L (der.), *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* (Kluwer Law International 2022) 81

American Arbitration Association, *2022 AAA Commercial Arbitration Rules and Mediation Procedures* (American Arbitration Association 2022)

Australian Maritime and Transport Arbitration Commission (AMTAC), *AMTAC Arbitration Rules* (1 July 2016)

Balkar S, *Milletlerarası Ticari Tahkimde Etik (Taraflar, Taraf Temsilcileri ve Bilirkişiler)* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2022)

Bishop RD, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: Ethics in International Arbitration’ van den Berg A J (der.), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010): Arbitration Advocacy in Changing Times*, vol. 15 (Kluwer Law International 2011) 383

Bishop RD and Stevens M, ‘Advocacy and Ethics in International Arbitration: International Code of Ethics for Lawyers Practicing Before International Arbitral Tribunals’ van den Berg A J (der.), *ICCA Congress Series No. 15 (Rio 2010): Arbitration Advocacy in Changing Times* (Kluwer Law International 2011) 408

Blackaby N, Partasides C and others, ‘5. Powers, Duties, and Jurisdiction of an Arbitral Tribunal’ *Redfern and Hunter on International Arbitration* (7th edn, Oxford University Press; Kluwer Law International 2023) 5

Born G B, *International Commercial Arbitration* (3rd edn, Kluwer Law International 2021, November 2023 update)

Carrara C, ‘Conflicts of Interests’ (2022) 39(3) *Journal of International Arbitration* 379

Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP), *Arbitration Rules of the Chambre Arbitrale Maritime de Paris* (16 Haziran 2022)

China Maritime Arbitration Commission (CMAC), *CMAC Arbitration Rules* (2021)

Dasser F, 'Equality of Arms in International Arbitration: Do Rules and Guidelines Level the Playing Field and Properly Regulate Conduct? - Can They? Will They? Should They? The Example of the IBA Guidelines on Party Representation' Menaker A (der.), *ICCA Congress Series No. 19 (Mauritius 2016): International Arbitration and the Rule of Law: Contribution and Conformity*, vol. 19 (Kluwer Law International 2017) 634

Debat O, 'Compliance: Chosen or Suffered Ethics' (2018) 50(3) *Revue Juridique Themis de l'Université de Montréal* 543

D'Silva M, 'A New Legal Ethics Education Paradigm: Culture and Values in International Arbitration' (2013) 23(1) *Legal Education Review* 83

German Maritime Arbitration Association, *GMAA Arbitration Rules 2020* (1 January 2020)

Halprin P and Wah S, 'Ethics in International Arbitration' (2018) 2018(1) *Journal of Dispute Resolution* 87

Haugh T, 'Harmonizing Governance, Risk Management, and Compliance Through the Paradigm of Behavioral Ethics Risk' (2019) 21(4) *University of Pennsylvania Journal of Business Law* 873

Hong Kong International Arbitration Centre, *2018 HKIAC Administered Arbitration Rules* (Hong Kong International Arbitration Centre 2018)

Hong Kong Maritime Arbitration Group (HKMAG), *HKMAG Terms 2021* (1 September 2021)

Hunter M, 'Ethics of the International Arbitrator' (1986) 4(4) *ASA Bulletin* 173

Hwang M and Hon J, 'Chapter 22: A New Approach to Regulating Counsel Conduct in International Arbitration' Brekoulakis S, Lew J D M and others (der.), *The Evolution and Future of International Arbitration*, vol. 37, *International Arbitration Law Library* (Kluwer Law International 2016) 345

International Bar Association, *2013 IBA Guidelines on Party Representation in International Arbitration* (International Bar Association 2024) <<https://www.ibanet.org/>> accessed 13 January 2025



International Bar Association, *2024 IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration* (International Bar Association 2024) <<https://www.ibanet.org/>> accessed 25 December 2024

International Centre for Settlement of Investment Disputes, *2022 ICSID Arbitration Rules* (World Bank 2022) <<https://icsid.worldbank.org/>> s.e.t. 13 January 2025; also see *2006 ICSID Convention, Regulation and Rules* (World Bank 1966) <<https://icsid.worldbank.org/>> accessed 13 January 2025

International Chamber of Commerce International Court of Arbitration, *2021 ICC Arbitration Rules* (International Chamber of Commerce 2022) <<https://iccwbo.org/>> accessed 13 January 2025

İstanbul Ticaret Odası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi, *2021 İTOTAM Tahkim Kuralları* (İstanbul Ticaret Odası 2021)

Jaime ML, ‘Counsel Conduct in International Arbitration: An Ethical “No-Man’s Land”?’ (2019) 85(3) *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* 211

Langford M, ‘Chapter 34: The Changing Sociology of the Investment Arbitration Market: The Case of Double Hatting’ Bull C, Malintoppi L and others (der.), *ICCA Congress Series No. 21 (Edinburgh 2022): Arbitration’s Age of Enlightenment?*, vol. 21 (Kluwer Law International 2023) 591

Litina, E., *Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration: The Case of International Contracts for the Carriage of Goods by Sea* (Kluwer Law International, The Hague, 2024)

London Maritime Arbitrators Association, *The LMAA Terms 2021* (1 May 2021)

Luycks J and Smit C, ‘Chapter Eight of CETA, Article 8.30 [Ethics]’ Keller M (der.), *EU Investment Protection Law: Article-by-Article Commentary* (Verlag C.H. Beck oHG 2023) 482

Maritime Arbitration Association (MAA) of the United States, *MAA Arbitration Rules* (11 October 2017)

McGee EM, ‘Ethics, Rights, and International Law’ (2000) 13(3) *Justice Professional* 287

Milincianu C, ‘Highlights of the 96th Edition of the Summer Course on Private International Law of the Hague Academy of International Law’ (2019) 13(4) *Revista Română de Arbitraj* 159

- Moreira JI, 'The Insider/Outsider Divide and the Ethics of Commercial Arbitrators' (2022) 19(2) *Manchester Journal of International Economic Law* 132
- Piraeus Association for Maritime Arbitration (PAMA), *Rules of the Piraeus Association for Maritime Arbitration* (2007)
- Polkinghorne M and Gill BA, 'Due Process Paranoia: Need We Be Cruel to Be Kind?' (2017) 34(6) *Journal of International Arbitration* 935
- Redfern A, 'Ethics: International Arbitration - Striving for a Sense of Balance' *The Resolver*, Chartered Institute of Arbitrators (CIArb), Kluwer Law International 2017, 10
- Rogers C A, *Ethics in International Arbitration* (Oxford University Press, Oxford, 2014)
- Rogers C, 'Chapter II: The Arbitrator and the Arbitration Procedure, Transparency in Arbitrator Selection' Klausegger C, Klein P and others (der), *Austrian Yearbook on International Arbitration 2016* (Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung 2016) 75
- Sheppard BH, 'A New Era of Arbitrator Ethics for the United States: The 2004 Revision to the AAA/ABA Code of Ethics for Arbitrators in Commercial Disputes' (2005) 21(1) *Arbitration International* 91
- Singapore Chamber of Maritime Arbitration, *SCMA Arbitration Rules* (4th version, 1 January 2022)
- Singapore International Arbitration Center, *2016 SIAC Arbitration Rules* (Singapore International Arbitration Center)
- Society of Maritime Arbitrators, Inc, *SMA Arbitration Rules* (14 March 2018)
- The London Court of International Arbitration, *2020 LCIA Arbitration Rules* (The London Court of International Arbitration 2020) <<https://www.lcia.org/>> accessed 26 December 2024
- Timken NE, 'A Proposal to Establish an International Commercial Arbitration Ethics Panel and Hotline to Resolve Disclosure and Conflicts Issues' (2023) 89(3) *Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* 344



United Nations Commission on International Trade Law, *Working Group III: Investor-State Dispute Settlement Reform* (United Nations) <<https://uncitral.un.org/>> accessed 13 January 2025

United Nations Commission on International Trade Law, *2014 UNCITRAL Rules on Transparency in Treaty-based Investor-State Arbitration* (United Nations 2014) <<https://uncitral.un.org/>> accessed 26 December 2024

United Nations Commission on International Trade Law, *1985 Model Law on International Commercial Arbitration with Amendments as Adopted in 2006* (UNCITRAL Secretariat 2008) <<https://uncitral.un.org/>> accessed 26 December 2024

United Nations, *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards* (New York 1958, October 2004 original of the copy)

Vancouver Maritime Arbitrators Association (VMAA), *VMAA Arbitration Rules* (2016)

Yeşilırmak A, ‘Expert Determination in Turkey’ (2015) 33(2) *ASA Bulletin* 306–326

Yeşilırmak A, ‘Chapter 26: Transparency and Stakeholders’ Role in the Selection of the Arbitral Tribunal’ Brekoulakis S, Weeramantry R and others (der.), *Achieving the Arbitration Dream: Liber Amicorum for Professor Julian D.M. Lew KC* (Kluwer Law International 2023) 285

Yeşilırmak A, Coşar U and others, ‘National Report for Turkey (2019 through 2023)’ Bosman L (der.), *ICCA International Handbook on Commercial Arbitration*, Supplement No. 125, February 2023 (Kluwer Law International 2023) 23

Yusuf G and Latasz K, ‘Chapter 7: Counsel Ethics in International Arbitration in England: Navigating No-Man’s Land’ Fullelove G R and Hamzi L (der.), in *International Arbitration in England: Perspectives in Times of Change* (Kluwer Law International 2022) 131



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

*MARINE ENVIRONMENTAL POLICIES IN THE GLOBAL CLIMATE
REGIME: AN ASSESSMENT BASED ON THE DECISIONS OF THE UNITED
NATIONS CONFERENCE OF THE PARTIES*

Arş. Gör. Aygün Karlı**

Prof. Dr. Mete Yıldız***

ÖZ

Bu çalışma, küresel iklim rejimi kapsamında denizel çevre politikalarının ele alınışını ve BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS) taraflar konferansları (COP, CMP, CMA) kararlarının bu politikalar üzerindeki etkisini incelemektedir. İklim değişikliği, denizel ekosistemleri doğrudan etkileyen önemli bir faktördür ve uluslararası politika kararları bu ekosistemlerin korunmasında kritik rol oynamaktadır. Makale, küresel iklim rejimi ile denizel çevre politikalarının tarihsel gelişimini, BMİDÇS çerçevesindeki değerlendirmelerini ve COP kararlarının deniz politikalarıyla ilişkisini ele almaktadır. Kyoto Protokolü (CMP) ve Paris Anlaşması (CMA) kararlarının denizel ekosistemlere etkisi de incelenmektedir. Çalışmada, BMİDÇS kararları deniz taşımacılığında karbon emisyonlarının azaltılması, küçük ada devletlerinin dirençliliği,

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 20.02.2025 / Kabul Tarihi: 14.10.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1643246.

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.

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

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



kıyı koruma, deniz biyoçeşitliliğinin korunması, deniz seviyesi yükselmesi, balıkçılık ve su ürünleri sürdürülebilirliği, asidifikasyonun önlenmesi ve mavi karbon süreçleri gibi kategorilere ayrılmıştır. Son yirmi yılda, iklim politikalarında denizlerin rolü artmış, ancak COP kararlarının bağlayıcılığı ve etkinliği sınırlı kalmıştır. Kyoto Protokolü kararlarında denizel çevreye yeterince odaklanılmazken, Paris Anlaşması sonrasında bu konulara daha fazla vurgu yapılmıştır. Makale, deniz ekosistemlerini koruyacak daha bağlayıcı kararların alınması ve uygulanması gerektiğini vurgulayarak, gelecekteki BM iklim toplantıları için politika yapıcılara öneriler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: •İklim Değişikliği •Küresel İklim Rejimi •Denizel Çevre Politikaları •Birleşmiş Milletler Taraflar Konferansı •Deniz Politikası

ABSTRACT

This study examines how marine environmental policies are addressed within the framework of the global climate regime and analyzes the impact of decisions made by the Conferences of the Parties (COP, CMP, CMA) under the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) on these policies. Climate change directly affects marine ecosystems, making international policy decisions crucial for their protection. The article explores the historical development of the global climate regime and marine environmental policies, their evaluation within the UNFCCC framework, and the relationship between COP decisions and marine policies. It also examines the impact of decisions made under the Kyoto Protocol (CMP) and the Paris Agreement (CMA) on marine ecosystems. The study categorizes UNFCCC decisions into key areas, including reducing carbon emissions from maritime transport, enhancing the resilience of small island states, coastal protection, conserving marine biodiversity, addressing sea level rise, ensuring the sustainability of fisheries and aquaculture, preventing ocean acidification, and promoting blue carbon processes. Over the past two decades, the role of oceans and seas in climate policies has increased; however, the binding nature and effectiveness of COP decisions remain limited. While marine environmental issues received insufficient attention in the Kyoto Protocol decisions, they have been more prominently addressed in the decisions following the Paris Agreement. The article emphasizes the need for more binding and actionable policies to protect marine ecosystems and provides recommendations for policymakers to ensure greater inclusion of marine-related decisions in future UN climate regime negotiations.

Keywords: •Climate Change •Global Climate Regime •Marine Environmental Policies •United Nations Conference of the Parties •Marine Policy

GİRİŞ

İklim krizinin temel nedenleri arasında, insan faaliyetlerinin sonucunda atmosfere salınan sera gazlarının birikmesi ve küresel sıcaklıkların artması yer almaktadır. Fosil yakıtların (kömür, petrol ve doğal gaz) yakılması, sanayi faaliyetleri ile ulaşım sektörü büyük miktarda karbon dioksit salımına neden olurken, tarım ve hayvancılık metan ve azot oksit gibi güçlü sera gazlarının atmosfere karışmasına yol açmaktadır. Buna ek olarak ormansızlaşma ve doğal

ekosistemlerin tahribi, karbon yutaklarını azaltarak atmosferdeki sera gazı yoğunluğunu artırmaktadır. Tüm bu faktörler, dünyanın ısıyı tutma kapasitesini artırarak küresel sıcaklıklardaki yükselmeye ve iklim sisteminde geri dönülmez değişikliklere neden olmaktadır. İklim krizinin sonuçları, dünya genelinde ekolojik dengeyi bozmakta, doğal yaşamı ve toplumları derinden etkilemektedir. Küresel sıcaklık artışı, buzulların erimesine ve deniz seviyelerinin yükselmesine neden olarak kıyı bölgelerinde ise su baskınlarını artırmaktadır. Ayrıca aşırı iklim olayları, şiddetli fırtınalar, uzun süreli kuraklıklar ve orman yangınları gibi felaketlerin daha sık ve yıkıcı hale gelmesine yol açmaktadır. Tarımsal üretimde düşüş, su kaynaklarının azalması ve biyolojik çeşitliliğin kaybı ekosistemlerin işleyişini bozarak gıda güvenliğini ve insan sağlığını tehdit etmektedir. Ayrıca, iklim değişikliğine bağlı göç hareketleri ve ekonomik kayıplar, sosyal eşitsizlikleri derinleştirerek küresel ölçekte siyasi ve ekonomik istikrarsızlıklara neden olabilmektedir.¹

Denizel çevre politikaları son yirmi yılda önemini arttırmış ve küresel iklim rejimi açısından başat unsurlardan birini oluşturmuştur.² Özellikle okyanus ve deniz ekosisteminin iklim değişikliğinden kaynaklanan sorunların çözümüne oldukça büyük katkı sunması son dönemlerde yapılan araştırmalarda ortaya konan önemli bir gerçekliği oluşturmaktadır.³ Öte yandan, iklim değişikliğinin okyanus ve denizler özelinde yapmış olduğu olumsuz etki ekonomik, sosyal ve çevresel açılardan kısa vadede belirgin olmasa da orta ve uzun vadede bu etki diğer ekosistemlere oranla daha belirgin ve daha şiddetli olmaktadır.⁴ Bu süreçlere ilişkin yapılan bilimsel çalışmalar ve uluslararası toplantılar neticesinde de geçmiş dönemlerde üzerinde fazlaca durulmaya okyanus ve deniz ekosistemlerinin iklim değişikliğiyle bağlantısı günümüzde üzerinde fazlaca durulan bir konu halini almıştır.⁵

Küresel iklim rejimi, 1970'lerden günümüze gelişen uluslararası işbirliklerinin bir yansıması olarak 1992'de imzalanan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği

¹ James Hansen ve diğerleri, 'Perception of Climate Change' (2012) 109(37) Proc Natl Acad Sci USA E2415, 2415.

² Natalya D. Gallo ve diğerleri, 'Ocean Commitments under the Paris Agreement' (2017) 7(10) Nat Clim Change, 833.

³ Carlos M. Duarte ve diğerleri, 'The Role of Coastal Plant Communities for Climate Change Mitigation and Adaptation' (2013) 3(11) Nat Clim Change 961.

⁴ Jane Lubchenco ve Laura E. Petes, 'The Interconnected Biosphere: Science at the Ocean's Tipping Points' (2010) 23(2) Oceanography, 115.

⁵ Bakınız: IPCC, *Climate Change 2013: The Physical Science Basis* (IPCC Fifth Assessment Report, 2013).



Çerçeve Sözleşmesi'nin (BMİDÇS) nihayete ermesi neticesinde sistemin kurulmasını sağlamıştır.⁶ Bu bakımdan sözleşmeyi değiştiren Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması haricinde küresel iklim rejiminin en önemli unsurunu bu sözleşme oluşturmaktadır.⁷ Sözleşme, iklim değişikliğine ilişkin sorunların çözüme kavuşturulması ve iklim değişikliği sorununun uluslararası bir sorun olduğunun gösterilebilmesi açısından oldukça önemlidir. Bu bakımdan özellikle sera gazı emisyonlarının azaltılması ve küresel ısınmayla mücadele kapsamın BMİDÇS'ye taraf devletlere büyük bir sorumluluk yüklenmiştir.⁸

BMİDÇS'nin en önemli unsurların birisini her sene düzenli olarak gerçekleştirilen Taraflar Konferansı (COP) oluşturmaktadır.⁹ Bu toplantıların temel amacını küresel iklim rejimi açısından işbirliğini geliştirebilmek ve her sene iklim değişikliğiyle mücadeleye dönük alınacak kararların konu başlıklarının belirlenmesini sağlamak oluşturmaktadır. Bu bakımdan COP kararlarının küresel iklim rejimi için büyük önemi bulunmaktadır.¹⁰ Özellikle tüm ülkelerin her sene bir araya gelerek iklim değişikliğinin yaratmış olduğu sorunlar üzerine tartışmalar yürütmesi ve bu tartışmaların neticesinde kararların alınıyor oluşu, kararların bağlayıcılığında bağımsız olarak değerlidir. Nitekim Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması sürelerince yine COP ile eş zamanlı olarak gerçekleştirilen ve ilgili protokol ve anlaşmanın taraflar konferansları olarak bilinen CMP ve CMA toplantıları da küresel iklim rejiminin devamı ve yeni gelişmelere açık olan BMİDÇS açısından önem taşımaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı iklim değişikliğiyle bağlantılı olarak denizel çevre politikalarının çok düzeyli yönetim modeli çerçevesinde nasıl şekillendiğini incelemektir. Özellikle BMİDÇS kapsamındaki COP, CMP ve CMA kararları üzerinden küresel iklim rejiminin denizel çevreye ilişkin düzenlemeleri ele alınmaktadır. Çalışma, bu kararların ulusal ve bölgesel düzeylere nasıl yansıdığını ortaya koymayı, farklı aktörlerin işbirliklerini anlamayı ve çok

⁶ Daniel Bodansky, 'The United Nations Framework Convention on Climate Change: A Commentary' (1993) 18(2) Yale J Intl L, 451.

⁷ Lavanya Rajamani, 'The 2015 Paris Agreement: Interplay between Hard, Soft and Non-Obligations' (2016) 28(2) Journal of Environmental Law 337.

⁸ Pieter Pauw ve diğerleri, 'Beyond Headline Mitigation Numbers: We Need More Transparent and Comparable NDCs to Achieve the Paris Agreement on Climate Change' (2018) 147(1-2) Climatic Change 23.

⁹ Sebastian Oberthür ve Hermann E. Ott, *The Kyoto Protocol: International Climate Policy for the 21st Century* (Springer 1999), 251.

¹⁰ Joyeeta Gupta, *The History of Global Climate Governance* (Cambridge University Press 2014), 160.



düzeyle yönetim modelinin deniz ve okyanus politikaları bağlamındaki işlevselliğini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca kararların tarihsel süreçteki gelişimini takip ederek, denizel çevre politikalarının iklim rejiminde giderek artan önemini ortaya koymaktadır. Böylelikle hem politika yapıcılar hem de akademi için uluslararası karar alma süreçlerinin denizel çevreye dair nasıl bir yönelim sergilediğini analiz etmeyi hedeflemektedir.

Çalışmanın teorik temelini çok düzeyli yönetim yaklaşımı oluşturmaktadır. Bu yaklaşım çevre politikalarının uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel düzeylerde eşzamanlı biçimde şekillendiğini vurgular. Küresel iklim rejiminin esnek ve ağ tabanlı yapısı sayesinde aktörler arası işbirliklerinin incelenmesi denizel çevre politikalarının hangi düzeyde ne tür etkiler yarattığını ortaya koymaktadır. Bu kapsamda, araştırmada yöntem olarak içerik ve tematik analiz kullanılmıştır. COP, CMP ve CMA toplantılarında alınan karar metinleri sistematik biçimde taranmış, “deniz taşımacılığı”, “küçük ada devletleri”, “biyoçeşitlilik”, “deniz turizmi” gibi temalar altında kategorize edilmiştir. Kodlama sürecinde karar maddeleri, içerdiği konulara göre sınıflandırılmış ve gerektiğinde çoklu kategorilere dahil edilmiştir. Böylece denizel çevre politikalarının hem çevresel hem de ekonomik-toplumsal boyutları bütüncül şekilde değerlendirilmiştir.

Araştırmanın birtakım sınırlılıkları bulunmaktadır. İlk olarak, COP, CMP ve CMA kararlarının çoğu bağlayıcı nitelik taşımamakta, daha çok tavsiye kararları şeklinde kalmaktadır. Bu nedenle, alınan kararların uygulamaya geçirilip geçirilmediğini ölçmek mümkün değildir. İkinci olarak, çalışmanın kapsamı yalnızca karar metinlerinin analiziyle sınırlıdır; kararların devletler düzeyinde nasıl hayata geçirildiği veya ne tür sonuçlar doğurduğu incelenememektedir. Ayrıca, bölgesel farklılıkların etkisi ayrıntılı biçimde değerlendirilememiştir; örneğin küçük ada devletlerinin karşı karşıya olduğu sorunlarla büyük kıyı devletlerinin sorunları aynı çerçevede ele alınmıştır. Bunun yanı sıra, BMİDÇS dışındaki diğer uluslararası mekanizmalar (örneğin BMDHS veya Biyoçeşitlilik Sözleşmesi) kapsam dışı bırakılmıştır. Son olarak, politik ve ekonomik faktörlerin karar süreçlerine etkisi de değerlendirme dışında tutulmuştur. Bu sınırlılıklar, bulguların yorumu açısından dikkate alınması gereken unsurlardır.

Çalışma, bir bütün olarak kavramsal çerçeve, kuramsal çerçeve, BMİDÇS ve önemi ile COP, CMP ve CMA kararlarının analizini kapsamaktadır. Kavramsal çerçeve bölümünde küresel iklim rejimi, denizel çevre politikaları ve Birleşmiş Milletler Taraflar Konferansı ile COP, CMP ve CMA kavramları tanımlanmıştır. Kuramsal çerçeve bölümünde ise amaç, metodoloji ve araştırma sorularına yer



verilmiştir. Çalışmanın diğer bölümünde ise BMİDÇS hakkında bilgi verilmiş ve tarihsel açıdan nerede konumlandığı belirtilmiştir. Son bölümde ise denizel çevre politikaları kategorileri ile COP, CMP ve CMA kararları incelenmiş olup tarihsel açıdan ve okyanus ve deniz ekosistemlerinin küresel iklim rejimindeki yeri açısından tüm kararlar analiz edilmiştir.

I. KURAMSAL ÇERÇEVE: ÇOK DÜZEYLİ YÖNETİŞİM

1. Amaç

Çalışma, COP kararlarının denizel çevre politikaları açısından analiz edilmesi sürecini barındırmaktadır. Buna göre COP, CMP ve CMA kararları içeriklerinde denizel çevreye ilişkin hangi hükümleri barındırdıkları ve bu hükümlerin hangi konu başlıklarıyla ilintili olduğunun tespiti amaçlanmaktadır. Ayrıca genel anlamda çalışma aşağıdaki amaçları içermektedir:

- Küresel İklim Rejiminin Denizel Çevre Politikalarıyla İlişkisi: COP, CMP ve CMA kararlarının denizel çevre politikalarıyla ilişkisinin incelenmesi ve hangi denizel çevre politikası kategorisinde kararların alındığının tespiti amaçlanmaktadır.
- Denizel İklim Adaptasyonu ve Azaltım Politikaları: Denizel ekosistemle bağlantısı olan ve iklim değişikliğiyle mücadele süreçlerinde uluslararası düzlemde alınan kararların azaltım ve adaptasyon politikaları başlıkları altında incelenmesi amaçlanmaktadır.
- Politika Boşluklarının Tespit Edilmesi: COP, CMP ve CMA kararlarının denizel çevre politikalarıyla ilişkisi tespit edilerek politika boşluklarının tespit edilmesi ve küresel iklim rejiminde deniz ve okyanusların korunmasına ilişkin eksikliklerin tespit edilmesi amaçlanmaktadır.
- Sürdürülebilirlik Hedeflerine Katkı: Denizel çevre politikalarının analizi ile sürdürülebilir kalkınma hedeflerinden on dördüncüsü olan sudaki yaşam hedefinin COP, CMP ve CMA kararlarıyla bağlantısının incelenmesi ve bu hedefe ulaşmada ne gibi süreçlerin gerçekleştirilmesi gerekliliğinin araştırılması amaçlanmaktadır.
- Denizel Biyoçeşitlilik, Deniz Kirliliği ve Deniz Koruma Alanları: COP, CMA ve CMP kararlarının deniz kirliliğinin azaltılması, deniz koruma alanlarının artırılması ve denizel biyoçeşitliliğin korunması konusundaki süreçlere karar bazında bulunduğu katkıların incelenmesi amaçlanmaktadır.



2. Metodoloji

Yukarıda açıklanan kategoriler birer sınıflandırma birimi olarak COP, CMA ve CMP kararlarının kodlanmasında kullanılmıştır. Bu bakımdan tüm kararlara ilişkin metinler taranmış ve ilgili kararlar sınıflandırmalara göre tasnif edilmiştir. Süreçte, kararların hangi sınıflandırma biriminde yer aldığı kararın içeriğine göre tespit edilmiştir ve yerleştirilmiştir. Böylelikle hangi toplantının çıktısı arasında yer alan kararın hangi sınıflandırma birimiyle ilişkili olduğu araştırılmıştır. Denizel çevre politikaları incelenirken hangi toplantıda hangi konuya öncelik verildiği incelenmiştir. Böylelikle zaman içerisindeki değişimi inceleme fırsatı da doğmuştur. Güvenirlilik ve geçerlik sağlama amacıyla karar metinleri kodlama sürecinin tüm aşamalarında gözden geçirilmiştir. Çalışmanın sınırlılığı olarak ise yalnızca COP, CMA ve CMP kararları incelenmiştir.

Karar metinlerinin sınıflandırılması sürecinde, öncelikle COP, CMA ve CMP kararları detaylı bir şekilde incelenmiş ve belirlenen on bir ana kategoriye (Deniz Taşımacılığında Karbon Emisyonlarının Azaltılması, Küçük Ada Devletlerinin Dirençliliği, Deniz Kıyılarının Korunması ve Planlanması, Denizel Biyoçeşitliliğin Korunması, Denizel Araştırma, Geliştirme ve Gözlem, Deniz Su Seviyesindeki Yükselmenin Önlenmesi, Deniz Suyu Sıcaklıklarının Artışının Önlenmesi, Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliğinin Sürdürülebilirliği, Asidifikasyonun Engellenmesi, Deniz Turizminin Sürdürülebilirliği, Mavi Karbon Süreçlerinin Geliştirilmesi) uygun şekilde kodlanmıştır. Kodlama sürecinde nitel analiz yöntemlerinden içerik analizi tekniği kullanılmış olup, karar metinleri tematik olarak ayrıştırılmıştır. Bu aşamada, kararların içeriği dikkatlice değerlendirilmiş ve hangi kategorilere girdiği belirlenirken konu bütünlüğü gözetilmiştir. Ayrıca, kararların zaman içindeki dağılımını analiz edebilmek amacıyla, her bir kararın ait olduğu toplantı yılı ve bağlamı da kaydedilmiştir. Böylece, denizel çevre politikalarının gelişimi ve öncelik alanlarının zaman içindeki değişimi daha sistematik bir şekilde ortaya konmuştur. Kodlama sürecinin güvenilirliğini artırmak adına, elde edilen veriler çapraz kontrollerle değerlendirilmiş ve tutarlılık analizleri yapılmıştır.

3. Araştırma Soruları

Çalışmanın araştırma soruları aşağıdaki gibidir:

1. Denizel çevre politikaları COP, CMA ve CMP kararları çerçevesinde nasıl ele alınmaktadır?



2. COP, CMA ve CMP kararlarında denizel çevre politikalarına ilişkin hangi konulara öncelik verilmiştir?
3. Denizel çevre politikalarına dair alınan kararların içeriği, zaman içinde nasıl bir değişim göstermektedir?
4. COP, CMA ve CMP kararlarında denizel çevre politikalarına ilişkin hangi kategorilerde daha fazla karar alınmış, hangi kategoriler ihmal edilmiştir?

II. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. Küresel İklim Rejimi

Tarihsel olarak iklim rejimi, iklim değişikliği ve buna bağlı sorunların düzenlenmesi için ülkelerin, uluslararası kuruluşların, sivil toplum kuruluşlarının ve toplumların katılımıyla oluşturulmuş olan kurallar, ilkeler ve kuruluşlar bütününe ifade etmektedir. Özellikle, 1992’de imzalanan BMİDÇS itibariyle küresel iklim rejiminin devletler nezdinde kurgulandığı ve kurala bağlandığı ifade edilebilir. Buna bağlı olarak küresel iklim rejiminin unsurlarını uluslararası anlaşmalar, kurumlar ve mekanizmalar, finans ve destek mekanizmaları ile yaptırımlar ve izleme mekanizmalar olarak dört kategoriye ayırmak mümkündür.¹¹

Küresel iklim rejiminin uluslararası sözleşmeler unsuru kurallar bütününe ve temel çerçeveyi hazırlayan birincil unsur olması nedeniyle önem taşımaktadır. Bunlardan ilkinin 1992’de imzalanan BMİDÇS oluşturmaktadır. İklim değişikliğine dair küresel iklim rejiminin kurucu unsuru olan sözleşme iklim değişikliğiyle mücadele açısından temel çerçeveyi oluşturmaktadır. 1997’de ise Kyoto Protokolü ile değiştirilen BMİDÇS temel sera gazı emisyon azaltım hedeflerinin belirlenmesi açısından önem taşımaktadır. 2015’te kabul edilen ve küresel sıcaklık artışına 1,5-2 derece hedefinin konduğu Paris Anlaşması ise ülkelere ulusal katkı beyanı oluşturmalarını ve bu beyanların iklim değişikliğiyle mücadele etme konusunda önemli yapıtaşları olması sorumluluğunu yüklemiştir.¹²

Küresel iklim rejiminin bir diğer unsurunu ise kurumlar ve mekanizmalar oluşturmaktadır. Bunlara örnek olarak Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli

¹¹ Robert Falkner, ‘American Hegemony and the Global Environment’ (2005) 7(4) Int Stud Rev, 585.

¹² Joanna Depledge, *The Organization of Global Negotiations: Constructing the Climate Change Regime* (Earthscan 2005), 41.



(IPCC) ve COP verilebilir. IPCC raporlar, sentez raporlar ve çalışma gruplarıyla iklim değişikliğine ilişkin bilimsel kanıtların değerlendirildiği ve buna ilişkin bilimsel bilginin üretildiği bir Birleşmiş Milletler organıdır. COP ise BMİDÇS'nin yıllık toplantılarının yapıldığı ve kararların alındığı organ olarak ifade edilmektedir. BMİDÇS kapsamında düzenlenen ve taraf ülkelerin senelik olarak gerçekleştirdikleri toplantıları içeren COP süreçleri, iklim değişikliği konusundaki anlaşmaların ve eylem planlarının müzakere edildiği toplantıları içermektedir.¹³

Üçüncü unsur olarak finans ve destek mekanizmaları küresel iklim rejiminin temellerinden birini oluşturması açısından önem taşımaktadır. Yeşil İklim Fonu, Sürdürülebilir Kalkınma Fonu ve Uluslararası İklim Değişikliği Finansmanı gibi mekanizmaların içerisinde yer aldığı bu kategoride az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler için iklim değişikliğine uyum ve iklim değişikliği azaltım politikalarını gerçekleştirebilmeleri adına finansman sağlanmaktadır.¹⁴

Son olarak, küresel iklim rejiminin unsurları arasında yaptırımlar ve izleme mekanizmaları gelmektedir. Bu unsur özellikle BMİDÇS'ye taraf devletlerin ulusal katkı beyanlarına dayanmaktadır. Ulusal katkı beyanları iklim değişikliğine ilişkin süreçlerinin izlenmesi ve değerlendirilmesi için ülkelerin şeffaf ve hesap verilebilir şekilde beyan vermesi ifade etmektedir. Beş yılda bir güncellenen ve her ülkenin iklim değişikliğine yönelik ekonomik, sosyal ve çevresel hedeflerini içeren ulusal katkı beyanlarında iklim değişikliğine uyum ve sera gazı emisyonlarını azaltım stratejilerini barındırmaktadır.¹⁵

2. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi

BMDİÇS, iklim değişikliğinin sebep olduğu sorunlarla mücadele etmek amacıyla oluşturulmuş ve küresel iklim rejiminin kurucusu olan uluslararası çevre anlaşmalarından birisidir. Sözleşmeyle birlikte iklim değişikliğinin neden olduğu etkileri azaltmak ve küresel ısınmanın kontrol altına alınabilmesi amacıyla uluslararası işbirliği yapılması gerekliliği ilan edilmiştir. BMİDÇS, 9 Mayıs 1992 tarihinde kabul edilmiştir ve atmosferde artan sera gazı konsantrasyonlarının yaratmış olduğu tehditlere ilişkin giderek artan bilimsel

¹³ Mike Hulme, 'Meet the IPCC: Mapping the Political and Scientific Landscape of the Intergovernmental Panel on Climate Change' (2011) 21(2) Glob Environ Change, 368.

¹⁴ Axel Michaelowa ve Katharina Michaelowa, 'Climate Finance: The Political and Institutional Challenges' (2011) 20(5) Environmental Politics, 668.

¹⁵ Joeri Rogelj ve diğerleri, 'Paris Agreement Climate Proposals Need a Boost to Keep Warming Well Below 2 °C' (2016) 534 Nature, 631.



kanıtlara yanıt olarak müzakere süreçlerini başlatmıştır. Bu tehditler dünyanın ortalama sıcaklıklarında tarihte benzeri görülmemiş oranlarda artışa yol açabilmektedir ve bunun sonucunda deniz su seviyesinin yükselmesi, kasırga ve siklon faaliyetlerinin artması, kuraklık, çölleşme ve mercan beyazlaşması gibi olumsuz etkiler ortaya çıkarabilmektedir.¹⁶

BMİDÇS'nin müzakere süreci Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından başlatılmıştır. 1988 yılında Genel Kurul, "iklim değişikliğinin insanlığın ortak bir kaygısı olduğunu" kabul etmiş ve hükümetleri, hükümetler arası kuruluşları ve sivil toplum kuruluşlarını acil olarak iklim değişikliğine ilişkin bir çerçeve sözleşme hazırlamak için ortak bir çaba göstermeye çağırmıştır. Yine 1988 yılında Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) ve Dünya Meteoroloji Örgütü (WMO), uluslararası topluma daha ileri adımlar atılması için gerekli bilimsel rehberliği sağlamak üzere Hükümetlerarası İklim Değişikliği Panelini (IPCC) kurmuştur. IPCC'nin Ağustos 1990'da yayınlanan Birinci Raporu, küresel sıcaklıklarda on yılda 0.3 derecelik bir artışı en iyi tahmin olarak öngörmüş ve on yılda 0.2 derece ile 0.5 derece arasında kesin olmayan bir artış aralığı belirlemiştir. Bu ısınma oranlarının çevresel, ekonomik ve sosyal sonuçları, IPCC tarafından açıklanmıştır.¹⁷

COP, BMİDÇS'nin en üst organıdır ve sözleşmenin uygulanmasını düzenli olarak gözden geçirmek ve etkili bir şekilde uygulanmasını teşvik etmek için kararlar almakla görevlidir. COP, Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden itibaren bir yıl içinde ilk kez toplanmış ve yine COP tarafından aksi kararlaştırılmadıkça ilk toplantıdan sonra her yıl toplanmaktadır. Başta, tarafların yükümlülüklerini periyodik olarak incelemek, önlemlerin koordinasyonunu kolaylaştırmak, sera gazı emisyon envanterlerinin hazırlanması için karşılaştırılabilir metodolojileri teşvik etmek ve yönlendirmek, sözleşmenin tüm taraflarca uygulanmasını ve önlemlerin genel etkisini değerlendirmek ve sözleşmenin uygulanmasına ilişkin düzenli raporları kabul etmek olmak üzere özel olarak sayılmış çok sayıda görevi bulunmaktadır.¹⁸

BMİDÇS'nin temel amaçları arasında atmosferdeki sera gazı konsantrasyonlarının tehlikeleri seviyelere ulaşmadan önlemek yer almaktadır. Bunu gerçekleştirmek amacıyla BMİDÇS, sözleşmeye taraf ülkelere çeşitli

¹⁶ Daniel Bodansky, 'The United Nations Framework Convention on Climate Change: A Commentary' (1993) 18(2) Yale J Intl L, 451.

¹⁷ a.g.m., 452.

¹⁸ a.g.m., 454.



yükümlülükler getirmektedir. Bu yükümlülükler arasında sera gazı emisyonlarının azaltılması, iklim değişikliğinin etkilerine yönelik uyumun gerçekleştirilmesi, taraf ülkelerin teknoloji alanında işbirliklerinin arttırılması, taraf ülkeler iklim değişikliğine uyum konusunda finansal destek sağlanması ve gelişmekte olan ülkelere destek verilmesi yer almaktadır. Sözleşmenin temel ilkesi ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar ilkesidir. Buna göre, her ülke iklim değişikliği ile mücadele etmekle doğrudan sorumludur; ancak geçmişten günümüze daha fazla sera gazı salımı gerçekleştirmiş olan gelişmiş ülkeler iklim değişikliğiyle mücadele etmek konusunda daha fazla yükümlülük taşımaktadır.

Sözleşme, ilk aşamada, bağlayıcılığı bulunan emisyon azaltım hedefleri içermemesine rağmen taraf ülkelerden sera gazı emisyonlarının izlenmesi ve raporlanması talep edildi. 1997’de Kyoto Protokolü, Kyoto’da kabul edildi ve 2005 yılında yürürlüğe girdi. Gelişmiş ülkeler açısından bağlayıcı olan sera gazı emisyon azaltım hedefleri bu protokol sonrasında belirlendi. Bağlayıcılığa ilişkin ilk taahhüt dönemi 2008-2012, ikinci taahhüt dönemi ise 2013-2020 yıllarını kapsamaktadır. 2015’te ise Paris Anlaşması COP21’de kabul edilmiş ve 2016 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, küresel sıcaklık artışlarının sanayi öncesi döneme kıyasla 2 derecenin altında tutmayı ve 1,5 derece hedefine ulaşmayı amaçlamaktadır. Sözleşmeye taraf olan her ülke, ulusal katkı beyanlarını oluşturma yoluyla sera gazı azaltım hedeflerini belirlemekte ve güncellemektedir.

3. Denizel Çevre Politikaları

Denizel çevre politikaları en geniş tanımıyla deniz ve okyanus ekosistemlerinin korunmasını, sürdürülebilirliğini ve yönetimini içerek kamu politikası süreçlerini ifade etmektedir. Denizel çevre politikaları ulusal veya uluslararası düzeyde çerçevesi sunulan yasa, düzenleme, strateji veya uygulamaları içermektedir. Denizel çevre politikalarının temel hedefi ise denizel ekosistemin bozulmasına dönük tehditlerin ortadan kaldırılmasına ilişkin düzenlemeleri yerine getirmektir. Denizel çevre politikalarının temel amaçları arasında deniz ekosisteminin korunması, denizel biyoçeşitliliğin korunması, deniz kirliliğinin önlenmesi veya kontrol altına alınması, iklim değişikliğinin deniz ve okyanuslara ilişkin etkilerinin sınırlandırılması ile balıkçılık ve su ürünleri



yetiştiriciliğinin, deniz taşımacılığının ve liman yönetimlerinin sürdürülebilirliği yer almaktadır.¹⁹

Denizel çevre politikalarının kapsadığı altı alan bulunmaktadır. Bunlardan ilkini deniz kirliliğiyle mücadele oluşturmaktadır. Deniz kirliliğiyle mücadele alanı kara kaynaklı kirlleticilerle mücadele ve deniz kaynaklı kirlilikle mücadele olarak ikiye ayrılmaktadır. Alanın temelini denizlerin ve okyanusların kirlilikten arındırılması ve kirlenmenin önlenmesi oluşturmaktadır.

Altı alandan ikincisini ise denizel biyoçeşitliliğin korunması oluşturmaktadır. Denizel biyoçeşitliliğin korunması denizde ve okyanusta yer alan canlı ve cansız tüm varlıkların korunmasını ilke edinen bir süreci ifade etmektedir. Özellikle nesli tükenme tehlikesi altında olan canlılar, balıkçılığın sürdürülebilir yapılabilmesi adına popülasyon kontrolü, resifler ve deniz çayırlarının korunması gibi süreçlerin içerisinde yer aldığı denizel biyoçeşitliliğin korunması alanı diğer tüm alanlarla bağlantılı şekilde yürütülmesi gereken bir süreci içerisinde barındırmaktadır.²⁰

Denizel çevrenin korunmasının üçüncü alt alanını ise deniz kıyılarının korunması ve yönetimi oluşturmaktadır. Deniz kıyılarının korunması, deniz ve okyanusların alan yönetimini ve deniz koruma alanlarının oluşturulmasıyla ifade edilebilmektedir. Ekolojik açıdan hassas olan deniz ve okyanus alanlarının koruma alanı ilan edilmesi ile bu alanlarda yapılan madencilik, balıkçılık, turizm gibi faaliyetlerin sınırlandırılması deniz kıyılarının korunması ve yönetimini oluşturmaktadır. Ayrıca deniz kıyılarının yönetimi konusunda bütünleşik kıyı alanları yönetimi gibi süreçler de yer almaktadır.²¹

Bir diğer alan olan ve deniz ve okyanus çevresiyle doğrudan ilişkili olan alan ise iklim değişikliğine uyum ve karbon emisyonlarının azaltımıdır. Denizler ve okyanuslar iklim değişikliğine uyum ve iklim değişikliğinin etkilerini azaltmak için oldukça önemli ekosistemlerdir. Bu nedenle deniz ve okyanus su seviyelerinin yükselmesi, asidifikasyonun önlenmesi ve denizel yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması iklim değişikliğinin etkilerini azaltma

¹⁹ Suzanne J. Boyes ve Michael Elliott, 'Marine Legislation - The Ultimate "Horrendogram": International Law, European Directives & National Implementation' (2014) 86(1) Mar Pollut Bull, 39.

²⁰ Boris Worm ve diğerleri, 'Impacts of Biodiversity Loss on Ocean Ecosystem Services' (2006) 314(5800) Science, 787.

²¹ Enric Sala ve diğerleri, 'Assessing Real Progress Towards Effective Ocean Protection' (2018) 91 Marine Policy, 11.

konusunda önem taşımaktadır. Bu bakımdan denizel çevrenin korunması iklim değişikliğinin etkilerini azaltmada önemli unsurlar arasında yer almaktadır.²²

Denizel çevrenin korunmasına dair beşinci unsuru balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinin sürdürülebilirliği oluşturmaktadır. Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği dünyadaki pek çok insanın geçim ve besin kaynağı olsa da sürdürülebilir bir şekilde yapılmayan bu faaliyetler sonucunda denizel çevre geri dönülemez sorunlarla karşı karşıya gelebilmektedir. Hem denizel ekosistemin korunması hem de ekonomik, sosyal ve çevresel şartların korunabilmesi adına stokların korunması, habitat korunması ve bilim temelli yönetim ile balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinin sürdürülebilirliğinin sağlanması durumunda denizel çevrenin korunması da mümkün kılınacaktır.²³

Denizel çevrenin korunmasının altıncı ve son unsurunu ise deniz taşımacılığı ve liman hizmetlerinin sürdürülebilirliği oluşturmaktadır. Bu unsorda denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan çevre sorunlarının en aza indirilmesi amaçlanmaktadır. Bu amacı gerçekleştirmek için denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan karbon emisyon oranlarının azaltılması, kirliliğin önlenmesi, hassas ekosistemlerin korunması, lojistik sistemlerin verimli hale getirilmesi, yeşil liman uygulamalarına geçilmesi ve dolaşım maliyetlerinin azaltılması ön plana çıkmaktadır. Kısaca, denizel çevrenin korunabilmesi amacıyla deniz taşımacılığı ve liman hizmetlerinde sürdürülebilir yöntemlerin kullanılması ve özellikle karbon emisyon oranlarının azaltılması hedeflenmektedir.²⁴

III. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER TARAFLAR KONFERANSI VE COP, CMP VE CMA KARARLARI

COP, BMİDÇS'ye taraf olan devletlerin düzenli olarak her yıl bir araya geldiği uluslararası bir zirvedir. Zirvelerdeki toplantılar iklim değişikliğiyle mücadele, iklim değişikliğine uyum, iklim değişikliğine ilişkin süreçlerin geliştirilmesi ve iklim değişikliğine yönelik politikaların uygulanmasına dönük kararları içermektedir. 1995'te Berlin'de düzenlenen ilk COP toplantısından günümüze

²² Scott C. Doney ve diğerleri, 'Ocean Acidification: The Other CO₂ Problem' (2009) 1(1) Annu Rev Mar Sci 169; Church JA and White NJ, 'Sea-Level Rise from the Late 19th to the Early 21st Century' (2011) 32 Surveys in Geophysics, 585.

²³ Rosamond L. Naylor ve diğerleri 'A 20-Year Retrospective Review of Global Aquaculture' (2021) 591(7851) Nature, 551.

²⁴ Evert A. Bouman ve diğerleri, 'State-of-the-Art Technologies, Measures, and Potential for Reducing GHG Emissions from Shipping' (2017) 52 Transp Res D Transp Environ, 408.



her yıl farklı ülkede iklim değişikliğinden kaynaklanan sorunlara çözüm üretebilmek adına tüm devletler toplantılara katılmaktadır.²⁵

COP toplantılarının genel amaçları arasında uluslararası iklim politikalarının belirlenmesi yer almaktadır. Özellikle iklim değişikliğiyle mücadele konusunda alınacak önlemler ve ülkelerin atacakları adımların öncelendiği toplantılarda uluslararası işbirliği hayati önem taşımaktadır. Küresel sıcaklık artış sınırının 1,5 derece ile sınırlandırılması ve sera gazı emisyonlarının azaltılması hedefleri, iklim değişikliğine dönük çözüm önerilere yönelik finansman sağlanması, iklim değişikliğine uyum projelerine destek sağlanması ve ülkelerin hesap verilebilirliğinin desteklenmesi COP toplantılarının genel yapısını anlatmaktadır.²⁶

COP toplantılarına örnek vermek gerekirse, önemli sayılabilecek dört konferanstan bahsedilebilir. Bunlardan ilki 1997’de düzenlenen COP 3’tür. Bu toplantıda Kyoto Protokolü kabul edilmiş ve gelişmiş ülkeler için bağlayıcı olan sera gazı azaltım hedefleri belirlenmiştir. Önemli COP toplantılarından ikincisi ise 2015’te Paris’te düzenlenen COP 21’dir. Bu toplantı sonrasında ise Paris Anlaşması kabul edilmiştir. İlgili anlaşmada, küresel sıcaklık artışlarının 2 derecenin altında tutulması ve hedefin 1,5 derece olması taraf devletlerce taahhüt edilmiştir. Bir diğer önemli COP toplantısı ise COP 26’dır. 2021 yılında Glasgow’da düzenlenen toplantıda kömür kullanımlarının azaltılması ve fosil yakıtlara dönük sübvansiyonların kademeli bir içimde sonlandırılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca toplantıda karbon nötr süreci değerlendirilmiştir. Bir diğer önemli COP toplantısı ise 2023’te düzenlenen COP 28’dir. Toplantıda, küresel emisyon azaltım hızını arttırmak ve iklim değişikliğinin etkilerinin azaltılmasına dönük finansal destek mekanizmalarını genişletmek taraf devletlerce tartışılmıştır.²⁷

COP toplantıları, küresel açıdan hedeflerin belirlendiği toplantılar olma özelliğiyle önem taşımaktadır. Ayrıca iklim değişikliğine ilişkin uzun vadeli hedeflerin belirlendiği bu toplantılar ülkelerin yasal çerçevelerini geliştirebilmeleri açısından referans nitelik taşımaktadır. COP toplantıları sonrası alınan kararların bağlayıcılığı ise toplantı çıktılarının ülkelere

²⁵ Gupta, *The History of Global Climate Governance*, 41.

²⁶ Scott Barrett, *Environment and Statecraft: The Strategy of Environmental Treaty-Making* (Oxford University Press 2003), 53.

²⁷ Robert Falkner, ‘The Paris Agreement and the New Logic of International Climate Politics’ (2016) 92(5) *Intl Aff*, 1107.



kararlaştırılma biçimine göre farklılık göstermektedir. Örneğın bazı COP kararları devletlerin doğrudan taraf oldukları protokol ve anlaşmaları içermektedir. Bununla beraber ilgili anlaşmalara, tarafları ulusal katkı beyanlarını verme konusunda yükümlü tutmaktadır. Bununla beraber ülkelerin COP kararları sonucunda alınan emisyon hedeflerine ulaşamamaları durumunda karşılaşacakları herhangi bir cezai yaptırım bulunmamaktadır. Bu süreçler haricinde COP toplantılarında alınan kararların büyük çoğunluğu tavsiye niteliğinde olmaktadır. İlgili kararların uygulanması konusu ülkelerin kendi inisiyatiflerindedir. COP kararları, doğrudan bağlayıcı olmamakla beraber siyasi taahhütlerdir. Bu nedenle kararlar bağlayıcı değildir. COP kararlarının uygulanması ülkelerin ulusal düzeyde ilgili süreçleri politika belgelerine entegre edip etmemeleriyle ilintilidir. Ancak yine de bu tür kararlar, ülkelerin kendileri üzerinde siyasi ve ahlaki baskı oluşturmakta ve uygulamada ciddi etkiler yaratabilmektedir.²⁸

CMP kararları ise yine Taraflar Konferansı kararları içerisinde yer almaktadır. İlgili kararların ayırt edici özelliğı ise protokol kararlarına ilişkin alınan kararları içermeleridir. Kyoto Protokolü'ne taraf olan ülkelerin bir araya gelerek almış oldukları kararları içeren bu toplantılar ilgili protokolün uygulanmasını sağlamak, küresel emisyon hedeflerinin belirlenmesi ve ülkelerin iklim değişikliğine dönük işbirliğı yapabilmelerine ilişkin süreçleri içermektedir. Bu toplantılarda teknik ve politik kararlar alınmaktadır. CMP kararları, BMDİDÇS kapsamında her sene toplanan COP toplantılarıyla eş zamanlı olarak düzenlenmektedir. İlgili kararlar ülkelerin emisyon azaltım hedeflerini, emisyonlarına ilişkin raporlama gerekliliklerini, karbon piyasalarının düzenlenme yöntemlerini, uyum ve finansman mekanizmalarını, sera gazı envanterlerini ve buna ilişkin doğrulama süreçlerini içerisinde barındırmaktadır.

CMA kararları ise CMP kararlarına benzer şekilde ilerleyen ancak bu kez Paris Anlaşması kapsamında alınan kararları içeren toplantıları içermektedir. İlgili kararlar Paris Anlaşması'nın uygulanmasını ve denetlenmesini sağlamak amacıyla oluşturulan ana karar mekanizmalarının bir sonucudur. CMA kapsamında alınan kararlar Paris Anlaşması'na taraf ülkelerce alınır ve küresel iklim rejiminin bir unsuru olarak iklim değişikliğıyla mücadele kapsamında önemli düzenlemeleri içerir. İlgili kararların ana konularını Paris Anlaşması'nın uygulanma kuralları içerisinde barındıran Paris Kural Kitabı'nın (Paris

²⁸ Christina Voigt, 'The Compliance and Effectiveness Mechanism of the Paris Agreement' (2016) 25(2) Review of European, Comparative & International Environmental Law, 161.



Rulebook) belirlenmesi, ulusal katkı beyanlarının gözden geçirilmesi ve güçlendirilmesi ile adaptasyon planları, iklim finansmanının geliştirilmesi, kayıp ve zarar mekanizmalarının düzenlenmesi, karbon piyasaları ve işbirliğine dönük mekanizmaların güçlendirilmesi ve son olarak küresel stok takip süreçlerinin yürütülmesi ve değerlendirilmesi oluşturmaktadır. CMA toplantıları, CMP toplantılarında olduğu gibi COP toplantıları ile eş zamanlı yürütülmektedir. Toplantıların genel amacını Paris Anlaşması'nın hedeflerine ulaşılmasını sağlamak için devletlerin iş birliği süreçlerinin yürütülmesi ve buna ilişkin düzenlenmelerin yapılması oluşturmaktadır.

Ulusal literatürde de iklim değişikliği ve küresel iklim politikaları üzerine yapılan çalışmaların giderek arttığı, ancak hâlâ sınırlı sayıda olduğu görülmektedir. Bu çalışmalar ağırlıklı olarak BMİDÇS, Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması gibi küresel iklim rejimlerinin Türkiye'ye etkilerini ve bu süreçte üstlenilen yükümlülükleri incelemektedir. Öztürk ve Öztürk,²⁹ BMİDÇS'den Paris Anlaşması'na uzanan dönemde Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası iklim anlaşmalarının tarihsel gelişimini ve yükümlülüklerini ele alarak, Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması'nın ulusal çevre politikaları üzerindeki etkilerini vurgulamış ve Türkiye'nin küresel iklim rejimine dâhil oluş sürecine ışık tutmuştur. Benzer biçimde, Sadioğlu ve Ağıralan,³⁰ COP 25 müzakereleri çerçevesinde iklim değişikliği tartışmalarını değerlendirmiş ve Türkiye'nin bu süreçteki konumunu inceleyerek, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki çıkar çatışmalarının müzakerelerin etkinliğini sınırladığını ortaya koymuştur. Demir³¹ ise Paris Anlaşması ve COP 26 kapsamında Türkiye'nin yükümlülüklerini ayrıntılı biçimde ele almış, ülkenin 2053 için açıkladığı “net sıfır emisyon” hedefi ve 2030 yılına kadar öngördüğü sera gazı azaltım stratejilerini tartışarak, Türkiye'nin kırılgan coğrafi yapısı nedeniyle iklim değişikliğine karşı daha fazla risk altında olduğunu belirtmiştir. Kaya³² ise Kyoto Protokolü'nden Paris Anlaşması'na geçiş sürecini tarihsel bir perspektifle ele almış; çevre sorunlarının uluslararası boyutunu ve devletlerin kolektif hareket

²⁹ Mehmet Öztürk ve Arzu Öztürk, 'BMİDÇS'den Paris Anlaşması'na: Birleşmiş Milletler'in İklim Değişikliğiyle Mücadele Çabaları' (2019) 12(4) Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 527, 533.

³⁰ Uğur Sadioğlu ve Erkan Ağıralan, 'İklim Değişikliği Çerçevesinde 25. Taraflar Konferansı (COP 25)' (2020) 11(Ek Sayı 1) KAÜİİBFD 361, 379.

³¹ Aynur Demir, 'Paris Anlaşması ve 26. Taraflar Konferansı (COP 26)'nda Türkiye Değerlendirmesi: Yükümlülükler ve Sorumluluklar' (2022) 15(2) Biological Diversity and Conservation 162, 163.

³² Hulusi Ekber Kaya, 'Kyoto'dan Paris'e Küresel İklim Politikaları' (2020) 4(10) Meriç Uluslararası Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi 165, 179.



etme zorunluluğunu vurgulamış, ayrıca gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki çıkar farklılıklarının küresel iklim müzakerelerinin önündeki en büyük engel olduğunu ifade etmiştir. Bu bağlamda ulusal literatürün sınırlı ancak değerli katkılar sunduğu; Türkiye'nin uluslararası iklim politikalarındaki konumunu anlamak ve küresel süreçlerle uyumlu ulusal politikalar geliştirmek için önemli bir zemin sağladığı görülmektedir.

Uluslararası Adalet Divanı'nın (ICJ) 23 Temmuz 2025 tarihli *Obligations of States in respect of Climate Change* başlıklı danışma görüşü COP ve CMA kararlarının uluslararası hukuk içindeki statüsüne önemli bir açıklık getirmiştir. Mahkeme, bu kararların her durumda doğrudan bağlayıcı olmadığını kabul etmekle birlikte özellikle Paris Anlaşması gibi çok taraflı çevre antlaşmalarının yorumuna ışık tutan “sonraki anlaşmalar” niteliği taşıyabileceklerini vurgulamıştır. Böylelikle COP kararları yalnızca siyasi taahhütlerin ifadesi olarak değil; devletlerin antlaşma yükümlülüklerini somutlaştıran ve yorumlayan araçlar olarak da değerlendirilebilmektedir.

Mahkeme ayrıca COP kararlarının bağlayıcı etki yaratmasının devlet uygulamaları ve hukuki yükümlülük bilinci ile desteklenmesine bağlı olduğunu belirtmiştir. Bu yaklaşım COP kararlarını uluslararası hukukta ikincil normatif kaynaklar haline getirerek devletlerin iklim değişikliğiyle mücadeledeki yükümlülüklerini güçlendirmektedir. Dolayısıyla ICJ'nin görüşü COP kararlarının yalnızca politik yönlendirme belgesi değil; uygun koşullar altında devletler için hukuken bağlayıcı sonuçlar doğurabilecek birer normatif çerçeve olduğunu ortaya koymaktadır.

IV. BULGULAR: BMİDÇS VE COP, CMA İLE CMA KARARLARI

Son yirmi yılda iklim politikası alanında okyanus ve denizel çevreye ilişkin sorunlarına dair farkındalık artmıştır. Bu farkındalık, iklim ve okyanus yönetimi süreçlerinin daha fazla yakınlaşması sonucunu doğurmuştur. BMİDÇS ve onu takip eden anlaşmalar, tarafların sera gazı emisyonlarını azaltmak ve iklim değişikliğine uyum sağlamak için üzerinde çalıştıkları evrensel bir uluslararası hukuk mimarisini temsil etmektedir. Daha geniş bir katılım anlayışıyla BMİDÇS kapsamındaki konularda yetkili olan kabul edilmemiş kuruluşların (özel gözlemci olmak için kabul sürecini tamamlamamış olanlar) sözleşme organlarının oturumlarına katılmalarına izin verilmektedir. Taraf olmayanlar, temsilcileri BMİDÇS sürecine bilgi vererek katılma hakkına sahip olan, ancak oy hakları veya karar müzakere ayrıcalıkları olmayan gözlemci devletleri ve gözlemci örgütleri içermektedir. Gözlemci devletlere ek olarak, taraf



olmayanlar, Birleşmiş Milletler sistemindeki ihtisas kuruluşları, diğer hükümetlerarası kuruluşlar ve sivil toplum kuruluşları gibi çok çeşitli kuruluşları (özel gözlemci statüsü verilmiş olanlar) kapsamaktadır.³³

BMİDÇS'nin giriş bölümünde ve 4. Maddesinde kıyı bölgeleri yönetimi için entegre planlarda deniz su seviyesinin yükselmesinin adalar ve kıyı bölgeleri üzerindeki olası olumsuz etkilerinden açıkça bahsedilmekte ve okyanusu esas olarak sera gazı yutakları ve rezervuarlarının dar ama önemli bir bileşeni olarak kabul etmektedir.³⁴ Bununla birlikte, okyanus ve denizler tarihsel olarak hem COP toplantılarında hem özel müzakerelerde hem de yan etkinliklerde çok az ilgi görmüştür.³⁵ Okyanusun uluslararası iklim rejimi tarafından bu şekilde ayrık olarak ele alınması, BMİDÇS'nin geniş kapsamı ve çok taraflı iklim müzakerelerinin geleneksel olarak iklim değişikliğinin atmosfer, karasal ekosistemler ve ekonomi üzerindeki antropojenik doğası nedenlerine ve sonuçlarına odaklanmış olmasıyla açıklanabilir.³⁶ İklim politikasında okyanus ve denizlere ilgili ilk çevresel tartışmalar azaltıma odaklanmıştır.³⁷ Tarihsel olarak devletler, okyanus ve denizlerin küresel iklim sistemi içindeki rolüne ilişkin sınırlı anlayışın bir sonucu olarak ve hali hazırda karmaşık olan bir sürece finansman veya teknoloji transferi gibi oldukça tartışmalı konuları eklemek durumunda kalacakları için okyanus ve denizlerle ilgili konuları uluslararası iklim rejimi gündemine alma konusunda genellikle siyasi irade eksikliği göstermiştir.

2015 yılında düzenlenen COP 21'de bazı devlet ve devlet dışı aktörler, iklim değişikliğinin etkilerini hafifletme ve iklim değişikliğine uyum sağlamak için ölçeklendirilebilir stratejiler bağlamında okyanus temelli çözümleri gönüllü olarak politik tartışmalara dahil etmiştir. Sonuç olarak ortaya çıkan Paris Anlaşması, küresel ısınmayı 2 derecenin çok altında ve ideal olarak 1,5 derece ile sınırlandırma nihai hedefini belirlemiş ve okyanus ve denizler de dahil olmak

³³ Bobbi-Jo Dobush ve diğerleri 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) Climate Policy, 254.

³⁴ Bleuenn Guilloux ve Romain Schumm, 'Which International Law for Ocean and Climate?' (Ocean and Climate Platform, October 2016), 79.

³⁵ Yassir A. Eddebbar ve diğerleri, 'The Oceans and the UN Framework Convention on Climate Change' (2015) 24(3) Limnol Oceanogr Bull, 69.

³⁶ Bleuenn Gaëlle Guilloux, 'Ocean and Climate Regime Interaction' (2020) 34(1) Ocean Yearbook Online, 43.

³⁷ David Freestone, 'Editorial - Climate Change and the Oceans' (2009) 3(4) Carbon & Climate Law Review, 383.



üzere tüm ekosistemlerin bütünlüğünü sağlamanın önemini ilk kez ortaya koymuştur. Bu durum, denizel biyoçeşitlilik ve ekosistem bütünlüğü risklerinin iklim eylemi düşünülürken taraflarca yeterince dikkate alınmadığına dair uzun süredir devam eden endişelere cevap vermektedir.³⁸ Bununla birlikte, okyanus ve denizlere ilişkin bu karar esasen politik kalmaya devam etmekte olup yasal bir etkisi yok denecek kadar azdır.³⁹

COP21'in ardından okyanus ve denizlerin iklim müzakerelerine dahil edilmesine yönelik ilgi artmıştır. Hükümetler 2016 yılında IPCC'den değişen iklimde okyanus ve kriyosfer üzerine bir özel rapor hazırlamasını talep etti. COP22'de, Küresel Okyanus Forumu tarafından düzenli olarak düzenlenen 'Okyanus Eylem Günleri' kamuya açık 'yeşil bölge' alanından özel 'mavi bölge' alanına taşınarak daha fazla görünürlük kazandı. Ayrıca hükümetler, uluslararası kuruluşlar, sivil toplum kuruluşları, bilim kurumları ve özel sektörü içeren çok paydaşlı bir girişim "Okyanuslar ve İklim Eylemi Yol Haritası"nı (ROCA) başlattı. COP23'teki Fiji Dönem Başkanlığı, BMİDÇS sürecinde okyanus ve denizlerin daha fazla dikkate alınması ve okyanus ve iklim değişikliğinden etkilenen öncelikli alanlarda eylemlerin artırılması amacıyla "Okyanus Yolu"nu açıkladı.⁴⁰

Genişliği, derinliği, dinamik sirkülasyonu, biyojeokimyası ve suyun yüksek ısı kapasitesi nedeniyle okyanus ve denizler, iklim sistemi üzerinde benzersiz bir hakimiyete sahiptir. Örneğin okyanus ve denizler, 1955'ten bu yana insan kaynaklı sera gazı emisyonları tarafından oluşturulan aşırı ısının yaklaşık %93'ünü alarak⁴¹ fosil yakıtların karbon emisyonlarının gerçek maliyetini engellemiştir. Dahası okyanus ve denizler, her yıl küresel karbon emisyonlarının dörtte birinden fazlasını, yani kabaca Çin'in yıllık toplam karbon emisyonuna eşdeğer bir miktarı emmektedir.⁴² Bu karbon ve ısı alımının gelecekte de devam

³⁸ Daniel Klein ve diğerleri, *The Paris Agreement on Climate Change: Analysis and Commentary* (Oxford University Press 2017), 4.

³⁹ Bleuenn Gaëlle Guilloux, 'Ocean and Climate Regime Interaction' (2020) 34(1) *Ocean Yearbook Online*, 43.

⁴⁰ Bakınız: IPCC, *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (2019).

⁴¹ Sydney Levitus ve diğerleri, 'World Ocean Heat Content and Thermosteric Sea Level Change (0-2000 m) 1955-2010' (2012) 39 *Geophys Res Lett*, 2.

⁴² Corinne Le Quéré ve diğerleri, 'Global Carbon Budget 2015' (2015) 7 *Earth Syst. Sci. Data*, 349.



etmesi beklenmektedir ve okyanus ile gelecekteki emisyon azaltma hedefleri ve stratejileri için önemli etkiler barındırmaktadır.⁴³

Karadaki faaliyetlerin (örneğin ormansızlaşma) aksine, okyanus ve denizlere ilişkin sorunlar belirsiz ve karmaşık görünse de politika yapımcıların endişeleriyle doğrudan ilgili olmayabilir. Dahası, BMİDÇS'nin son dönemlerde pek çok uluslararası işbirliği için bir platform olma etkinliği sorgulanmaktadır.⁴⁴ Karmaşıklığı ve belirsizliği oldukça fazla olan okyanus ve denizel çevreye ilişkin sorunlar, BMİDÇS sürecini daha da karmaşık ve hatta daha az verimli hale getirebilmektedir. Ancak bu zorluklar okyanus ve denizlerin iklim müzakerelerinde geri planda bırakılmasını haklı çıkarmamaktadır. Bunun aksine, BMİDÇS'de okyanus konularının açık, basit ve ilgili bir şekilde ele alınması gerekmektedir. Çünkü okyanus ve denizel çevreye ilişkin süreçler ortak çözümler bulmak için birleştirici bir alan olma görevi görebilir ve oldukça kutuplaşmış bir BMİDÇS atmosferinde yeni ittifaklar kurulmasına yardımcı olabilir. Son olarak, okyanus ve denizel çevreye ilişkin yeni sorunlar ortaya çıktıkça (örneğin Arktik Okyanusu'ndaki değişiklikler ve ilgili jeopolitik sorunlar), BMİDÇS bünyesinde bir okyanus düzenleme mekanizmasının bulunması, gelecekteki iklim-okyanus/deniz sorunlarının proaktif bir şekilde çözülmesi için yasal bir çerçeve görevi görebilir.⁴⁵

195 ülkenin 12 Aralık 2015 tarihinde COP 21'de Paris Anlaşmasını kabul etme kararı, iklim değişikliği politikası için tarihi bir dönüm noktası ve çok taraflı diplomaside büyük bir başarı olmuştur. Yaklaşık yirmi yıl önce kabul edilen Kyoto Protokolünden farklı olarak Paris Anlaşması, iklim değişikliğinin etkileri ve uyum konusuna belirgin bir şekilde odaklanmaktadır. Bu değişim, okyanuslara ve deniz ekosistemlerine yönelik politikalar açısından potansiyel olarak önemli bir gelişmedir. Okyanus ve denizlerin iklimi düzenlemede ve insan kaynaklı karbon emisyonlarını absorbe etmede oynadığı merkezi role rağmen Paris Anlaşmasından önce iklim diplomasisi okyanus ve denizlere çok az ilgi göstermiştir. Her ne kadar 1992 BMİDÇS deniz ekosistemlerinin sera gazı yutakları ve rezervuarları olarak önemini resmen tanımış olsa da okyanus, deniz

⁴³ Bobbi-Jo Dobush ve diğerleri 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) Climate Policy, 254.

⁴⁴ David G. Victor, *Global Warming Gridlock: Creating More Effective Strategies for Protecting the Planet* (Cambridge University Press 2011), 45.

⁴⁵ Bobbi-Jo Dobush ve diğerleri 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) Climate Policy, 254.



veya kıyı ekosistemleri sonraki COP müzakerelerinin büyük ölçüde dışında bırakılmıştır. Paris Anlaşması, okyanus ve denizlerle ilgili yan etkinliklerin artması, okyanus bilimcilerinin ve sivil toplum kuruluşlarının daha fazla katılımı ve 22 taraf devletin “Çünkü Okyanus Deklarasyonunu” imzalamasıyla kanıtlandığı üzere, okyanus ve denizlerin iklim müzakerelerinde tanınması için önemli bir dönüm noktasını temsil etmiştir. Ayrıca okyanus ve deniz ekosistemlerinin resmi olarak tanınmadığı Kyoto Protokolünün aksine Paris Anlaşması, Giriş bölümünde okyanus ve denizlere açıkça yer vermektedir.⁴⁶

BMİDÇS kapsamında alınan COP, CMA ve CMP kararlarında iklim değişikliğinin denizel ekosistemlere dönük düzenlemeleri ve iklim değişikliğinin denizel ekosistemler üzerindeki etkilerini sınırlamak adına alınan kararlar sınırlıdır. Ancak son dönemde denizel çevre politikalarına ve iklim değişikliğinin denizel ekosistemler üzerindeki etkisini araştırmaya, düzenlemeye ve bu etkiye yönelik önlem almaya dönük kararlar gündeme gelmektedir. Nitekim okyanus, küçük ada devletleri ve denizel çevreye ilişkin süreçler son dönemlerde yapılan COP toplantılarında oldukça fazla tartışılmıştır. Aşağıda COP, CMA ve CMP kararlarında okyanus ve deniz ekosistemlerine ilişkin hükümler ilgili sınıflandırma birimleri çerçevesinde gösterilmiştir.

V. DEĞERLENDİRME: DENİZEL ÇEVRE POLİTİKALARI VE KÜRESEL İKLİM REJİMİNDEKİ YERİ

Grafik 1’de COP kararlarının araştırma yöntemi bölümünde belirtilen denizel çevre politikası kategorilerine göre dağılımı gösterilmiştir. Grafik 1 özelinde yapılan değerlendirme neticesinde COP kararlarının neredeyse tümünde küresel iklim rejiminin başat unsuru olarak küçük ada devletlerinin dirençliliği bulunmaktadır. Neredeyse her COP toplantısının çıktıları arasında yer alan küçük ada devletlerinin dirençliliği, yapılan ilk COP toplantısından günümüze uzanan toplantıların pek çoğunda bulunmaktadır. Karaca’nın⁴⁷ çalışması ada ekosistemlerinin sınırlı alan, izolasyon ve özgün doğal koşullar nedeniyle iklim değişikliğine karşı son derece kırılgan olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bulgu, COP kararlarında neredeyse her toplantıda öne çıkan küçük ada devletlerinin dirençliliği vurgusuyla tutarlıdır.

⁴⁶ a.g.m, 257.

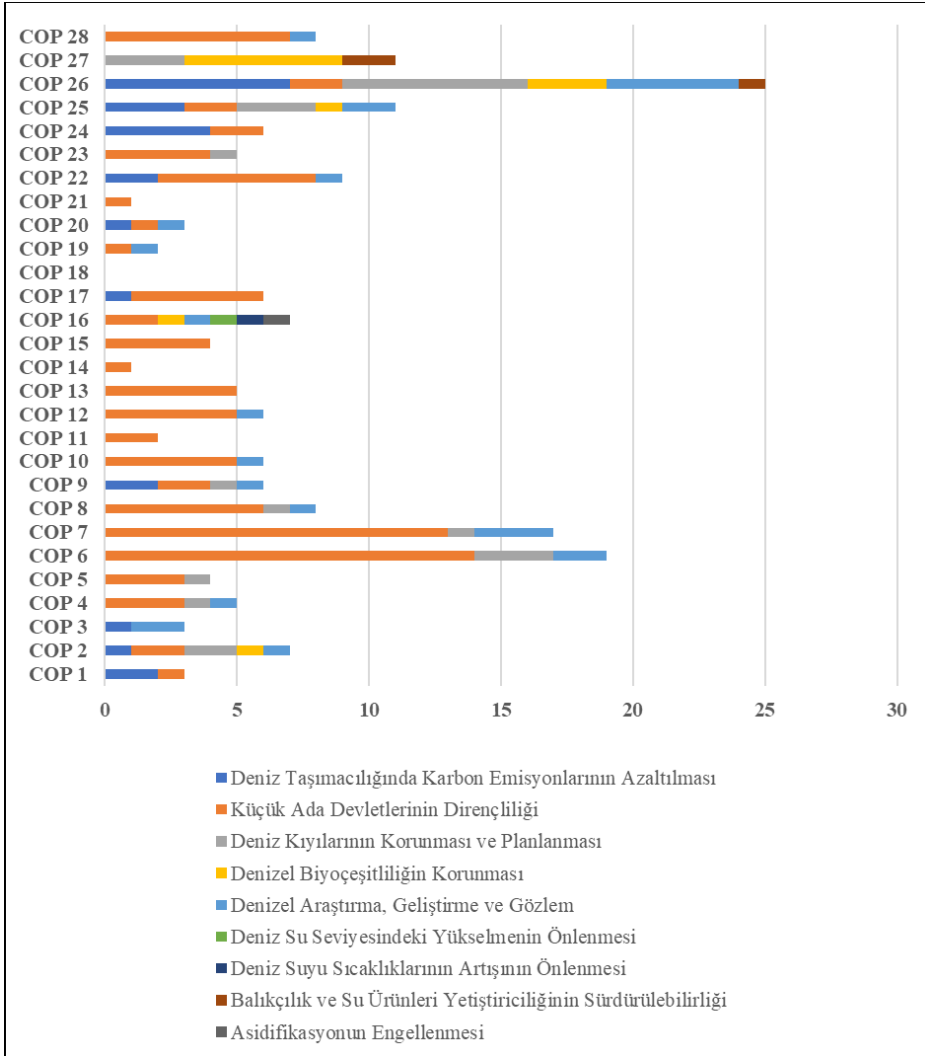
⁴⁷ Ümmühangül Karaca ve Çiğdem Kaptan Ayhan, ‘İklim Değişikliğinin Adalar Üzerindeki Etkileri ve Ekolojik Kırılganlık Üzerine Bir Değerlendirme’ (2025) 6(11) Lapseki Meslek Yüksekokulu Uygulamalı Araştırmalar Dergisi 9, 13.



Grafik 1 özelinde yapılacak bir diğer değerlendirme ise COP 2 ve COP 16'da kendine yer bulmuş olsa da denizel biyoçeşitliliğin korunmasına ilişkin alınmış olan kararlardır. Bu bakımdan özellikle denizel biyoçeşitliliğin korunması son yıllarda daha önemli bir hal almıştır. Özellikle COP 25, COP 26 ve COP 27'nin ana konu başlıklarından birini denizel biyoçeşitliliğin korunması almıştır. Böylelikle, son dönemde küresel iklim rejiminin konu başlıklarından birisinin denizel biyoçeşitliliğin korunması olduğunu söylemek hatalı olmayacaktır. TÜDAV'nin raporu,⁴⁸ Türkiye denizlerinde su sıcaklıklarının yükselmesi, deniz seviyesinin artışı ve biyolojik çeşitlilik üzerindeki baskıları ayrıntılı biçimde belgelemiştir. Bu gözlemler COP 25 sonrası kararlarda denizel biyoçeşitliliğin korunmasının öncelikli gündem haline gelmesiyle paralel bir gelişmeye işaret etmektedir.

Küçük ada devletlerinin dirençliliği konusunda ise neredeyse tüm COP toplantılarında önemli konular ele alınmıştır. Özellikle küçük ada devletlerinin küresel iklim rejiminden dışlanmaması ve pek çok komisyonda söz sahibi olabilmeleri adına ilgili devletlere oy kullanma ve temsil etme yetkisi tanınmıştır. Bu bakımdan küresel iklim rejiminin okyanusla doğrudan bağlantılı olması ve ekonomilerinin çoğunlukla okyanusla sınırlı olması nedeniyle küçük ada devletlerine özel bir ihtimam gösterdiğini söylemek hatalı olmayacaktır. Küçük ada devletlerinin dirençliliğinin bir diğer önemli hususunu da ilgili devletlerin herhangi bir deniz su seviyelerinin yükselmesi sorununda veya okyanusların kirlenmesi sorununda doğrudan ekonomi ve ülkelerinin fiziksel bütünlüğünün parçalanması sonucuna doğru evrilebilmeleridir.

⁴⁸ Barış Salihoğlu ve Bayram Öztürk. *İklim Değişikliği ve Türkiye Denizleri Üzerine Etkileri* (Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2021) 33.

Grafik 1: COP Kararları ve Denizel Çevre Politikası Kategorileri

Grafik 1 özelinde incelenecek bir diğer husus ise COP 1 sürecinden bu yana küresel iklim rejiminin önemli bir konusunu oluşturan deniz taşımacılığında karbon emisyonlarının azaltılması sürecidir. COP 22'den itibaren yeniden önemli bir konu haline alan deniz taşımacılığında karbon emisyon oranlarının azaltılması süreci, özellikle küresel iklim rejiminin bir parçası olan küresel ulaştırma politikalarının bir bileşenin oluşturmaktadır. Böylelikle, iklim



değişikliği kaynaklı sorunların önemli bir parçası olan ulaştırmadan kaynaklanan emisyon oranları küresel iklim rejimi açısından deniz ulaştırması bağlamında da değerlendirilmiştir.

Bir diğer konu başlığı olan denizel araştırma, geliştirme ve gözlem sınıflandırma biriminde ise küresel iklim rejiminin başat unsuru arasında yer alan okyanus ve denizlere ilişkin bilimsel bilgi eksikliğine değinilerek bu konu başlıkları çerçevesinde araştırma, geliştirme ve gözlem yapılmasına ilişkin faaliyetlerin desteklenmesine ilişkin kararlar alınmıştır. İlgili sürece dönük özellikle COP 6, COP 7, COP 25 ve COP 26 dönemlerinde önemli kararlar alınmış ve küresel iklim rejimi açısından önemi belirtilmiştir. Özellikle iklim ve okyanus arasındaki bağlantının incelenmesi ve bu bağlantının ilgili gözlem sistemlerinin kurularak ve uluslararası işbirliği ile bilgi alışverişinin sağlanarak gerçekleştirilmesinin kararlaştırıldığı bu toplantılarda okyanus ve denizler hakkında bilimsel bilginin azlığına değinilmiştir. Bu nedenle, COP toplantılarının çıktıları arasında yer alan bu kararlar, geleceğe dönük karar alma mekanizmalarını ve küresel iklim rejiminin sürdürülebilirliğini sağlamaktadır. Tittensor ve diğerlerinin korunan deniz alanlarında iklim adaptasyonu ile biyoçeşitliliğin entegrasyonuna yönelik çalışması,⁴⁹ COP toplantılarında okyanuslar hakkındaki bilimsel bilgi eksikliğini gidermeye yönelik araştırma ve gözlem kararlarının önemini pekiştirmektedir.

Grafik 1’de görülebileceği üzere, deniz kıyılarının korunması ve planlanması da küresel iklim rejiminin önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. Özellikle doğrudan okyanus ve deniz ekosistemi içerisinde yer almayan ancak ekosistemin bir bileşenini oluşturan kıyılar ve kıyılarda yer alan yapıların, tesislerin ve yaşam alanlarının planlanması konusu küresel iklim rejimi açısından hayati bir konuyu oluşturmaktadır. Bu açıdan özellikle COP 25, COP 26 ve COP 27 toplantılarında deniz kıyılarının korunması ve planlanması toplantının tarafı olan devletlerin üzerinde anlaştıkları ortak hususu oluşturmaktadır. Kurnaz’ın Türkiye’nin iklim değişikliğine uyum süreçlerine ilişkin çalışması⁵⁰ kıyı ekosistemleri ve kıyı alanları planlamasının ulusal düzeyde kritik öncelikler arasında belirlendiğini göstermektedir. Bu tespit, COP 25–27 döneminde deniz kıyılarının korunması ve planlanmasına ilişkin alınan kararların artan önemini desteklemektedir.

⁴⁹ Tittensor ve diğerleri, ‘Integrating Climate Adaptation and Biodiversity Conservation in The Global Ocean’ (2019) 5(11) Sci Adv 5.

⁵⁰ Mehmet Levent Kurnaz ‘İklim Değişikliği ve Uyum Süreçlerinde Türkiye’ (2023) 7(1) Resilience 199, 201.



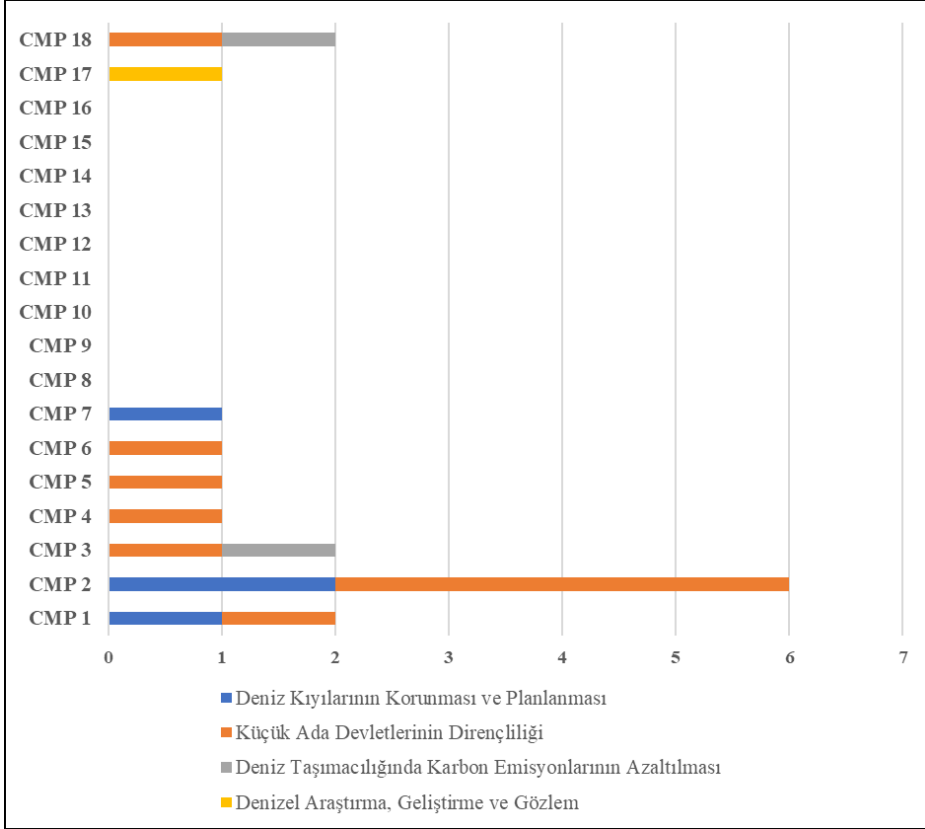
Son olarak, COP toplantılarının özellikle son yıllarda denizel çevre açısından önemini arttıran konu başlıkları arasında balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinin sürdürülebilirliği, deniz su seviyesindeki yükselmenin önlenmesi ve deniz suyu sıcaklıklarındaki artışın azaltılması ve asidifikasyonun önlenmesi yer almaktadır. İlgili konular küresel iklim rejiminin konu başlıkları düşünüldüğünde okyanus ve denizlere ilişkin karar alma süreçlerinde yer alan konuların okyanus ve denizler için spesifik kategoriler oluşturulduğu görülmektedir. Bu bakımdan denilebilir ki COP toplantıları sonrası alınan kararların yıllar içerisinde okyanus ve denizel çevre politikaları açısından yapılan değerlendirmeler neticesinde ayrıksı bir hale gelmekte ve iklim değişikliğinin etkilerini azaltmada önemini arttırmaktadır.

Aşağıda ise CMP kararları ve denizel çevre politikası kategoriler çerçevesinde küresel iklim rejiminin bir diğer unsuru incelenmiştir. Kyoto Protokolü ve ona ilişkin süreçlerin değerlendirilmesini içeren ve COP toplantılarıyla eş zamanlı olarak düzenlenen CMP toplantıları küresel iklim rejimi içerisinde denizel çevre politikalarını barındıran bir diğer karar mekanizmasını oluşturmaktadır. Ancak ilgili toplantılar sonucunda alınan kararlarda denizel çevre politikalarına ilişkin yalnızca dört kategoride toplanabilecek kararlar bulunmaktadır. Bu bakımdan ilgili toplantı kararlarından yarısında denizel çevre politikalarına ilişkin hükümler bulunmamaktadır. Bununla beraber denizel çevre politikasına ilişkin kararlar ise yalnızca dört başlık altında toplanabilmektedir.

Kyoto Protokolünün imzalanmasında sonra gerçekleşen CMP toplantılarının kararlarının denizel çevre politikaları açısından en önemli konu başlığını küçük ada devletlerinin dirençliliği oluşturmaktadır. Bu konu başlığında özellikle iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında küçük ada devletlerinin savunmasız durumu ve bu durum karşısında taraf devletlerin ilgili küçük ada devletlerini küresel iklim rejiminin doğal bir parçası görme ve taleplerine öncelik verme değerlendirilmiştir. Böylelikle iklim değişikliğine karşı okyanus ve denizel çevre açısından ekonomik, sosyal ve çevresel faktörler nedeniyle en az direnci bulunan küçük ada devletlerinin dirençliliği oy haklarının artırılması, komisyonlarda daha fazla yer verilmesi ve hedeflerin temel bileşenini oluşturmaları açısından önem kazanmıştır.



Grafik 2: CMP Kararları ve Denizel Çevre Politikası Kategorileri



CMP toplantıları sonucunda ortaya çıkan bir diğer denizel çevre politikası kategorisini ise deniz taşımacılığında karbon emisyon oranlarının azaltılması oluşturmaktadır. İlgili konu başlığı yalnızca CMP 3 ve CMP 18 toplantılarında görüşülerek karara bağlanmıştır. Bu açıdan, küresel iklim rejiminin kurucu unsurları olan devletlerin Kyoto Protokolü kapsamında alınan kararlarda deniz taşımacılığındaki emisyon oranlarının azaltılmasını önemli bir unsur olarak görmedikleri belirtilebilir. Buna bağlı olarak, CMP 17 toplantısı sonucu denizel araştırma, geliştirme ve gözleme ilişkin alınan tek karar gözetildiğinde taraf devletlerin ilgili iki denizel çevre politikası kategorisine dönük kararlarının eksik kaldığı ifade edilebilir.

Kısaca CMP toplantıları değerlendirildiğinde, Kyoto Protokolüne taraf devletlerin COP toplantılarıyla eş zamanlı olarak gerçekleştirmiş oldukları bu toplantılarda denizel çevre politikalarına dönük kararların diğer kararlara oranla



az olduğu belirtilebilir. Bunu, CMP 8 ve CMP 16 aralığında denizel çevre politikalarına dair herhangi bir kararın alınmaması göstermektedir. Böylelikle okyanus ve denizlere ilişkin küresel iklim rejiminin gerçekleşen özellikle Kyoto Protokolü sonrasında herhangi bir patika değişiminin olmadığını söylemek hatalı olmayacaktır. Aşağıda, Kyoto Protokolü sonrası BMİDÇS özelinde yenilenen ve yine küresel iklim rejimi için başat unsurlardan birini oluşturan Paris Anlaşmasının COP toplantılarıyla eş zamanlı olarak düzenlenen CMA toplantılarının sonunda açıklanan kararlar üzerine bir değerlendirme yapılacaktır.

CMP kararlarının bir diğer bileşenini ise deniz kıyılarının korunması ve planlanması oluşturmaktadır. Küresel iklim rejimi açısından hayati bir unsur olan kıyıların korunması ve planlanması Kyoto Protokolüne taraf ülkelerin toplantılarında da ön plana çıkmış temel bir unsur olarak yer almaktadır. Özellikle ilk CMP toplantılarında kendine yer bulan bu kategoride okyanus ve denizlere kıyısı olan ülkelerin kıyı koruma ve planlama süreçlerinde ortak bir tutum belirlemesi gerekliliği ifade edilmiştir. Ortak bir tutum belirlemenin temel koşulunu ise bütünlük kıyı alanları yönetimi oluşturmaktadır. Bu açıdan, taraf ülkelerin iş birliği içerisinde bütünlük kıyı alanları yönetim planlarının entegre edilmesi diğer devletlerin kıyılarını kirletmeden kendi kıyılarını korumaları önerilmiştir.

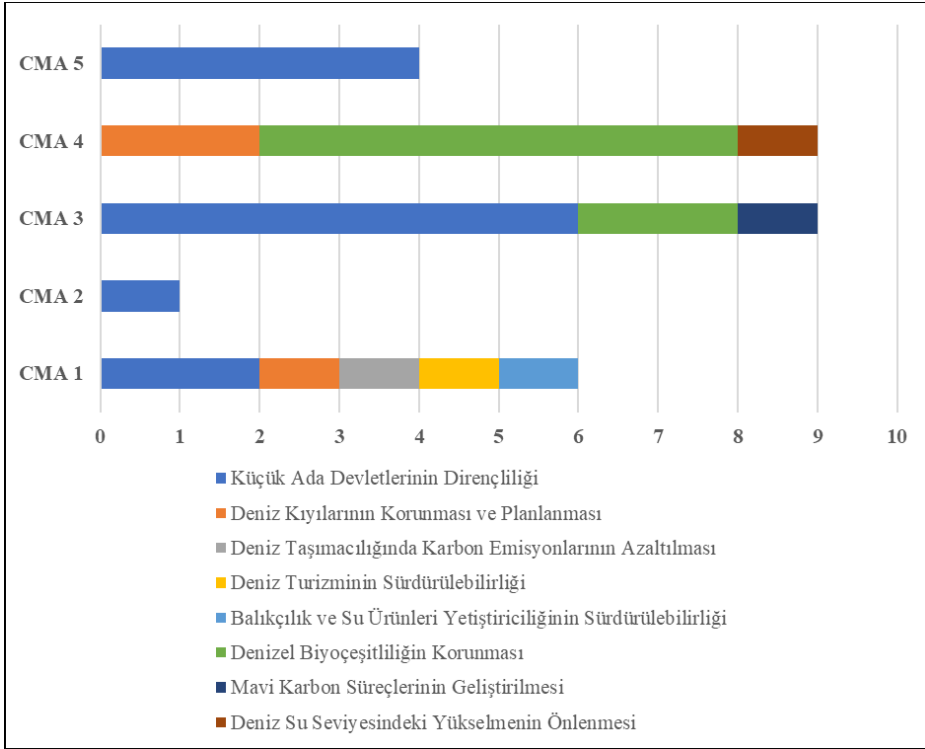
CMP kararlarından farklı olarak, CMA kararları Paris Anlaşmasının okyanus ve denizlere ilişkin hükümlerini içerisinde barındırmıştır ve buna ilişkin denizel çevre politikalarını ilgilendiren kararları alarak konunun önemini göz önünde bulundurmıştır. Toplam beş kez düzenlenmiş olan CMP toplantıları sonucu denizel çevre politikalarına dair sekiz kategoride kararlar alınmıştır.

Bu kararlardan ilkinin, yine küçük ada devletlerinin dirençliliği oluşturmaktadır. Grafik 3'te görüleceği üzere Paris Anlaşması sonrası artan iklim krizine çözüm bulma arayışları kapsamında CMP kararlarında da bir önceki CMA kararlarında olduğu gibi küçük ada devletlerinin dirençliliği ön plana çıkmıştır. Bu hususta özellikle, artan deniz suyu sıcaklıkları ve deniz su seviyelerindeki yükselme sonucu oluşabilecek afetlerden doğrudan etkilenecek olan küçük ada devletlerine dönük kararlar artış göstermiştir. Neredeyse tüm CMA toplantılarında görüşülen ve karar varılan ortak husus küçük ada devletlerinin dirençliliğine dönük stratejiler arttırılması ve küçük ada devletlerine küresel iklim rejiminde daha fazla yer verilmesidir.



CMA toplantıları sonucunda alınan kararlardan çoğunluğu oluşturan bir diğerini ise denizel biyoçeşitliliğin korunması oluşturmaktadır. Grafik 3'te görüldüğü üzere özellikle CMA 3 ve CMA 4'te denizel biyoçeşitliliğin korunması küresel iklim rejiminin temel unsurunu oluşturmuştur. Bu bakımdan, özellikle Paris Anlaşmasının okyanus ve denizlerin korunması açısından önemli bir fırsat penceresi sunduğu düşünüldüğünde buna ilişkin kararların da alınmış olması önem taşımaktadır. İklim değişikliğinin etkilerinin okyanus ve denizel ekosistem için yarattığı olumsuz koşullar ve deniz suyu sıcaklıklarının artmasıyla birlikte değişen iklim koşulları ile yüksek sıcaklıklara uyum sağlayabilen istilacı türlerin okyanus ve deniz ekosistemine uyum sağlayarak baskın türler haline gelmeleri denizel biyoçeşitliliğin korunmasını CMA kararları nezdinde de önemli bir konuma getirmiştir.

CMA kararlarının bir diğer önemi de yine Grafik 3'te incelendiği gibi okyanus ve denizel çevre politikalarına ilişkin kategorilerin çeşitlenmiş olmasıdır. Grafik 1'de görülen COP kararlarında da benzer bir değişim yaşandığı düşünüldüğünde Paris Anlaşmasının özellikle okyanus ve denizel çevre politikalarına dair küresel iklim rejimine ilişkin süreçlerde yer alan kararların içeriğinin farklılaştırmasıdır. Bu bakımdan CMA kararları incelendiğinde deniz kıyılarının korunması ve planlanması ile deniz taşımacılığında karbon emisyonlarının azaltılması kararları varlığını korurken; bunlara ek olarak deniz turizminin sürdürülebilirliği, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinin sürdürülebilirliği, mavi karbon süreçlerinin geliştirilmesi ve deniz su seviyesindeki yükselmenin önlenmesi kategorileri eklenmiştir. Bu bakımdan özellikle mavi karbon süreçlerinin geliştirilmesi süreci mercanların korunması ve deniz çayırılarının da korunma süreçlerini içerisinde barındırdığından diğer süreçlerden farklı ve yenilikçi bir süreci beraberinde getirmektedir. Yakın dönemde kabul edilen High Seas Treaty (BBNJ Anlaşması) denizel biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin bağlayıcı hükümler getirmiştir. Bu gelişme, CMA kararlarında deniz biyoçeşitliliği, balıkçılık ve mavi karbon süreçlerine dair yeni kategorilerin ortaya çıkışıyla paralellik göstermektedir.


Grafik 3: CMA Kararları ve Denizel Çevre Politikası Kategorileri


SONUÇ

Çalışma bir bütün olarak değerlendirildiğinde, denizel çevre politikaları ve COP, CMP ve CMA kararlarının ortaklaştığı hususlar üzerinde bir araştırma yapıldığı görülmektedir. Bu açıdan, küresel iklim rejimi açısından BMİDÇS'nin yaratmış olduğu etkinin COP, CMP ve CMA kararları bakımından incelenmiş olması denizel çevre politikalarının sınıflandırma birimlerinin tarihsel açıdan nasıl değiştiğinin gösterilmesini sağlamıştır. Buna ek olarak küresel iklim rejiminde denizel çevre politikalarının öneminin azaldığı veya arttığına ilişkin fikir sahibi olunması ve hangi denizel çevre politikasının diğerlerine nazaran küresel iklim rejiminde ön plana çıktığı gösterilmiştir.

COP kararları değerlendirildiğinde, küçük ada devletlerinin dirençliliği tüm yıllar içerisinde ön plana çıkan bir sınıflandırma birimini oluşturmuştur. Bu bağlamda, özellikle küçük ada devletlerinin iklim değişikliğinden kaynaklanan sorunlara karşı mücadele edebilmesi süreçlerine küresel iklim rejimi açısından



önem verilmiştir denilebilir. Yine de ilgili kararların içeriği incelendiğinde küçük ada devletlerinin çoğunlukla temsil süreçlerine dönük kararlar alındığı gözlemlenmiştir. Böylelikle, bağlayıcı niteliği olmayan COP, CMP ve CMA kararlarında küçük ada devletlerinin temsil kapasitelerinin artırılması ve küresel iklim rejimi içerisinde bir aktör olarak taraf devletlerce tanınması sağlanmıştır.

Kararlar niceliksel olarak incelendiğinde bir diğer önemli konu başlığı olan denizel biyoçeşitliliğin korunması sürecinde ise COP, CMP ve CMA kararları birbirlerinden ayrışsalar da zamansal açıdan aynı çizelgeye oturmaktadır. Özellikle CMA kararları incelendiğinde Paris Anlaşması sonrası taraf devletlerin denizel biyoçeşitliliğe dönük karar alma süreçlerini hızlandırdıkları ve iklim değişikliğinin yarattığı sorunların okyanus ve denizler açısından önemine dönük önlemler aldıkları sonucuna ulaşılabilir. Buna karşıt olarak, Kyoto Protokolünün taraflar konferansı olan CMP kararlarında denizel biyoçeşitliliğin henüz gündemde olmadığı ve buna dönük karar alma süreçlerinin eksik bırakıldığı görülmektedir. Ek olarak, COP kararlarına bakıldığında yine Paris Anlaşmasının imzalandığı süreç sonrasında yapılan COP toplantılarında denizel çevreye ilişkin karar alma süreçlerinin hızlandığı görülmektedir. Bu bakımdan, COP 25 özellikle iklim değişikliğine ilişkin sorunların okyanus ve denizel çevre açısından incelenmesinde bir başlangıç noktası olmuştur.

Denizel araştırma, geliştirme ve gözlem süreçleri ile deniz kıyılarının korunması ve planlanması sürecinde ise özellikle ilk COP, CMP ve CMA toplantılarının kararlarında daha fazla karar mevcutken yakın zamana bakıldığında ilgili kararların sıklığının azaldığı gözlemlenmiştir. Bunun nedeni olarak ise 2010'ların ortalarına dek ilgili süreçlere dönük küresel iklim rejiminin ilgi alanına giren konularda okyanus ve denizel çevrenin bilgi düzeyinde eksik kaldığı ve bunun sağlanması için araştırma, geliştirme, gözlem ve planlama süreçlerinin yapılması gerekliliği ifade edilmiştir.

Çalışmanın amaçlarıyla birlikte değerlendirildiğinde, çalışma kapsamında tüm COP, CMA ve CMP süreçleri incelenmiştir. Böylelikle her toplantının çıktılarına erişilerek ilgili kararlarda denizel çevre politikalarının küresel açıdan iklim değişikliğinin en üst düzeyde tartışıldığı toplantılardaki yeri incelenmiştir. Böylelikle tüm karar sıklıkları grafikler halinde gösterilerek hangi denizel çevre politikası unsurunun küresel iklim rejiminde hangi ağırlıkta yer aldığı irdelenmiş ve özellikle 2017 sonrasında denizel çevre politikalarının küresel iklim rejiminin unsurlarından birisi olmaya başladığı sonucuna ulaşılmıştır.



Bu çalışma, denizel çevre politikalarının küresel iklim rejiminde giderek daha görünür hale geldiğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda öncelikli olarak küçük ada devletlerinin kapasitesinin güçlendirilmesi önem taşımaktadır. Bu ülkeler yalnızca temsil süreçlerinde değil; aynı zamanda iklim değişikliğine karşı somut projelerde aktif rol oynamalıdır. Finansman ve teknik destek mekanizmalarının genişletilmesi, bu devletlerin iklim dirençliliğini artıracak doğrudan eylemlere yönlendirilmesini sağlayacaktır.

Bununla birlikte, denizel biyoçeşitliliğin korunmasına yönelik kararların yalnızca tavsiye niteliğinde kalmaması gerekmektedir. Paris Anlaşması sonrasında CMA kararlarının bu konuda daha aktif hale gelmesi olumlu bir gelişme olsa da daha bağlayıcı taahhütler içeren uluslararası düzenlemelere ihtiyaç vardır. Okyanus bazlı karbon yakalama teknolojileri ve deniz koruma alanlarının genişletilmesi gibi ekosistem temelli çözümler küresel iklim rejiminin merkezine taşınmalıdır.

Çalışmanın ortaya koyduğu bir diğer ihtiyaç ise araştırma, geliştirme ve gözlem faaliyetlerinin sürekliliğidir. 2010'ların ortalarına kadar denizel çevreye ilişkin bilgi eksikliğinin ciddi bir sorun olduğu göz önüne alındığında, uzun vadeli finansal destek ve uluslararası iş birliklerinin güçlendirilmesi gerekmektedir. Uydu tabanlı izleme sistemleri, okyanus modelleme teknolojileri ve kıyı erken uyarı sistemleri gibi teknolojik yatırımlar, iklim değişikliğinin etkilerinin daha etkin izlenmesini ve önlenmesini mümkün kılacaktır.

Son olarak, denizel çevre politikalarının küresel iklim rejiminde stratejik bir konuma taşınması gerekmektedir. 2017'den itibaren bu politikaların COP kararlarında daha fazla yer bulması umut verici bir gelişme olsa da bu ivmenin korunması için yenilikçi yaklaşımlar benimsenmelidir. Okyanusların karbon yutağı olarak değerlendirilmesi ve karbon piyasalarına dahil edilmesi gibi mekanizmalar, denizel çevrenin iklim politikalarının merkezinde konumlanmasını sağlayacaktır. COP 25'te denizel çevre konularının öne çıkması bir başlangıç olarak değerlendirilmelidir; ancak sonraki COP toplantılarında bu alana özel oturumların ayrılması küresel düzeyde daha güçlü sonuçlar doğuracaktır.

KAYNAKÇA

Acciaro M ve diğerleri, 'Energy Efficiency in Port Operations: A Holistic Perspective on Measures and Strategies' (2014) 66 Energy Policy 411



Barrett S, *Environment and Statecraft: The Strategy of Environmental Treaty-Making* (Oxford University Press 2003)

Bodansky D, 'The United Nations Framework Convention on Climate Change: A Commentary' (1993) 18(2) Yale J Intl L 451

— 'The History of the Global Climate Change Regime', in *International Relations and Global Climate Change* (2001) 23

Bouman EA ve diğerleri, 'State-of-the-Art Technologies, Measures, and Potential for Reducing GHG Emissions from Shipping' (2017) 52 Transp Res D Transp Environ 408

Boyes SJ ve Elliott M, 'Marine Legislation - The Ultimate "Horrendogram": International Law, European Directives & National Implementation' (2014) 86(1) Mar Pollut Bull 39

Brown J ve diğerleri, 'Climate Finance in 2010 and the Cancun Agreements: A Summary Brief' (2011) Climate Policy Initiative

Carazo MP, 'Contextual Provisions (Preamble and Article 1)', in Daniel Klein ve diğerleri (eds), *The Paris Agreement on Climate Change: Analysis and Commentary* (Oxford University Press 2017)

Church JA ve White NJ, 'Sea-Level Rise from the Late 19th to the Early 21st Century' (2011) 32 Surveys in Geophysics 585

Costello C ve diğerleri, 'Global Fishery Futures under Contrasting Management Regimes' (2016) 113(18) Proc Natl Acad Sci USA 5125

Dagnet Y ve diğerleri, 'Strengthening the Transparency Framework in the Paris Agreement: Perspectives and Challenges' (2019) World Resources Institute (WRI)

Demir A, 'Paris Anlaşması ve 26. Taraflar Konferansı (COP 26)'nda Türkiye Değerlendirmesi: Yükümlülükler ve Sorumluluklar' (2022) 15(2) Biological Diversity and Conservation 162

Depledge J, *The Organization of Global Negotiations: Constructing the Climate Change Regime* (Earthscan 2005)

Dobush BJ ve diğerleri, 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) Climate Policy 254

- Doney SC ve diğerleri, 'Ocean Acidification: The Other CO₂ Problem' (2009) 1(1) *Annu Rev Mar Sci* 169
- Duarte CM ve diğerleri, 'The Role of Coastal Plant Communities for Climate Change Mitigation and Adaptation' (2013) 3(11) *Nat Clim Change* 961
- Dulvy NK ve diğerleri, 'Extinction Risk and Conservation of the World's Sharks and Rays' (2014) 3 *eLife* e00590
- Eddebbar YA, Gallo ND ve Linsmayer LB, 'The Oceans and the UN Framework Convention on Climate Change' (2015) 24(3) *Limnol Oceanogr Bull* 69
- Falkner R, 'American Hegemony and the Global Environment' (2005) 7(4) *Int Stud Rev* 585
- 'The Paris Agreement and the New Logic of International Climate Politics' (2016) 92(5) *Intl Aff* 1107
- Freestone D, 'Editorial - Climate Change and the Oceans' (2009) 3(4) *Carbon & Climate Law Review* 383 <<https://doi.org/10.21552/CCLR/2009/4/109>>
- Galland G, Harrould-Kolieb E ve Herr D, 'The Ocean and Climate Change Policy' (2012) 12(6) *Climate Policy* 764 <<https://doi.org/10.1080/14693062.2012.692207>>
- Gallo ND, Victor DG ve Levin LA, 'Ocean Commitments under the Paris Agreement' (2017) 7(10) *Nat Clim Change* 833
- Guilloux B, 'Ocean ve Climate Regime Interaction' (2020) 34(1) *Ocean Yearbook Online* 43 <https://doi.org/10.1163/9789004426214_004> accessed 25 February 2025
- and Schumm R, 'Which International Law for Ocean and Climate?' (Ocean and Climate Platform, October 2016)
- Gupta J, *The History of Global Climate Governance* (Cambridge University Press 2014)
- Halpern BS ve diğerleri, 'A Global Map of Human Impact on Marine Ecosystems' (2008) 319(5865) *Science* 948
- Hansen J, Sato M ve Ruedy R, 'Perception of Climate Change' (2012) 109(37) *Proc Natl Acad Sci USA* E2415



Hare W ve diğerleri, 'The Architecture of the Global Climate Regime: A Top-Down Perspective' (2010) 10(6) Climate Policy 600

Hilborn R ve diğerleri, 'Effective Fisheries Management Instrumental in Improving Fish Stock Status' (2020) 117(4) Proc Natl Acad Sci USA 2218

Hulme M, 'Meet the IPCC: Mapping the Political and Scientific Landscape of the Intergovernmental Panel on Climate Change' (2011) 21(2) Glob Environ Change 368

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), *Climate Change 2021: The Physical Science Basis* (Cambridge University Press 2021)

IPCC, IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (2019)

Karaca Ü ve Kaptan Ayhan, Ç, 'İklim Değişikliğinin Adalar Üzerindeki Etkileri ve Ekolojik Kırılganlık Üzerine Bir Değerlendirme' (2025) 6(11) Lapseki Meslek Yüksekokulu Uygulamalı Araştırmalar Dergisi 9

Kaya, HE 'Kyoto'dan Paris'e Küresel İklim Politikaları' (2020) 4(10) Meriç Uluslararası Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi 165

Kim RE, 'The Emergent Network Structure of the Multilateral Environmental Agreement System' (2017) 45 Glob Environ Change 103

Kurnaz, ML, 'İklim Değişikliği ve Uyum Süreçlerinde Türkiye' (2023) 7(1) Resilience 199

Lam JSL ve Notteboom T, 'The Greening of Ports: A Comparison of Port Management Strategies in Asia and Europe' (2014) 34(2) Transp Rev 169

Le Quéré C ve diğerleri, 'Global Carbon Budget 2015' (2015) 7 Earth Syst. Sci. Data 349 <<https://doi.org/10.5194/essd-7-349-2015>> s.e.t. 25 Şubat 2025

Levitus S ve diğerleri, 'World Ocean Heat Content and Thermosteric Sea Level Change (0-2000 m) 1955-2010' (2012) 39 Geophys Res Lett L10603 <<https://doi.org/10.1029/2012GL051106>> s.e.t. 25 Şubat 2025

Lewis A ve diğerleri, 'Ocean Energy', in IPCC Special Report on Renewable Energy Sources and Climate Change Mitigation (2011)

Lubchenco J ve Petes LE, 'The Interconnected Biosphere: Science at the Ocean's Tipping Points' (2010) 23(2) Oceanography 115



- Marks G, Hooghe L ve Blank K, 'Types of Multi-Level Governance' (2001) 5(11) European Integration online Papers
- Michaelowa A ve Michaelowa K, 'Climate Finance: The Political and Institutional Challenges' (2011) 20(5) Environmental Politics 668
- Nakhouda S ve diğerleri, *Climate Finance: Is It Making a Difference?* (Overseas Development Institute, 2014)
- Naylor RL ve diğerleri, 'A 20-Year Retrospective Review of Global Aquaculture' (2021) 591(7851) Nature 551
- Nicholls RJ ve Cazenave A, 'Sea-Level Rise and Its Impact on Coastal Zones' (2010) 328(5985) Science 1517
- Oberthür S ve Ott HE, *The Kyoto Protocol: International Climate Policy for the 21st Century* (Springer 1999)
- Orr JC ve diğerleri, 'Anthropogenic Ocean Acidification over the Twenty-First Century and Its Impact on Calcifying Organisms' (2005) 437(7059) Nature 681
- Öztürk M ve Öztürk A 'BMİDÇS'den Paris Anlaşması'na: Birleşmiş Milletler'in İklim Değişikliğiyle Mücadele Çabaları' (2019) 12(4) Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 527
- Pauly D ve Zeller D, 'Catch Reconstructions Reveal That Global Marine Fisheries Catches Are Higher Than Reported and Declining' (2016) 7 Nature Communications 10244
- Pauw P ve diğerleri, 'Beyond Headline Mitigation Numbers: We Need More Transparent and Comparable NDCs to Achieve the Paris Agreement on Climate Change' (2018) 147(1–2) Climatic Change 23
- Pelc R ve Fujita RM, 'Renewable Energy from the Ocean' (2002) 26(6) Marine Policy 471
- Raaymakers S, 'The Precautionary Principle and Maritime Safety: Protecting Our Oceans and Coasts' (2003) 27(6) Marine Policy 471
- Rajamani L, 'The 2015 Paris Agreement: Interplay between Hard, Soft and Non-Obligations' (2016) 28(2) Journal of Environmental Law 337
- Rayfuse R ve Scott SV (eds), *International Law in the Era of Climate Change* (Edward Elgar Publishing 2012)



Rhein M ve diğerleri, 'Observations: Ocean', in IPCC, *Climate Change 2013: The Physical Science Basis* (IPCC Fifth Assessment Report, 2013)

Rockström J ve diğerleri, 'A Roadmap for Rapid Decarbonization' (2017) 355(6331) *Science* 1269

— 'A Safe Operating Space for Humanity' (2009) 461(7263) *Nature* 472

Rogelj J ve diğerleri, 'Paris Agreement Climate Proposals Need a Boost to Keep Warming Well Below 2 °C' (2016) 534 *Nature* 631

Sadioğlu U ve Ağıralan E, 'İklim Değişikliği Çerçevesinde 25. Taraflar Konferansı (COP 25)' (2020) 11(Ek Sayı 1) KAÜİİBFD 361

Sala E ve diğerleri, 'Assessing Real Progress Towards Effective Ocean Protection' (2018) 91 *Marine Policy* 11

Schuchmann U, *UN Climate Conference: Review of the Ocean Action in the 1st Week* (unpublished, 2018)

Sciberras M ve diğerleri, 'Evaluating the Biological Effectiveness of Fully and Partially Protected Marine Areas' (2013) 2(1) *Environmental Evidence* 4

Smith TWP ve diğerleri, *Third IMO GHG Study 2014* (2015)

Salihoğlu B ve Öztürk B, *İklim Değişikliği ve Türkiye Denizleri Üzerine Etkileri* (Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2021)

Sorensen J, *Baseline 2000 Background Report: The Status of Integrated Coastal Management as an International Practice* (2002)

Spalding MD ve diğerleri, 'Marine Protected Areas: Global Progress and Future Directions' (2010) 107(43) *Proceedings of the National Academy of Sciences* 18286

— 'The Role of Ecosystems in Coastal Protection: Adapting to Climate Change and Coastal Hazards' (2014) 90 *Ocean & Coastal Management* 50

Streck C, 'Strengthening Finance in the Global Climate Regime' (2020) 20(5) *Climate Policy* 607

Tittensor DP, Beger M, Boerder K, Boyce DG, Cavanagh RD, Cosandey-Godin A, Crespo GO, Dunn DC, Ghiffary W, Grant SM, Hannah L, Halpin PN, Harfoot M, Heaslip SG, Jeffery NW, Kingston N, Lotze HK, McGowan J, McLeod E, McOwen CJ, O'Leary BC, Schiller L, Stanley RRE, Westhead



M, Wilson KL, Worm B, 'Integrating climate adaptation and biodiversity conservation in the global ocean' (2019) 5(11) Sci Adv

UNFCCC, 'Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change' (1997)

— 'Paris Agreement' (2015)

United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), 1992

Victor DG, *Global Warming Gridlock: Creating More Effective Strategies for Protecting the Planet* (Cambridge University Press 2011)

Voigt C, 'The Compliance and Effectiveness Mechanism of the Paris Agreement' (2016) 25(2) Review of European, Comparative & International Environmental Law 161

Waycott M ve diğerleri, 'Accelerating Loss of Seagrasses Across the Globe Threatens Coastal Ecosystems' (2009) 106(30) Proceedings of the National Academy of Sciences 12377

Worm B ve diğerleri, 'Impacts of Biodiversity Loss on Ocean Ecosystem Services' (2006) 314(5800) Science 787



-Çeviri / Translation-

MARINE ENVIRONMENTAL POLICIES IN THE GLOBAL CLIMATE REGIME: AN ASSESSMENT BASED ON THE DECISIONS OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE OF THE PARTIES*

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

Res. Asst. Aygün Karlı**

Prof. Mete Yıldız***

ABSTRACT

This study examines how marine environmental policies are addressed within the framework of the global climate regime and analyzes the impact of decisions made by the Conferences of the Parties (COP, CMP, CMA) under the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) on these policies. Climate change directly

* Research Article, Received: 20.02.2025 / Accepted: 14.10.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1643246.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Research Assistant, Atılım University, Faculty of Business Administration, Department of Political Science and Public Administration (aygun.karli@atilim.edu.tr) (ORCID: 0000-0003-3588-9789).

*** Professor, Hacettepe University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of Political Science and Public Administration (myildiz@hacettepe.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5864-6731).



affects marine ecosystems, making international policy decisions crucial for their protection. The article explores the historical development of the global climate regime and marine environmental policies, their evaluation within the UNFCCC framework, and the relationship between COP decisions and marine policies. It also examines the impact of decisions made under the Kyoto Protocol (CMP) and the Paris Agreement (CMA) on marine ecosystems. The study categorizes UNFCCC decisions into key areas, including reducing carbon emissions from maritime transport, enhancing the resilience of small island states, coastal protection, conserving marine biodiversity, addressing sea level rise, ensuring the sustainability of fisheries and aquaculture, preventing ocean acidification, and promoting blue carbon processes. Over the past two decades, the role of oceans and seas in climate policies has increased; however, the binding nature and effectiveness of COP decisions remain limited. While marine environmental issues received insufficient attention in the Kyoto Protocol decisions, they have been more prominently addressed in the decisions following the Paris Agreement. The article emphasizes the need for more binding and actionable policies to protect marine ecosystems and provides recommendations for policymakers to ensure greater inclusion of marine-related decisions in future UN climate regime negotiations.

Keywords: •Climate Change •Global Climate Regime •Marine Environmental Policies •United Nations Conference of the Parties •Marine Policy

ÖZ

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

Anahtar Kelimeler: •İklim Değişikliği •Küresel İklim Rejimi •Denizel Çevre Politikaları •Birleşmiş Milletler Taraflar Konferansı •Deniz Politikası

INTRODUCTION

The primary causes of the climate crisis include the accumulation of greenhouse gases released into the atmosphere as a result of human activities and the rise in global temperatures. The burning of fossil fuels (coal, oil, and natural gas), industrial activities, and the transportation sector cause large amounts of carbon dioxide emissions, while agriculture and livestock lead to the release of potent greenhouse gases like methane and nitrous oxide into the atmosphere. In addition, deforestation and the destruction of natural ecosystems reduce carbon sinks, increasing the concentration of greenhouse gases in the atmosphere. All these factors enhance the Earth's capacity to retain heat, causing a rise in global temperatures and irreversible changes in the climate system. The consequences of the climate crisis disrupt the ecological balance worldwide, profoundly affecting natural life and societies. The global temperature increase causes glaciers to melt and sea levels to rise, leading to more frequent flooding in coastal areas. Furthermore, it causes extreme climate events, such as severe storms, prolonged droughts, and forest fires, to become more frequent and destructive. A decline in agricultural production, the depletion of water resources, and the loss of biodiversity disrupt the functioning of ecosystems, threatening food security and human health. Additionally, climate-related migration and economic losses can deepen social inequalities, potentially causing political and economic instability on a global scale.¹

Marine environmental policies have gained importance over the last two decades and have become one of the key elements of the global climate regime.² A significant fact established by recent research is that ocean and marine ecosystems make a substantial contribution to solving problems arising from climate change.³ On the other hand, although the negative impact of climate change specifically on oceans and seas may not be apparent in the short term from economic, social, and environmental perspectives, this impact becomes more pronounced and severe in the medium and long term compared to other ecosystems.⁴ As a result of scientific studies and international meetings on these

¹ James Hansen and others, 'Perception of Climate Change' (2012) 109(37) *Proc Natl Acad Sci USA* E2415, page 2415.

² Natalya D. Gallo and others, 'Ocean Commitments under the Paris Agreement' (2017) 7(10) *Nat Clim Change*, page 833.

³ Carlos M. Duarte and others, 'The Role of Coastal Plant Communities for Climate Change Mitigation and Adaptation' (2013) 3(11) *Nat Clim Change* page 961.

⁴ Jane Lubchenco and Laura E. Petes, 'The Interconnected Biosphere: Science at the Ocean's Tipping Points' (2010) 23(2) *Oceanography*, page 115.



processes, the connection between ocean and marine ecosystems and climate change, a topic that was not heavily focused on in the past, has now become a subject of great emphasis.⁵

Reflecting the international cooperation that has been developing since the 1970s, the global climate regime was established with the finalization of the 1992 United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC).⁶ In this regard, apart from the Kyoto Protocol and the Paris Agreement which amended the convention, this convention constitutes the most important element of the global climate regime.⁷ The convention is crucial for resolving the problems related to climate change and for demonstrating that it is an international issue. In this regard, a great responsibility has been placed on the states party to the UNFCCC, particularly within the scope of reducing greenhouse gas emissions and combating global warming.⁸

One of the most important elements of the UNFCCC is the Conference of the Parties (COP), which is held regularly every year.⁹ The primary purpose of these meetings is to enhance cooperation within the global climate regime and to set the agenda for the decisions to be made each year to combat climate change. In this respect, the decisions of the COP are of great importance for the global climate regime.¹⁰ In particular, the fact that all countries gather every year to hold discussions on the problems created by climate change and that decisions are made as a result of these discussions is valuable, regardless of the binding nature of the decisions. Indeed, the CMP and CMA meetings, which are held concurrently with the COP during the periods of the Kyoto Protocol and Paris Agreement and are known as the conferences of the parties for their respective

⁵ See: IPCC, *Climate Change 2013: The Physical Science Basis* (IPCC Fifth Assessment Report, 2013).

⁶ Daniel Bodansky, 'The United Nations Framework Convention on Climate Change: A Commentary' (1993) 18(2) Yale J Intl L, page 451.

⁷ Lavanya Rajamani, 'The 2015 Paris Agreement: Interplay between Hard, Soft and Non-Obligations' (2016) 28(2) Journal of Environmental Law page 337.

⁸ Pieter Pauw and others, 'Beyond Headline Mitigation Numbers: We Need More Transparent and Comparable NDCs to Achieve the Paris Agreement on Climate Change' (2018) 147(1-2) Climatic Change page 23.

⁹ Sebastian Oberthür and Hermann E. Ott, *The Kyoto Protocol: International Climate Policy for the 21st Century* (Springer 1999), page 251.

¹⁰ Joyeeta Gupta, *The History of Global Climate Governance* (Cambridge University Press 2014), page 160.

protocol and agreement, are also important for the continuation of the global climate regime and for the UNFCCC, which is open to new developments.

The primary aim of this study is to examine how marine environmental policies are shaped within the framework of the multi-level governance model in connection with climate change. Specifically, the study addresses the regulations of the global climate regime concerning the marine environment through the decisions of the COP, CMP, and CMA under the UNFCCC. It aims to reveal how these decisions are reflected at national and regional levels, to understand the collaborations among different actors, and to evaluate the functionality of the multi-level governance model in the context of sea and ocean policies. Furthermore, by tracking the historical development of these decisions, the study demonstrates the growing importance of marine environmental policies within the climate regime. Thus, it seeks to analyse the trajectory of international decision-making processes regarding the marine environment, for both policymakers and the academic community.

The theoretical foundation of this study is the multi-level governance approach. This approach emphasizes that environmental policies are shaped concurrently at international, national, regional, and local levels. Thanks to the flexible and network-based structure of the global climate regime, an examination of inter-actor collaborations reveals the types of impacts that marine environmental policies have at various levels. In this context, the research methodology employed content and thematic analysis. Decision texts from the COP, CMP, and CMA meetings were systematically reviewed and categorized under themes such as “maritime transport,” “small island states,” “biodiversity,” and “marine tourism.” During the coding process, clauses within the decisions were classified according to the topics they contained and, where necessary, were included in multiple categories. In this way, both the environmental and the socio-economic dimensions of marine environmental policies were evaluated holistically.

The research has a number of limitations. First, most of the decisions from the COP, CMP, and CMA are non-binding in nature and largely remain as recommendations. For this reason, it is not possible to measure whether the decisions made have been implemented. Second, the scope of the study is limited solely to the analysis of decision texts; it does not examine how these decisions are put into practice at the state level or what kind of outcomes they produce. Furthermore, the impact of regional differences could not be evaluated in detail; for example, the problems faced by small island states and those of large coastal



states were addressed within the same framework. In addition, other international mechanisms outside the UNFCCC (for example, the UNCLOS or the Convention on Biological Diversity) were excluded from the scope. Finally, the influence of political and economic factors on the decision-making processes was also left out of the evaluation. These limitations are factors that must be taken into consideration when interpreting the findings.

As a whole, the study encompasses a conceptual framework, a theoretical framework, a section on the UNFCCC and its importance, and an analysis of the COP, CMP, and CMA decisions. In the conceptual framework section, terms such as the global climate regime, marine environmental policies, the United Nations Conference of the Parties, and COP, CMP, and CMA are defined. The theoretical framework section presents the purpose, methodology, and research questions. Another section of the study provides information on the UNFCCC and outlines its historical position. In the final section, the COP, CMP, and CMA decisions are examined through categories of marine environmental policies, and all decisions are analyzed from a historical perspective and in terms of the role of ocean and marine ecosystems within the global climate regime.

I. THEORETICAL FRAMEWORK: MULTI-LEVEL GOVERNANCE

1. Purpose

The study involves the analysis of COP decisions from the perspective of marine environmental policies. Accordingly, it aims to identify which provisions related to the marine environment are contained within the COP, CMP, and CMA decisions and to determine the topics with which these provisions are associated. Furthermore, in a broader sense, the study includes the following objectives:

- **The Relationship Between the Global Climate Regime and Marine Environmental Policies:** To examine the relationship between COP, CMP, and CMA decisions and marine environmental policies, and to identify the categories of marine environmental policy under which these decisions are taken.
- **Marine Climate Adaptation and Mitigation Policies:** To analyse internationally adopted decisions that are linked to the marine ecosystem and the fight against climate change, under the headings of mitigation and adaptation policies.
- **Identification of Policy Gaps:** To identify policy gaps by establishing the relationship between COP, CMP, and CMA decisions and marine

environmental policies, and to determine the shortcomings in the protection of seas and oceans within the global climate regime.

- **Contribution to Sustainability Goals:** To examine the connection between COP, CMP, and CMA decisions and the fourteenth Sustainable Development Goal (Life Below Water) through the analysis of marine environmental policies, and to investigate the processes required to achieve this goal.
- **Marine Biodiversity, Marine Pollution, and Marine Protected Areas:** To examine the contributions made by COP, CMA, and CMP decisions, on a decision-specific basis, to the processes of reducing marine pollution, increasing marine protected areas, and conserving marine biodiversity.

2. Methodology

The categories described above were used as classification units in the coding of the COP, CMA, and CMP decisions. In this respect, the texts of all decisions were reviewed, and the relevant decisions were classified according to these categories. In the process, the classification unit in which a decision belonged was determined and placed according to its content. Thus, it was investigated which classification unit was associated with the decision that was an output of which meeting. While examining marine environmental policies, it was examined which topic was prioritized in which meeting. This also provided the opportunity to examine the change over time. In order to ensure reliability and validity, the decision texts were reviewed at all stages of the coding process. As a limitation of the study, only the COP, CMA, and CMP decisions were examined.

In the process of classifying the decision texts, the COP, CMA, and CMP decisions were first examined in detail and coded according to eleven established main categories: Reduction of Carbon Emissions in Maritime Transport, Resilience of Small Island States, Protection and Planning of Marine Coasts, Conservation of Marine Biodiversity, Marine Research, Development, and Observation, Prevention of Sea Level Rise, Prevention of the Increase in Sea Water Temperatures, Sustainability of Fisheries and Aquaculture, Prevention of Acidification, Sustainability of Marine Tourism, and Development of Blue Carbon Processes. During the coding process, the content analysis technique, a qualitative analysis method, was utilized, and the decision texts were thematically disaggregated. At this stage, the content of the decisions was carefully evaluated, and thematic coherence was maintained when determining



which categories they belonged to. Furthermore, to analyse the distribution of decisions over time, the meeting year and context for each decision were also recorded. In this way, the evolution of marine environmental policies and the shifts in their priority areas over time were presented more systematically. To enhance the reliability of the coding process, the collected data were evaluated through cross-checks, and consistency analyses were conducted.

3. Research Questions

The study's research questions are as follows:

1. How are marine environmental policies addressed within the framework of COP, CMA, and CMP decisions?
2. In the COP, CMA, and CMP decisions, which topics related to marine environmental policies have been prioritized?
3. How has the content of decisions made regarding marine environmental policies changed over time?
4. Within the COP, CMA, and CMP decisions concerning marine environmental policies, in which categories have more decisions been made, and which categories have been neglected?

II. CONCEPTUAL FRAMEWORK

1. Global Climate Regime

Historically, the climate regime refers to the entire body of rules, principles, and institutions created with the participation of countries, international organizations, civil society organizations, and societies to regulate climate change and its related problems. In particular, it can be stated that since the signing of the UNFCCC in 1992, the global climate regime has been structured and formalized among states. Accordingly, the elements of the global climate regime can be divided into four categories: international agreements, institutions and mechanisms, finance and support mechanisms, and sanctions and monitoring mechanisms.¹¹

The international agreements element of the global climate regime is important because it is the primary component that establishes the body of rules and the fundamental framework. The first of these is the UNFCCC, signed in 1992. As

¹¹ Robert Falkner, 'American Hegemony and the Global Environment' (2005) 7(4) Int Stud Rev, page 585.

the founding element of the global climate regime concerning climate change, the convention forms the basic framework for combating it. The UNFCCC, amended by the Kyoto Protocol in 1997, is significant for setting the primary greenhouse gas emission reduction targets. The Paris Agreement, adopted in 2015, which set a 1.5-2-degree target for global temperature increase, tasked countries with creating Nationally Determined Contributions and placed upon them the responsibility for these declarations to serve as crucial building blocks in the fight against climate change.¹²

Institutions and mechanisms constitute another element of the global climate regime. Examples of these include the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) and the COP. The IPCC is a United Nations body that evaluates scientific evidence on climate change and produces scientific knowledge on the subject through reports, synthesis reports, and working groups. The COP, on the other hand, is described as the body where the annual meetings of the UNFCCC are held and decisions are made. The COP processes, organized under the UNFCCC and comprising the annual meetings held by the party states, include meetings where agreements and action plans on climate change are negotiated.¹³

As the third element, finance and support mechanisms are important as they constitute one of the foundations of the global climate regime. In this category, which includes mechanisms such as the Green Climate Fund, the Sustainable Development Fund, and international climate finance, funding is provided for least developed or developing countries to enable them to implement their climate change adaptation and mitigation policies.¹⁴

Finally, the elements of the global climate regime include sanctions and monitoring mechanisms. This element is based particularly on the Nationally Determined Contributions of the state's party to the UNFCCC. Nationally Determined Contributions refer to the declaration's countries provide in a transparent and accountable manner for the monitoring and evaluation of their processes related to climate change. The Nationally Determined Contributions, which are updated every five years and include each country's economic, social,

¹² Joanna Depledge, *The Organization of Global Negotiations: Constructing the Climate Change Regime* (Earthscan 2005), page 41.

¹³ Mike Hulme, 'Meet the IPCC: Mapping the Political and Scientific Landscape of the Intergovernmental Panel on Climate Change' (2011) 21(2) *Glob Environ Change*, page 368.

¹⁴ Axel Michaelowa and Katharina Michaelowa, 'Climate Finance: The Political and Institutional Challenges' (2011) 20(5) *Environmental Politics*, page 668.



and environmental goals for climate change, contain strategies for climate change adaptation and greenhouse gas emission reduction.¹⁵

2. United Nations Framework Convention on Climate Change

The UNFCCC is an international environmental agreement and the foundational instrument of the global climate regime, created to combat the problems caused by climate change. The convention declared the necessity of international cooperation to reduce the impacts of climate change and bring global warming under control. The UNFCCC was adopted on May 9, 1992, and initiated negotiation processes in response to the growing scientific evidence regarding the threats posed by increasing greenhouse gas concentrations in the atmosphere. These threats can lead to an increase in the world's average temperatures at rates unprecedented in history, and as a result, can cause adverse effects such as sea-level rise, increased hurricane and cyclone activity, drought, desertification, and coral bleaching.¹⁶

The United Nations General Assembly initiated the negotiation process for the UNFCCC. In 1988, the General Assembly acknowledged that “climate change is a common concern of humankind” and called upon governments, intergovernmental organizations, and non-governmental organizations to make a concerted effort to urgently prepare a framework convention on climate change. Also in 1988, the United Nations Environment Programme (UNEP) and the World Meteorological Organization (WMO) established the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) to provide the international community with the necessary scientific guidance for taking further steps. The IPCC's First Report, published in August 1990, predicted a best estimate of a 0.3-degree increase in global temperatures per decade and set an uncertain range of increase between 0.2 and 0.5 degrees per decade. The IPCC explained the environmental, economic, and social consequences of these warming rates.¹⁷

The COP is the supreme body of the UNFCCC and is tasked with regularly reviewing the implementation of the convention and making decisions to promote its effective implementation. The COP convened for the first time within one year of the Convention's entry into force and meets annually

¹⁵ Joeri Rogelj and others, ‘Paris Agreement Climate Proposals Need a Boost to Keep Warming Well Below 2 °C’ (2016) 534 *Nature*, page 631.

¹⁶ Daniel Bodansky, ‘The United Nations Framework Convention on Climate Change: A Commentary’ (1993) 18(2) *Yale J Intl L*, page 451.

¹⁷ *ibid* page 452.

thereafter, unless otherwise decided by the COP. It has numerous specifically enumerated tasks, which primarily include periodically examining the obligations of the parties, facilitating the coordination of measures, promoting and guiding comparable methodologies for the preparation of greenhouse gas emission inventories, assessing the implementation of the convention by all parties and the overall effect of the measures, and adopting regular reports on the implementation of the convention.¹⁸

Among the primary objectives of the UNFCCC is to prevent atmospheric greenhouse gas concentrations from reaching dangerous levels. To achieve this, the UNFCCC imposes various obligations on its party countries. These obligations include reducing greenhouse gas emissions, implementing adaptation to the effects of climate change, increasing technological cooperation among parties, providing financial support for climate change adaptation, and giving support to developing countries. The core principle of the Convention is that of common but differentiated responsibilities. According to this, every country is directly responsible for combating climate change; however, developed countries, which have historically emitted more greenhouse gases, bear a greater responsibility in the fight against climate change.

In its initial stage, although the Convention did not include binding emission reduction targets, it requested that party countries monitor and report their greenhouse gas emissions. In 1997, the Kyoto Protocol was adopted in Kyoto and entered into force in 2005. Following this protocol, binding greenhouse gas emission reduction targets were established for developed countries. The first commitment period for these targets covered 2008-2012, while the second commitment period covered 2013-2020. In 2015, the Paris Agreement was adopted at COP21 and entered into force in 2016. The Agreement aims to keep the global temperature increase to well below 2 degrees Celsius compared to pre-industrial levels and to pursue efforts to limit the increase to 1.5 degrees Celsius. Each party to the Agreement sets and updates its greenhouse gas reduction targets through the creation of nationally determined contributions.

3. Marine Environmental Policies

In their broadest definition, marine environmental policies refer to public policy processes that encompass the protection, sustainability, and management of sea and ocean ecosystems. Marine environmental policies include laws, regulations,

¹⁸ *ibid* page 454.



strategies, or practices established at the national or international level. The primary objective of marine environmental policies is to implement regulations aimed at eliminating threats that lead to the degradation of the marine ecosystem. The main goals of marine environmental policies include protecting the marine ecosystem, conserving marine biodiversity, preventing or controlling marine pollution, limiting the impacts of climate change on seas and oceans, and ensuring the sustainability of fisheries and aquaculture, maritime transport, and port management.¹⁹

There are six areas covered by marine environmental policies. The first of these is the fight against marine pollution. The field of combating marine pollution is divided into two: addressing land-based pollutants and addressing sea-based pollution. The foundation of this area is the cleansing of seas and oceans from pollution and the prevention of contamination.

The second of the six areas is the conservation of marine biodiversity. The conservation of marine biodiversity refers to a process that adopts the principle of protecting all living and non-living entities in the sea and ocean. The field of marine biodiversity conservation, which includes processes such as protecting species under threat of extinction, population control for sustainable fishing, and the preservation of reefs and seagrasses, encompasses a process that must be carried out in connection with all other areas.²⁰

The third sub-field of marine environmental protection is the protection and management of marine coasts. The protection of marine coasts can be described as the spatial management of seas and oceans and the establishment of marine protected areas. The protection and management of marine coasts consist of declaring ecologically sensitive sea and ocean areas as protected zones and restricting activities such as mining, fishing, and tourism in these areas. Furthermore, the management of marine coasts also includes processes such as integrated coastal zone management.²¹

¹⁹ Suzanne J. Boyes and Michael Elliott, 'Marine Legislation - The Ultimate "Horrendogram": International Law, European Directives & National Implementation' (2014) 86(1) *Mar Pollut Bull*, page 39.

²⁰ Boris Worm and others, 'Impacts of Biodiversity Loss on Ocean Ecosystem Services' (2006) 314(5800) *Science*, page 787.

²¹ Enric Sala and others, 'Assessing Real Progress Towards Effective Ocean Protection' (2018) 91 *Marine Policy*, page 11.

Another area, which is directly related to the sea and ocean environment, is climate change adaptation and the reduction of carbon emissions. Seas and oceans are crucial ecosystems for adapting to climate change and mitigating its effects. Therefore, preventing sea and ocean level rise, preventing acidification, and using marine renewable energy sources are important for mitigating the impacts of climate change. In this respect, the protection of the marine environment is a key element in mitigating the effects of climate change.²²

The fifth element of marine environmental protection is the sustainability of fisheries and aquaculture. Although fisheries and aquaculture are a source of livelihood and food for many people in the world, the marine environment can face irreversible problems as a result of these activities not being conducted in a sustainable manner. The protection of the marine environment will also be made possible if the sustainability of fisheries and aquaculture is ensured through stock conservation, habitat protection, and science-based management, in order to protect both the marine ecosystem and economic, social, and environmental conditions.²³

The sixth and final element of marine environmental protection is the sustainability of maritime transport and port services. This element aims to minimize the environmental problems arising from maritime activities. To achieve this aim, priority is given to reducing carbon emission rates from maritime activities, preventing pollution, protecting sensitive ecosystems, making logistics systems more efficient, transitioning to green port practices, and reducing circulation costs. In short, to protect the marine environment, the goal is to use sustainable methods in maritime transport and port services, and particularly to reduce carbon emission rates.²⁴

III. UNITED NATIONS CONFERENCE OF THE PARTIES AND COP, CMP, AND CMA DECISIONS

The COP is an international summit where the states party to the UNFCCC meet regularly each year. The meetings at these summits include decisions aimed at

²² Scott C. Doney and others, 'Ocean Acidification: The Other CO₂ Problem' (2009) 1(1) *Annu Rev Mar Sci* 169; Church JA and White NJ, 'Sea-Level Rise from the Late 19th to the Early 21st Century' (2011) 32 *Surveys in Geophysics*, page 585.

²³ Rosamond L. Naylor and others, 'A 20-Year Retrospective Review of Global Aquaculture' (2021) 591(7851) *Nature*, page 551.

²⁴ Evert A. Bouman and others, 'State-of-the-Art Technologies, Measures, and Potential for Reducing GHG Emissions from Shipping' (2017) 52 *Transp Res D Transp Environ*, page 408.



combating climate change, adapting to climate change, developing processes related to climate change, and implementing policies for climate change. Since the first COP meeting held in Berlin in 1995, all states have participated in the meetings each year in a different country in order to find solutions to the problems arising from climate change.²⁵

Among the general objectives of the COP meetings is the setting of international climate policies. International cooperation is of vital importance in these meetings, which prioritize the measures to be taken and the steps to be followed by countries in the fight against climate change. The goals of limiting the global temperature increase to 1.5 degrees and reducing greenhouse gas emissions, providing financing for solutions aimed at climate change, providing support for climate change adaptation projects, and supporting the accountability of countries describe the general structure of the COP meetings.²⁶

To give examples of COP meetings, four significant conferences can be mentioned. The first of these is COP 3, held in 1997. At this meeting, the Kyoto Protocol was adopted, and binding greenhouse gas reduction targets for developed countries were established. The second of the important COP meetings is COP 21, held in Paris in 2015. Following this meeting, the Paris Agreement was adopted. In that agreement, it was pledged by the party states to keep global temperature increases below 2 degrees and to aim for a target of 1.5 degrees. Another important COP meeting is COP 26. At the meeting held in Glasgow in 2021, it was decided to reduce the use of coal and to phase out subsidies for fossil fuels. Additionally, the process of achieving carbon neutrality was evaluated at the meeting. Another important COP meeting is COP 28, held in 2023. At the meeting, increasing the pace of global emission reductions and expanding financial support mechanisms to mitigate the effects of climate change were discussed by the party states.²⁷

COP meetings are important as they are summits where global goals are established. These meetings, where long-term goals related to climate change are set, also serve as a reference for countries to develop their legal frameworks. The

²⁵ Joyeeta Gupta, *The History of Global Climate Governance* (Cambridge University Press 2014), page 41.

²⁶ Scott Barrett, *Environment and Statecraft: The Strategy of Environmental Treaty-Making* (Oxford University Press 2003), page 53.

²⁷ Robert Falkner, 'The Paris Agreement and the New Logic of International Climate Politics' (2016) 92(5) *Intl Aff*, page 1107.

binding nature of decisions made at COP meetings varies depending on how the outcomes are formalized by the participating countries. For example, some COP decisions result in protocols and agreements to which states become direct parties. Moreover, these agreements obligate the parties to submit Nationally Determined Contributions. However, there are no punitive sanctions for countries if they fail to meet the emission targets established through COP decisions. Apart from these processes, the vast majority of decisions taken at COP meetings are recommendatory in nature. The implementation of the relevant decisions is at the discretion of the countries themselves. While not directly binding, COP decisions are political commitments. Their implementation is linked to whether countries integrate the relevant processes into their policy documents at the national level. Nevertheless, such decisions create political and moral pressure on the countries themselves and can have significant practical impacts.²⁸

CMP decisions are also considered within the scope of the Conference of the Parties decisions. Their distinguishing feature, however, is that they contain decisions pertaining specifically to the protocol. These meetings, which comprise the decisions made by the countries party to the Kyoto Protocol, include processes to ensure the implementation of the protocol, determine global emission targets, and enable countries to cooperate on climate change. Both technical and political decisions are made in these meetings. CMP meetings are held concurrently with the annual COP meetings under the UNFCCC. The relevant decisions encompass countries' emission reduction targets, reporting requirements for their emissions, methods for regulating carbon markets, adaptation and finance mechanisms, greenhouse gas inventories, and their related verification processes.

CMA decisions are similar to CMP decisions but involve meetings that contain decisions made under the scope of the Paris Agreement. These decisions are the result of the main decision-making mechanisms created to ensure the implementation and oversight of the Paris Agreement. Decisions under the CMA are made by the countries party to the Paris Agreement and, as an element of the global climate regime, include important regulations for combating climate change. The main topics of these decisions include establishing the Paris

²⁸ Christina Voigt, 'The Compliance and Effectiveness Mechanism of the Paris Agreement' (2016) 25(2) *Review of European, Comparative & International Environmental Law*, page 161.



Rulebook (which contains the implementation rules for the Paris Agreement), reviewing and strengthening nationally determined contributions and adaptation plans, enhancing climate finance, regulating loss and damage mechanisms, strengthening carbon markets and cooperative mechanisms, and finally, conducting and evaluating the global stocktake processes. Like CMP meetings, CMA meetings are held concurrently with COP meetings. The general purpose of these meetings is to manage the cooperation processes among states and to create the necessary regulations to ensure the objectives of the Paris Agreement are achieved.

In the national literature as well, it is seen that the studies conducted on climate change and global climate policies are gradually increasing but are still limited in number. These studies predominantly examine the effects on Türkiye of global climate regimes such as the UNFCCC, the Kyoto Protocol, and the Paris Agreement, and the obligations undertaken in this process. Öztürk and Öztürk,²⁹ by addressing the historical development and obligations of the international climate agreements to which Türkiye is a party in the period extending from the UNFCCC to the Paris Agreement, have emphasized the effects of the Kyoto Protocol and the Paris Agreement on national environmental policies and have shed light on the process of Türkiye's inclusion in the global climate regime. In a similar manner, Sadioğlu and Ağralan³⁰ have evaluated the climate change discussions within the framework of the COP 25 negotiations and, by examining Türkiye's position in this process, have revealed that the conflicts of interest between developed and developing countries limit the effectiveness of the negotiations. Demir,³¹ on the other hand, has addressed in detail Türkiye's obligations under the Paris Agreement and COP 26, and by discussing the country's announced "net zero emission" target for 2053 and the greenhouse gas reduction strategies it foresees until the year 2030, has stated that Türkiye is at greater risk against climate change due to its fragile geographical structure. Kaya,³² on the other hand, has addressed the transition process from the Kyoto

²⁹ Mehmet Öztürk and Arzu Öztürk, 'BMİDÇS'den Paris Anlaşması'na: Birleşmiş Milletler'in İklim Değişikliğiyle Mücadele Çabaları' (2019) 12(4) Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 527, 533.

³⁰ Uğur Sadioğlu and Erkan Ağralan, 'İklim Değişikliği Çerçevesinde 25. Taraflar Konferansı (COP 25)' (2020) 11(Ek Sayı 1) KAÜİİBFD 361, 379.

³¹ Aynur Demir, 'Paris Anlaşması ve 26. Taraflar Konferansı (COP 26)'nda Türkiye Değerlendirmesi: Yükümlülükler ve Sorumluluklar' (2022) 15(2) Biological Diversity and Conservation 162, page 163.

³² Hulusi Ekber Kaya, 'Kyoto'dan Paris'e Küresel İklim Politikaları' (2020) 4(10) Meriç Uluslararası Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi 165, 179.

Protocol to the Paris Agreement with a historical perspective; has emphasized the international dimension of environmental problems and the obligation of states to act collectively, and has also stated that the differences in interest between developed and developing countries are the biggest obstacle before global climate negotiations. In this context, it is seen that the national literature offers limited but valuable contributions; and provides an important ground for understanding Türkiye's position in international climate policies and for developing national policies compatible with global processes.

The International Court of Justice's (ICJ) advisory opinion of 23 July 2025, titled *Obligations of States in respect of Climate Change*, has brought significant clarity to the status of COP and CMA decisions within international law. The Court, while acknowledging that these decisions are not in every case directly binding, has emphasized that they could possess the character of "subsequent agreements" that shed light on the interpretation of multilateral environmental treaties, such as the Paris Agreement. Thus, COP decisions can be evaluated not only as an expression of political commitments but also as instruments that concretize and interpret the treaty obligations of states.

The Court also stated that for COP decisions to create a binding effect is dependent on their being supported by state practice and a sense of legal obligation. This approach strengthens the obligations of states in the fight against climate change by making COP decisions secondary normative sources in international law. Therefore, the ICJ's opinion demonstrates that COP decisions are not merely political guidance documents, but a normative framework that, under appropriate conditions, can produce legally binding consequences for states.

IV. FINDINGS: UNFCCC AND COP, CMP, AND CMA DECISIONS

In the last twenty years, in the field of climate policy, awareness regarding the problems related to the ocean and marine environment has increased. This awareness has brought about the result of a greater convergence of climate and ocean governance processes. The UNFCCC and the agreements that follow it represent a universal international law architecture that the parties work on to reduce greenhouse gas emissions and to adapt to climate change. With a broader understanding of participation, unadmitted organizations that are competent in matters covered by the UNFCCC (those that have not completed the admission process to become a special observer) are permitted to attend the sessions of the convention bodies. Non-parties include observer states and observer



organizations, whose representatives have the right to participate by providing information to the UNFCCC process, but who do not have voting rights or decision negotiating privileges. In addition to observer states, non-parties encompass a wide variety of organizations (those that have been granted special observer status) such as specialized agencies in the United Nations system, other intergovernmental organizations, and non-governmental organizations.³³

In the preamble and in Article 4 of the UNFCCC, the possible adverse effects of sea level rise on islands and coastal areas are explicitly mentioned in the context of integrated plans for coastal zone management, and it considers the ocean primarily as a narrow but important component of greenhouse gas sinks and reservoirs.³⁴ In addition, oceans and seas have historically received very little attention, both in COP meetings, in special negotiations, and in side events.³⁵ This exceptional treatment of the ocean by the international climate regime can be explained by the broad scope of the UNFCCC and the fact that multilateral climate negotiations have traditionally focused on the anthropogenic causes and consequences of climate change on the atmosphere, terrestrial ecosystems, and the economy.³⁶ In climate policy, the first environmental discussions related to oceans and seas have focused on mitigation.³⁷ Historically, states have generally shown a lack of political will to include issues related to oceans and seas on the international climate regime's agenda, as a result of a limited understanding of the role of oceans and seas within the global climate system, and because they would have to add highly controversial topics such as finance or technology transfer to an already complex process.

At COP 21, held in 2015, some state and non-state actors voluntarily included ocean-based solutions in the political discussions in the context of scalable strategies for mitigating the effects of climate change and adapting to climate change. The resulting Paris Agreement set the ultimate goal of limiting global

³³ Bobbi-Jo Dobush and others, 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) *Climate Policy*, page 254.

³⁴ Bleuenn Guilloux and Romain Schumm, 'Which International Law for Ocean and Climate?' (Ocean and Climate Platform, October 2016), page 79.

³⁵ Yassir A. Eddebbar and others, 'The Oceans and the UN Framework Convention on Climate Change' (2015) 24(3) *Limnol Oceanogr Bull*, page 69.

³⁶ Bleuenn Gaëlle Guilloux, 'Ocean and Climate Regime Interaction' (2020) 34(1) *Ocean Yearbook Online*, page 43.

³⁷ David Freestone, 'Editorial - Climate Change and the Oceans' (2009) 3(4) *Carbon & Climate Law Review*, page 383.

warming to well below 2 degrees and ideally to 1.5 degrees, and for the first time put forth the importance of ensuring the integrity of all ecosystems, including oceans and seas. This situation responds to the long-standing concerns that the risks to marine biodiversity and ecosystem integrity were not being sufficiently considered by the parties when considering climate action.³⁸ Nevertheless, this decision concerning oceans and seas essentially continues to remain political and has little to no legal effect.³⁹

Following COP21, interest towards the inclusion of oceans and seas in climate negotiations has increased. In 2016, governments requested that the IPCC prepare a special report on the ocean and cryosphere in a changing climate. At COP22, the ‘Ocean Action Days’, regularly organized by the Global Ocean Forum, gained more visibility by being moved from the publicly accessible ‘green zone’ area to the exclusive ‘blue zone’ area. Furthermore, a multi-stakeholder initiative including governments, international organizations, non-governmental organizations, scientific institutions, and the private sector launched the “Roadmap for Oceans and Climate Action” (ROCA). The Fijian Presidency at COP23 announced the “Ocean Pathway” for the purpose of ensuring greater consideration of oceans and seas in the UNFCCC process and increasing actions in priority areas affected by ocean and climate change.⁴⁰

Due to their size, depth, dynamic circulation, biogeochemistry, and the high heat capacity of water, oceans and seas have a unique dominance over the climate system. For example, oceans and seas, by absorbing approximately 93% of the excess heat generated by anthropogenic greenhouse gas emissions since 1955,⁴¹ have prevented the true cost of carbon emissions from fossil fuels. Furthermore, oceans and seas absorb more than a quarter of global carbon emissions each year, that is, an amount roughly equivalent to China’s total annual carbon emissions.⁴² It is expected that this carbon and heat uptake will also continue in the future,

³⁸ Daniel Klein and others, *The Paris Agreement on Climate Change: Analysis and Commentary* (Oxford University Press 2017), page 4.

³⁹ Bleuenn Gaëlle Guilloux, ‘Ocean and Climate Regime Interaction’ (2020) 34(1) *Ocean Yearbook Online*, page 43.

⁴⁰ See: IPCC, *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (2019).

⁴¹ Sydney Levitus and others, ‘World Ocean Heat Content and Thermosteric Sea Level Change (0-2000 m) 1955-2010’ (2012) 39 *Geophys Res Lett*, page 2.

⁴² Corinne Le Quéré and others, ‘Global Carbon Budget 2015’ (2015) 7 *Earth Syst. Sci. Data*, page 349.



and it holds significant implications for the ocean and for future emission reduction targets and strategies.⁴³

Unlike activities on land (for example, deforestation), although problems related to oceans and seas may seem uncertain and complex, they may not be directly related to the concerns of policymakers. Furthermore, the effectiveness of the UNFCCC as a platform for many international collaborations in recent times is being questioned.⁴⁴ Problems related to the ocean and marine environment, which have a high degree of complexity and uncertainty, can make the UNFCCC process even more complex and even less efficient. However, these challenges do not justify oceans and seas being left in the background in climate negotiations. On the contrary, ocean issues need to be addressed in the UNFCCC in a clear, simple, and relevant manner. Because processes related to the ocean and marine environment can serve as a unifying area for finding common solutions and can help in the establishment of new alliances in a highly polarized UNFCCC atmosphere. Finally, as new problems related to the ocean and marine environment emerge (for example, changes in the Arctic Ocean and related geopolitical issues), the existence of an ocean regulatory mechanism within the UNFCCC can serve as a legal framework for proactively resolving future climate-ocean/sea problems.⁴⁵

The decision of 195 countries to adopt the Paris Agreement at COP 21 on 12 December 2015 was a historic turning point for climate change policy and a great success in multilateral diplomacy. Unlike the Kyoto Protocol, which was adopted approximately twenty years earlier, the Paris Agreement distinctly focuses on the issue of the impacts of and adaptation to climate change. This change is a potentially important development in terms of policies for oceans and marine ecosystems. Despite the central role that oceans and seas play in regulating the climate and in absorbing anthropogenic carbon emissions, before the Paris Agreement climate diplomacy showed very little interest in oceans and seas. Although the 1992 UNFCCC officially recognized the importance of marine ecosystems as greenhouse gas sinks and reservoirs, ocean, sea, or coastal

⁴³ Bobbi-Jo Dobush and others, 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) *Climate Policy*, page 254.

⁴⁴ David G. Victor, *Global Warming Gridlock: Creating More Effective Strategies for Protecting the Planet* (Cambridge University Press 2011), page 45.

⁴⁵ Bobbi-Jo Dobush and others, 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) *Climate Policy*, page 254.



ecosystems were largely left out of subsequent COP negotiations. The Paris Agreement represented an important turning point for the recognition of oceans and seas in climate negotiations, as evidenced by the increase in side events related to oceans and seas, the greater participation of ocean scientists and non-governmental organizations, and the signing of the “Because the Ocean Declaration” by 22 party states. Furthermore, unlike the Kyoto Protocol, in which ocean and marine ecosystems were not officially recognized, the Paris Agreement explicitly includes oceans and seas in its Preamble.⁴⁶

In the COP, CMA, and CMP decisions taken under the UNFCCC, the regulations directed at marine ecosystems concerning climate change and the decisions taken in order to limit the impacts of climate change on marine ecosystems are limited. However, in recent times, decisions aimed at marine environmental policies and at researching, regulating, and taking measures against the impact of climate change on marine ecosystems have been coming to the agenda. Indeed, processes related to the ocean, small island states, and the marine environment have been discussed quite a lot in the COP meetings held in recent times. Below, the provisions in the COP, CMA, and CMP decisions related to ocean and sea ecosystems are shown within the framework of the relevant classification units.

V. EVALUATION: MARINE ENVIRONMENTAL POLICIES AND THEIR PLACE IN THE GLOBAL CLIMATE REGIME

In Graph 1, the distribution of COP decisions according to the marine environmental policy categories stated in the research methodology section is shown. As a result of the evaluation made specifically for Graph 1, the resilience of small island states is present in almost all of the COP decisions as a dominant element of the global climate regime. The resilience of small island states, which is included among the outputs of almost every COP meeting, is present in many of the meetings extending from the first COP meeting held to the present day. Karaca’s⁴⁷ study reveals that island ecosystems are extremely vulnerable to climate change due to limited area, isolation, and unique natural conditions. This finding is consistent with the emphasis on the resilience of small island states that comes to the forefront in the COP decisions in almost every meeting.

⁴⁶ ibid page 257.

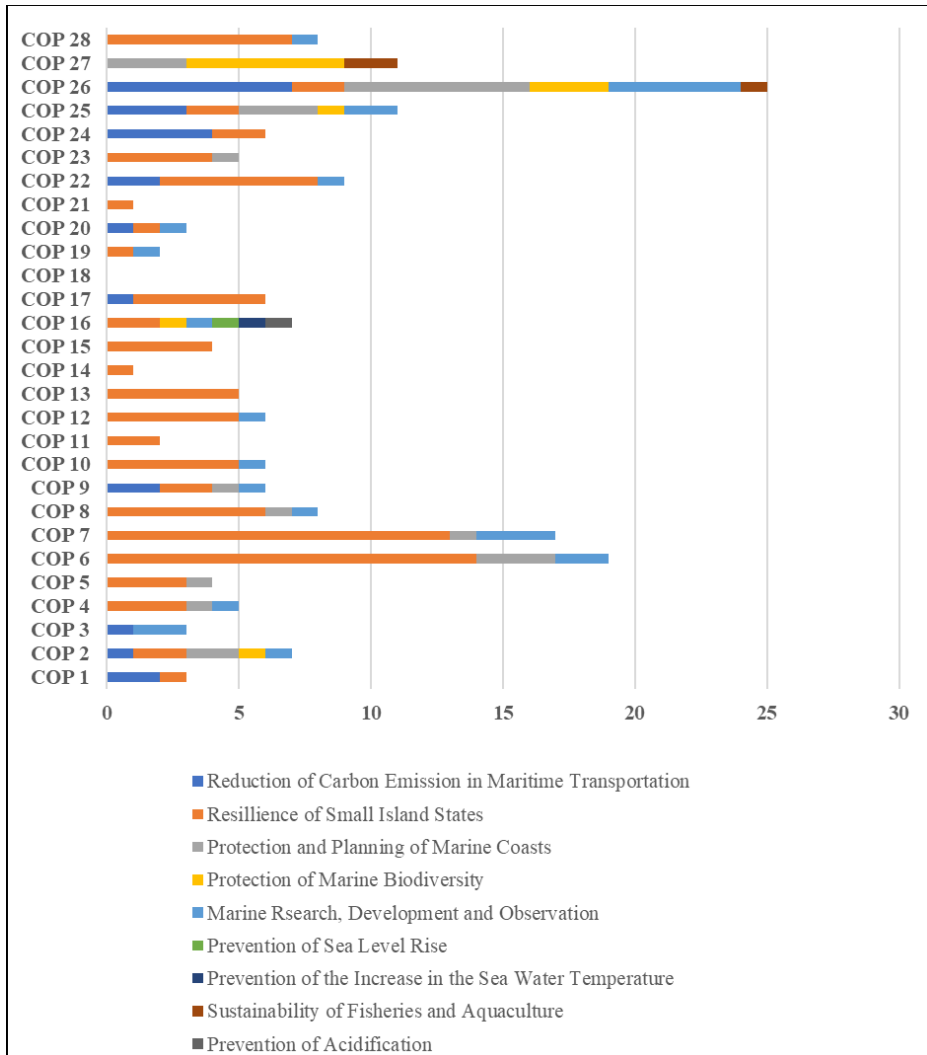
⁴⁷ Ümmühangül Karaca and Çiğdem Kaptan, ‘İklim Değişikliğinin Adalar Üzerindeki Etkileri ve Ekolojik Kırılganlık Üzerine Bir Değerlendirme’ (2025) 6(11) *Lapseki Meslek Yüksekokulu Uygulamalı Araştırmalar Dergisi* 9, 13.



Another evaluation to be made specifically for Graph 1 is the decisions taken regarding the conservation of marine biodiversity, although it found a place for itself in COP 2 and COP 16. In this respect, the conservation of marine biodiversity in particular has become more important in recent years. In particular, the conservation of marine biodiversity has constituted one of the main topics of COP 25, COP 26, and COP 27. Thus, it will not be incorrect to say that in recent times, one of the topics of the global climate regime is the conservation of marine biodiversity. TÜDAV's report⁴⁸ has documented in detail the rise in water temperatures, the increase in sea level, and the pressures on biological diversity in the seas of Türkiye. These observations point to a parallel development with the conservation of marine biodiversity becoming a priority agenda item in the decisions after COP 25.

On the topic of the resilience of small island states, important subjects have been addressed in almost all COP meetings. In particular, so that small island states are not excluded from the global climate regime and can have a say in many commissions, the authority to vote and represent has been granted to the relevant states. In this respect, it will not be incorrect to say that the global climate regime shows special care to small island states due to their direct connection with the ocean and their economies being mostly limited to the ocean. Another important aspect of the resilience of small island states is that in any problem of sea level rise or ocean pollution, the relevant states can evolve directly towards the result of the fragmentation of their economy and their countries' physical integrity.

⁴⁸ Barış Salihoğlu and Bayram Öztürk, *İklim Değişikliği ve Türkiye Denizleri Üzerine Etkileri* (Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2021) 33.


Graph 1: COP Decisions and Marine Environmental Policy Categories


Another issue to be examined specifically for Graph 1 is the process of reducing carbon emissions in maritime transport, which has constituted an important topic of the global climate regime since the COP 1 process. The process of reducing carbon emission rates in maritime transport, which has again become an important topic since COP 22, in particular constitutes a component of global transportation policies, which are a part of the global climate regime. Thus, emission rates originating from transportation, which are an important part of the



problems caused by climate change, have also been evaluated from the perspective of the global climate regime in the context of maritime transport.

In the classification unit of marine research, development, and observation, which is another topic, decisions have been made regarding the support of activities for conducting research, development, and observation within the framework of these topics, by addressing the lack of scientific knowledge concerning oceans and seas, which are among the dominant elements of the global climate regime. Towards the relevant process, especially during the periods of COP 6, COP 7, COP 25, and COP 26, important decisions were made and their importance for the global climate regime was stated. In these meetings, where it was decided that the link between climate and ocean be examined and that this be realized by establishing relevant observation systems and by ensuring the exchange of information through international cooperation, the scarcity of scientific knowledge about oceans and seas was addressed. For this reason, these decisions, which are among the outputs of the COP meetings, ensure future-oriented decision-making mechanisms and the sustainability of the global climate regime. The study by Tittensor et al.⁴⁹ on the integration of climate adaptation and biodiversity in protected marine areas reinforces the importance of the research and observation decisions in the COP meetings aimed at addressing the lack of scientific knowledge about oceans.

As can be seen in Graph 1, the protection and planning of marine coasts also constitutes an important component of the global climate regime. In particular, the issue of planning for coasts, which are not directly within the ocean and sea ecosystem but constitute a component of the ecosystem, and for the structures, facilities, and living areas located on the coasts, constitutes a vital issue from the perspective of the global climate regime. From this aspect, especially in the COP 25, COP 26, and COP 27 meetings, the protection and planning of marine coasts constitutes the common point that the states party to the meeting agreed upon. Kurnaz's study⁵⁰ regarding Türkiye's climate change adaptation processes shows that coastal ecosystems and coastal area planning have been identified among the critical priorities at the national level. This finding supports the

⁴⁹ Tittensor and others 'Integrating climate adaptation and biodiversity conservation in the global ocean' (2019) 5(11) Sci Adv 5.

⁵⁰ Mehmet Levent Kurnaz 'İklim Değişikliği ve Uyum Süreçlerinde Türkiye' (2023) 7(1) Resilience 199, 201.

increasing importance of the decisions taken regarding the protection and planning of marine coasts during the period of COP 25 to COP 27.

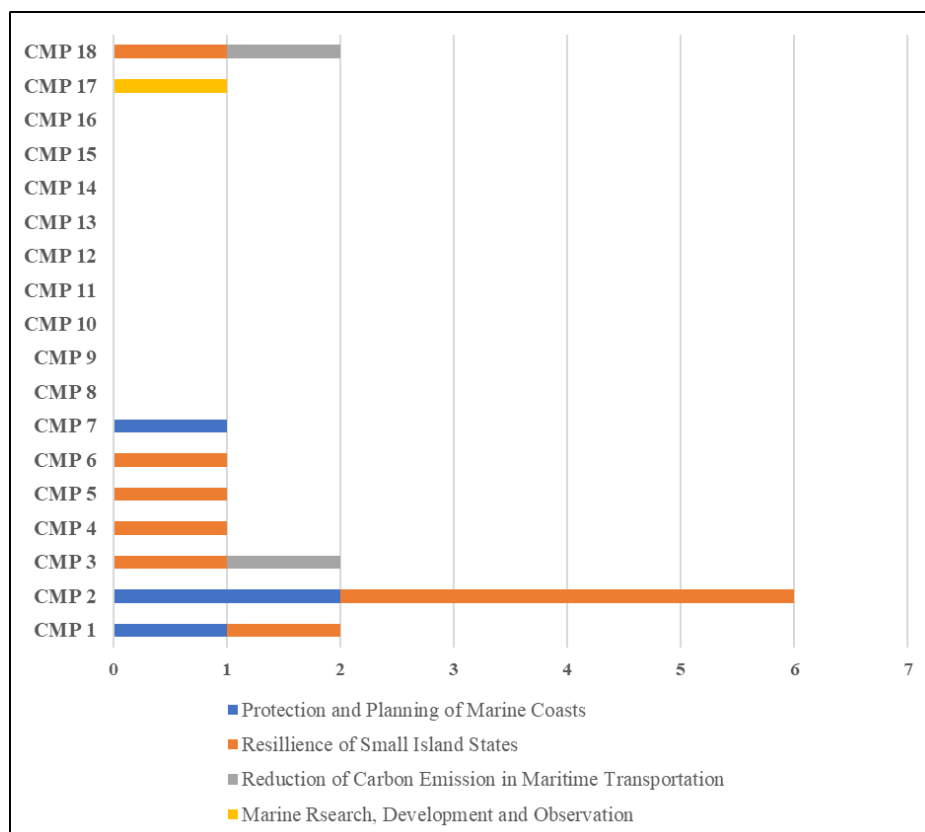
Finally, among the topics of the COP meetings that have increased in importance in recent years from the perspective of the marine environment are the sustainability of fisheries and aquaculture, the prevention of sea level rise, the reduction of the increase in sea water temperatures, and the prevention of acidification. When the topics of the global climate regime are considered, it is seen that for the subjects included in the decision-making processes regarding oceans and seas, specific categories for oceans and seas have been created. In this respect, it can be said that the decisions taken after COP meetings are, over the years, becoming distinct as a result of evaluations made from the perspective of ocean and marine environmental policies, and are increasing in importance in mitigating the effects of climate change.

Below, another element of the global climate regime has been examined within the framework of CMP decisions and marine environmental policy categories. CMP meetings, which include the evaluation of the Kyoto Protocol and its related processes and are organized concurrently with COP meetings, constitute another decision-making mechanism within the global climate regime that contains marine environmental policies. However, in the decisions taken as a result of the relevant meetings, there are decisions related to marine environmental policies that can be gathered in only four categories. In this respect, in half of the relevant meeting decisions, there are no provisions related to marine environmental policies. Moreover, the decisions related to marine environmental policy can be gathered under only four headings.

The most important topic of the decisions of the CMP meetings, which took place after the signing of the Kyoto Protocol, from the perspective of marine environmental policies, is constituted by the resilience of small island states. Under this topic, especially within the scope of the fight against climate change, the vulnerable situation of small island states and, in the face of this situation, the party states' seeing the relevant small island states as a natural part of the global climate regime and giving priority to their demands have been evaluated. Thus, the resilience of small island states, which have the least resilience against climate change due to economic, social, and environmental factors from the perspective of the ocean and marine environment, has gained importance in terms of increasing their voting rights, being given more place in commissions, and their constituting a fundamental component of the targets.



Graph 2: CMP Decisions and Marine Environmental Policy Categories



Another marine environmental policy category that emerged as a result of the CMP meetings is constituted by the reduction of carbon emission rates in maritime transport. The relevant topic was discussed and decided upon only in the CMP 3 and CMP 18 meetings. From this aspect, it can be stated that the states that are the founding elements of the global climate regime did not see the reduction of emission rates in maritime transport as an important element in the decisions taken under the Kyoto Protocol. Accordingly, when the single decision taken as a result of the CMP 17 meeting regarding marine research, development, and observation is considered, it can be stated that the decisions of the party states towards the two relevant marine environmental policy categories remained incomplete.

In short, when the CMP meetings are evaluated, it can be stated that in these meetings, which the states party to the Kyoto Protocol held concurrently with the

COP meetings, the decisions regarding marine environmental policies are few in comparison to other decisions. The fact that no decision regarding marine environmental policies was taken in the interval between CMP 8 and CMP 16 shows this. Thus, it will not be incorrect to say that there was no path change in the global climate regime related to oceans and seas, especially after the Kyoto Protocol was realized. Below, an evaluation will be made on the decisions announced at the end of the CMA meetings, which are organized concurrently with the COP meetings, concerning the Paris Agreement, which was renewed specifically within the UNFCCC after the Kyoto Protocol, and which again constitutes one of the dominant elements for the global climate regime.

Another component of the CMP decisions is constituted by the protection and planning of marine coasts. The protection and planning of coasts, which is a vital element from the perspective of the global climate regime, is also included as a fundamental element that has come to the forefront in the meetings of the countries party to the Kyoto Protocol. Especially in this category, which found a place for itself in the first CMP meetings, the necessity for countries with coasts on oceans and seas to determine a common stance in their coastal protection and planning processes has been expressed. The fundamental condition for determining a common stance is constituted by integrated coastal zone management. From this aspect, it has been proposed that the party countries, in cooperation, integrate their integrated coastal zone management plans and protect their own coasts without polluting the coasts of other states.

Unlike the CMP decisions, CMA decisions have contained the provisions of the Paris Agreement concerning oceans and seas and, by taking decisions concerning marine environmental policies regarding this, have taken the importance of the subject into consideration. As a result of the CMP meetings, which have been organized a total of five times, decisions have been taken in eight categories regarding marine environmental policies.

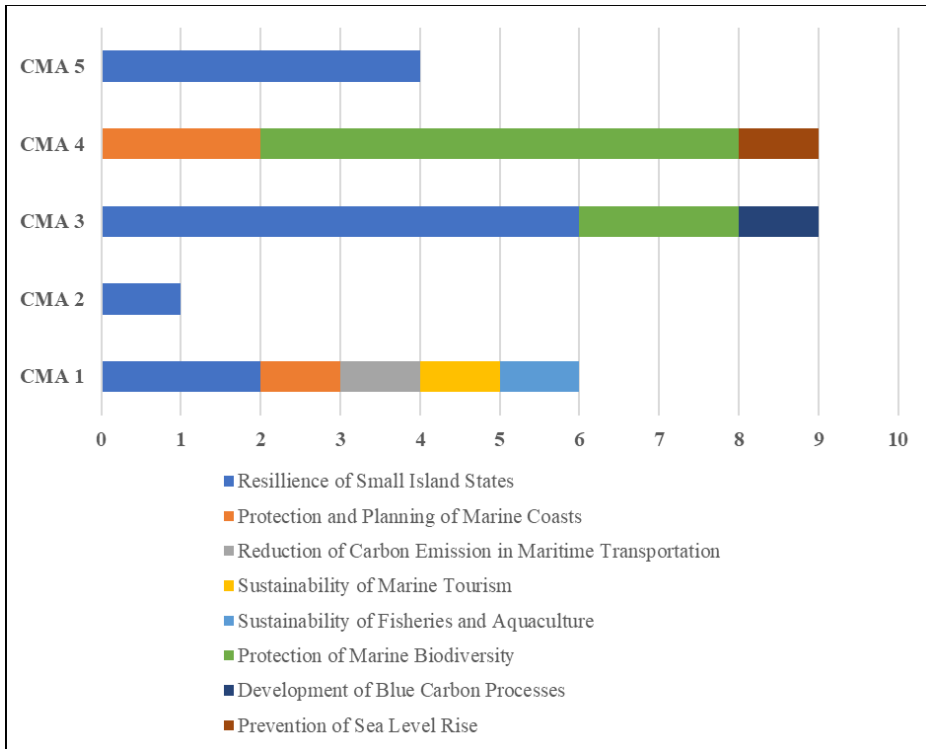
The first of these decisions, again, is constituted by the resilience of small island states. As can be seen in Graph 3, within the scope of the search for solutions to the increasing climate crisis after the Paris Agreement, the resilience of small island states has come to the forefront in the CMP decisions as well, just as in the previous CMA decisions. In this regard, in particular, decisions regarding small island states, which will be directly affected by the disasters that may occur as a result of increasing sea water temperatures and the rise in sea levels, have shown an increase. The common point that was discussed and decided upon in



almost all CMA meetings is the increasing of strategies for the resilience of small island states and the giving of more place to small island states in the global climate regime.

Another of the decisions taken as a result of the CMA meetings, which constitutes the majority, is the conservation of marine biodiversity. As seen in Graph 3, especially in CMA 3 and CMA 4, the conservation of marine biodiversity constituted the fundamental element of the global climate regime. In this respect, considering that the Paris Agreement in particular offers an important window of opportunity in terms of the protection of oceans and seas, it is important that decisions regarding this have also been taken. The negative conditions created by the effects of climate change for the ocean and marine ecosystem, and the changing climate conditions with the increase in sea water temperatures, along with the adaptation of invasive species that can adapt to high temperatures to the ocean and sea ecosystem, thereby becoming dominant species, have also brought the conservation of marine biodiversity to an important position in the view of the CMA decisions.

Another importance of the CMA decisions, as also examined in Graph 3, is the fact that the categories related to ocean and marine environmental policies have diversified. When it is considered that a similar change was also experienced in the COP decisions seen in Graph 1, it is the Paris Agreement that has differentiated the content of the decisions within the processes related to the global climate regime, especially concerning ocean and marine environmental policies. In this respect, when CMA decisions are examined, while the decisions on the protection and planning of marine coasts and the reduction of carbon emissions in maritime transport maintain their existence; in addition to these, the categories of the sustainability of marine tourism, the sustainability of fisheries and aquaculture, the development of blue carbon processes, and the prevention of sea level rise have been added. In this respect, the process of developing blue carbon processes in particular brings with it a different and innovative process from other processes, as it includes the protection of corals and also the protection processes of seagrasses. The recently adopted High Seas Treaty (BBNJ Agreement) has brought binding provisions regarding the conservation and sustainable use of marine biological diversity. This development shows a parallel with the emergence of new categories in the CMA decisions concerning marine biodiversity, fisheries, and blue carbon processes.

Graph 3: CMA Decisions and Marine Environmental Policy Categories

CONCLUSION

When the study is evaluated as a whole, it is seen that research has been conducted on the points where marine environmental policies and the COP, CMP, and CMA decisions converge. From this aspect, the examination of the effect created by the UNFCCC from the perspective of the global climate regime in terms of the COP, CMP, and CMA decisions has enabled it to be shown how the classification units of marine environmental policies have changed from a historical perspective. In addition to this, it allows for an idea to be had regarding whether the importance of marine environmental policies in the global climate regime has decreased or increased, and it has been shown which marine environmental policy has come to the forefront in the global climate regime in comparison to the others.

When the COP decisions are evaluated, the resilience of small island states constituted a classification unit that came to the forefront in all years. In this



context, it can be said that importance has been given from the perspective of the global climate regime to the processes for small island states to be able to struggle against the problems originating from climate change. Nevertheless, when the content of the relevant decisions is examined, it has been observed that decisions were mostly taken regarding the representation processes of small island states. Thus, in the non-binding COP, CMP, and CMA decisions, it has been ensured that the representation capacities of small island states are increased and that they are recognized as an actor within the global climate regime by the party states.

When the decisions are examined quantitatively, in the process of the conservation of marine biodiversity, which is another important topic, although the COP, CMP, and CMA decisions diverge from one another, they sit on the same timeline from a temporal perspective. Especially when the CMA decisions are examined, the conclusion can be reached that the party states after the Paris Agreement have accelerated their decision-making processes regarding marine biodiversity and have taken measures regarding the importance of the problems created by climate change from the perspective of oceans and seas. In contrast to this, in the CMP decisions, which are the conference of the parties to the Kyoto Protocol, it is seen that the conservation of marine biodiversity is not yet on the agenda and that the decision-making processes regarding it have been left incomplete. In addition, when looking at the COP decisions, it is again seen that the decision-making processes related to the marine environment have accelerated in the COP meetings held after the process in which the Paris Agreement was signed. In this respect, COP 25 in particular has been a starting point in the examination of the problems related to climate change from the perspective of the ocean and marine environment.

In the processes of marine research, development, and observation and the process of the protection and planning of marine coasts, while more decisions are present especially in the decisions of the first COP, CMP, and CMA meetings, when looking at recent times it has been observed that the frequency of the relevant decisions has decreased. As the reason for this, it has been expressed that until the mid 2010s, in subjects concerning the relevant processes that fell within the area of interest of the global climate regime, the ocean and marine environment remained deficient at the knowledge level, and for this to be provided, the necessity of conducting research, development, observation, and planning processes was stated.

When evaluated together with the aims of the study, all COP, CMA, and CMP processes have been examined within the scope of the study. Thus, by accessing the outputs of each meeting, the place of marine environmental policies in the relevant decisions has been examined in the meetings where climate change is discussed at the highest level from a global perspective. Thus, by showing all decision frequencies in the form of graphs, it has been scrutinized which marine environmental policy element takes place with what weight in the global climate regime, and the conclusion has been reached that especially after 2017, marine environmental policies have begun to be one of the elements of the global climate regime.

This study reveals that marine environmental policies are gradually becoming more visible in the global climate regime. In this context, the strengthening of the capacity of small island states holds importance as a priority. These countries should play an active role not only in representation processes, but also in concrete projects against climate change. The expansion of financing and technical support mechanisms will ensure that these states are directed towards direct actions that will increase their climate resilience.

In addition, the decisions regarding the conservation of marine biodiversity must not remain merely as recommendations. Although it is a positive development that CMA decisions have become more active on this subject after the Paris Agreement, there is a need for international regulations that include more binding commitments. Ecosystem-based solutions such as ocean-based carbon capture technologies and the expansion of marine protected areas must be moved to the centre of the global climate regime.

Another need revealed by the study is the continuity of research, development, and observation activities. When it is taken into consideration that the lack of knowledge regarding the marine environment was a serious problem until the mid-2010s, long-term financial support and the strengthening of international collaborations are necessary. Technological investments such as satellite-based monitoring systems, ocean modelling technologies, and coastal early warning systems will make possible the more effective monitoring and prevention of the impacts of climate change.

Finally, marine environmental policies need to be moved to a strategic position in the global climate regime. Although it is a promising development that these policies have found more space in COP decisions since 2017, innovative approaches must be adopted to maintain this momentum. Mechanisms such as



the evaluation of oceans as carbon sinks and their inclusion in carbon markets will ensure that the marine environment is positioned at the centre of climate policies. The coming to the forefront of marine environmental issues at COP 25 should be evaluated as a beginning; however, the allocation of special sessions to this area in subsequent COP meetings will produce stronger results at the global level.

REFERENCES

- Acciaro M and others, 'Energy Efficiency in Port Operations: A Holistic Perspective on Measures and Strategies' (2014) 66 *Energy Policy* 411
- Barrett S, *Environment and Statecraft: The Strategy of Environmental Treaty-Making* (Oxford University Press 2003)
- Bodansky D, 'The United Nations Framework Convention on Climate Change: A Commentary' (1993) 18(2) *Yale J Intl L* 451
- Bodansky D, 'The History of the Global Climate Change Regime', in *International Relations and Global Climate Change* (2001) 23
- Bouman EA and others, 'State-of-the-Art Technologies, Measures, and Potential for Reducing GHG Emissions from Shipping' (2017) 52 *Transp Res D Transp Environ* 408
- Boyes SJ and Elliott M, 'Marine Legislation - The Ultimate "Horrendogram": International Law, European Directives & National Implementation' (2014) 86(1) *Mar Pollut Bull* 39
- Brown J and others, 'Climate Finance in 2010 and the Cancun Agreements: A Summary Brief' (2011) *Climate Policy Initiative*
- Carazo MP, 'Contextual Provisions (Preamble and Article 1)' in Daniel Klein and others (eds), *The Paris Agreement on Climate Change: Analysis and Commentary* (Oxford University Press 2017)
- Church JA and White NJ, 'Sea-Level Rise from the Late 19th to the Early 21st Century' (2011) 32 *Surveys in Geophysics* 585
- Costello C and others, 'Global Fishery Futures under Contrasting Management Regimes' (2016) 113(18) *Proc Natl Acad Sci USA* 5125
- Dagnet Y and others, 'Strengthening the Transparency Framework in the Paris Agreement: Perspectives and Challenges' (2019) *World Resources Institute (WRI)*



- Demir, A, 'Paris Anlaşması ve 26. Taraflar Konferansı (COP 26)'nda Türkiye Değerlendirmesi: Yükümlülükler ve Sorumluluklar' (2022) 15(2) Biological Diversity and Conservation 162
- Depledge J, *The Organization of Global Negotiations: Constructing the Climate Change Regime* (Earthscan 2005)
- Dobush BJ and others, 'A New Way Forward for Ocean-Climate Policy as Reflected in the UNFCCC Ocean and Climate Change Dialogue Submissions' (2021) 22(2) Climate Policy 254
- Doney SC and others, 'Ocean Acidification: The Other CO₂ Problem' (2009) 1(1) Annu Rev Mar Sci 169
- Duarte CM and others, 'The Role of Coastal Plant Communities for Climate Change Mitigation and Adaptation' (2013) 3(11) Nat Clim Change 961
- Dulvy NK and others, 'Extinction Risk and Conservation of the World's Sharks and Rays' (2014) 3 eLife e00590
- Eddebbar YA, Gallo ND and Linsmayer LB, 'The Oceans and the UN Framework Convention on Climate Change' (2015) 24(3) Limnol Oceanogr Bull 69
- Falkner R, 'American Hegemony and the Global Environment' (2005) 7(4) Int Stud Rev 585
- Falkner R, 'The Paris Agreement and the New Logic of International Climate Politics' (2016) 92(5) Intl Aff 1107
- Freestone D, 'Editorial - Climate Change and the Oceans' (2009) 3(4) Carbon & Climate Law Review 383 <<https://doi.org/10.21552/CCLR/2009/4/109>>
- Galland G, Harrould-Kolieb E and Herr D, 'The Ocean and Climate Change Policy' (2012) 12(6) Climate Policy 764 <<https://doi.org/10.1080/14693062.2012.692207>>
- Gallo ND, Victor DG and Levin LA, 'Ocean Commitments under the Paris Agreement' (2017) 7(10) Nat Clim Change 833
- Guilloux B, 'Ocean and Climate Regime Interaction' (2020) 34(1) Ocean Yearbook Online 43 <https://doi.org/10.1163/9789004426214_004> accessed 25 February 2025



Guilloux B and Schumm R, 'Which International Law for Ocean and Climate?' (Ocean and Climate Platform, October 2016)

Gupta J, *The History of Global Climate Governance* (Cambridge University Press 2014)

Halpern BS and others, 'A Global Map of Human Impact on Marine Ecosystems' (2008) 319(5865) *Science* 948

Hansen J, Sato M and Ruedy R, 'Perception of Climate Change' (2012) 109(37) *Proc Natl Acad Sci USA* E2415

Hare W and others, 'The Architecture of the Global Climate Regime: A Top-Down Perspective' (2010) 10(6) *Climate Policy* 600

Hilborn R and others, 'Effective Fisheries Management Instrumental in Improving Fish Stock Status' (2020) 117(4) *Proc Natl Acad Sci USA* 2218

Hulme M, 'Meet the IPCC: Mapping the Political and Scientific Landscape of the Intergovernmental Panel on Climate Change' (2011) 21(2) *Glob Environ Change* 368

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), *Climate Change 2021: The Physical Science Basis* (Cambridge University Press 2021)

IPCC, IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (2019)

Karaca Ü ve Kaptan Ayhan, Ç, 'İklim Değişikliğinin Adalar Üzerindeki Etkileri ve Ekolojik Kırılganlık Üzerine Bir Değerlendirme' (2025) 6(11) *Lapseki Meslek Yüksekokulu Uygulamalı Araştırmalar Dergisi* 9

Kaya, HE 'Kyoto'dan Paris'e Küresel İklim Politikaları' (2020) 4(10) *Meriç Uluslararası Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi* 165

Kim RE, 'The Emergent Network Structure of the Multilateral Environmental Agreement System' (2017) 45 *Glob Environ Change* 103

Kurnaz, ML, 'İklim Değişikliği ve Uyum Süreçlerinde Türkiye' (2023) 7(1) *Resilience* 199

Lam JSL and Notteboom T, 'The Greening of Ports: A Comparison of Port Management Strategies in Asia and Europe' (2014) 34(2) *Transp Rev* 169

- Le Quéré C and others, 'Global Carbon Budget 2015' (2015) 7 Earth Syst. Sci. Data 349 <<https://doi.org/10.5194/essd-7-349-2015>> accessed 25 February 2025
- Levitus S and others, 'World Ocean Heat Content and Thermosteric Sea Level Change (0-2000 m) 1955-2010' (2012) 39 Geophys Res Lett L10603 <<https://doi.org/10.1029/2012GL051106>> accessed 25 February 2025
- Lewis A and others, 'Ocean Energy', in IPCC Special Report on Renewable Energy Sources and Climate Change Mitigation (2011)
- Lubchenco J and Petes LE, 'The Interconnected Biosphere: Science at the Ocean's Tipping Points' (2010) 23(2) Oceanography 115
- Marks G, Hooghe L and Blank K, 'Types of Multi-Level Governance' (2001) 5(11) European Integration online Papers
- Michaelowa A and Michaelowa K, 'Climate Finance: The Political and Institutional Challenges' (2011) 20(5) Environmental Politics 668
- Nakhooda S and others, *Climate Finance: Is It Making a Difference?* (Overseas Development Institute, 2014)
- Naylor RL and others, 'A 20-Year Retrospective Review of Global Aquaculture' (2021) 591(7851) Nature 551
- Nicholls RJ and Cazenave A, 'Sea-Level Rise and Its Impact on Coastal Zones' (2010) 328(5985) Science 1517
- Oberthür S and Ott HE, *The Kyoto Protocol: International Climate Policy for the 21st Century* (Springer 1999)
- Orr JC and others, 'Anthropogenic Ocean Acidification over the Twenty-First Century and Its Impact on Calcifying Organisms' (2005) 437(7059) Nature 681
- Öztürk, M, and Öztürk, A, 'BMİDÇS'den Paris Anlaşması'na: Birleşmiş Milletler'in İklim Değişikliğiyle Mücadele Çabaları' (2019) 12(4) Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 527
- Pauly D and Zeller D, 'Catch Reconstructions Reveal That Global Marine Fisheries Catches Are Higher Than Reported and Declining' (2016) 7 Nature Communications 10244



Pauw P and others, 'Beyond Headline Mitigation Numbers: We Need More Transparent and Comparable NDCs to Achieve the Paris Agreement on Climate Change' (2018) 147(1–2) *Climatic Change* 23

Pelc R and Fujita RM, 'Renewable Energy from the Ocean' (2002) 26(6) *Marine Policy* 471

Rajamani L, 'The 2015 Paris Agreement: Interplay between Hard, Soft and Non-Obligations' (2016) 28(2) *Journal of Environmental Law* 337

Rayfuse R and Scott SV (eds), *International Law in the Era of Climate Change* (Edward Elgar Publishing 2012)

Rhein M and others, 'Observations: Ocean', in IPCC, *Climate Change 2013: The Physical Science Basis* (IPCC Fifth Assessment Report, 2013)

Rockström J and others, 'A Roadmap for Rapid Decarbonization' (2017) 355(6331) *Science* 1269

Rockström J and others, 'A Safe Operating Space for Humanity' (2009) 461(7263) *Nature* 472

Rogelj J and others, 'Paris Agreement Climate Proposals Need a Boost to Keep Warming Well Below 2 °C' (2016) 534 *Nature* 631

Sadioğlu U and Ağralan E, 'İklim Değişikliği Çerçevesinde 25. Taraflar Konferansı (COP 25)' (2020) 11(Ek Sayı 1) *KAÜİİBFD* 361

Sala E and others, 'Assessing Real Progress Towards Effective Ocean Protection' (2018) 91 *Marine Policy* 11

Schuchmann U, *UN Climate Conference: Review of the Ocean Action in the 1st Week* (unpublished, 2018)

Sciberras M and others, 'Evaluating the Biological Effectiveness of Fully and Partially Protected Marine Areas' (2013) 2(1) *Environmental Evidence* 4

Smith TWP and others, *Third IMO GHG Study 2014* (2015)

Raaymakers S, 'The Precautionary Principle and Maritime Safety: Protecting Our Oceans and Coasts' (2003) 27(6) *Marine Policy* 471

Salihoglu B ve Öztürk B, *İklim Değişikliği ve Türkiye Denizleri Üzerine Etkileri* (Turkish Marine Research Foundation, İstanbul 2021)

Sorensen J, *Baseline 2000 Background Report: The Status of Integrated Coastal Management as an International Practice* (2002)

- Spalding MD and others, 'Marine Protected Areas: Global Progress and Future Directions' (2010) 107(43) Proceedings of the National Academy of Sciences 18286
- Spalding MD and others, 'The Role of Ecosystems in Coastal Protection: Adapting to Climate Change and Coastal Hazards' (2014) 90 Ocean & Coastal Management 50
- Streck C, 'Strengthening Finance in the Global Climate Regime' (2020) 20(5) Climate Policy 607
- Tittensor DP, Beger M, Boerder K, Boyce DG, Cavanagh RD, Cosandey-Godin A, Crespo GO, Dunn DC, Ghiffary W, Grant SM, Hannah L, Halpin PN, Harfoot M, Heaslip SG, Jeffery NW, Kingston N, Lotze HK, McGowan J, McLeod E, McOwen CJ, O'Leary BC, Schiller L, Stanley RRE, Westhead M, Wilson KL, Worm B, 'Integrating climate adaptation and biodiversity conservation in the global ocean' (2019) 5(11) Sci Adv
- UNFCCC, 'Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change' (1997)
- UNFCCC, 'Paris Agreement' (2015)
- United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), 1992
- Victor DG, *Global Warming Gridlock: Creating More Effective Strategies for Protecting the Planet* (Cambridge University Press 2011)
- Voigt C, 'The Compliance and Effectiveness Mechanism of the Paris Agreement' (2016) 25(2) Review of European, Comparative & International Environmental Law 161
- Waycott M and others, 'Accelerating Loss of Seagrasses Across the Globe Threatens Coastal Ecosystems' (2009) 106(30) Proceedings of the National Academy of Sciences 12377
- Worm B and others, 'Impacts of Biodiversity Loss on Ocean Ecosystem Services' (2006) 314(5800) Science 787



DENİZ KAYNAKLI KİRLİLİĞİN FİNANSAL SORUMLULUĞU: TÜRKİYE’DE KİRLETEN ÖDER İLKESİ ÇERÇEVESİNDE MALİ ARAÇLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ*

*FINANCIAL RESPONSIBILITY FOR SEA-BORNE POLLUTION:
EVALUATION OF FINANCIAL INSTRUMENTS WITHIN THE FRAMEWORK
OF THE POLLUTER PAYS PRINCIPLE IN TÜRKİYE*

Dr. Hakan ÖZDEMİR**

ÖZ

Bu çalışma, deniz çevresinin korunmasına yönelik mali araçların “kirleten öder” ilkesi çerçevesinde Türkiye’deki uygulanabilirliğini incelemektedir. Özellikle gemilerden kaynaklanan atıkların yönetimi, liman hizmet tarifeleri ve idari para cezaları üzerinden ilkenin nasıl içselleştirildiği değerlendirilmiştir. MARPOL 73/78 Sözleşmesi, Avrupa Birliği (AB)’nin 2000/59/EC sayılı Direktifi ve Türkiye’deki çevre mevzuatı, bu mali yükümlülüklerin hukuki temelini oluşturmakla birlikte; uygulamada çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Atık kabul tesisleri, çevresel ücretlendirme sistemleri ve cezai mekanizmalar teknik olarak geliştirilmiş olsa da gelirlerin çevresel yatırımlara yönlendirilmesinde şeffaflık eksikliği, mevzuatın dağınıklığı ve idari kapasite sorunları dikkat çekmektedir. Ayrıca tahsil edilen gelirlerin ne ölçüde kirletici kaynaklı olduğu ve çevre amaçlı harcadığı da belirsizdir. Bu bağlamda, çalışma, hem OECD tarafından 1972’de çevre politikası ilkesi olarak tanımlanan ‘kirleten öder’ ilkesinin normatif

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 05.06.2025 / Kabul Tarihi: 14.10.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1715191.

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.

** Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı (hakan.ozdemir@yok.gov.tr), (ORCID: 0000-0002-2740-3737).



çerçevesini hem de Türkiye’deki uygulamalarını karşılaştırmalı olarak ele almakta ve politika geliştirme açısından öneriler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: •Kirleten Öder İlkesi •Gemi Atıkları •Çevre Hukuku •Deniz Kirliliği

ABSTRACT

This study examines the applicability of the “polluter pays” principle in Türkiye concerning economic instruments used for the protection of the marine environment. It specifically evaluates how this principle is internkaraalized through the management of ship-generated waste, port service tariffs, and administrative fines. Although international and national legal frameworks—such as the MARPOL 73/78 Convention, EU Directive 2000/59/EC, and Türkiye’s environmental regulations—establish a legal basis for such financial obligations, practical challenges persist. Waste reception facilities, environmental pricing systems, and sanction mechanisms are technically developed; however, deficiencies remain in terms of transparency, regulatory coherence, and administrative capacity. Moreover, it is unclear to what extent the revenues collected are truly pollutant-based and whether they are allocated to environmental protection. In this context, the study provides a comparative analysis of both the normative framework of the ‘polluter pays’ principle—first defined by the OECD in 1972—and its implementation in Türkiye, while offering policy recommendations to enhance compliance.

Keywords: •Polluter Pays Principle •Ship Waste •Environmental Law •Marine Pollution

GİRİŞ

Çevre hukukunun evrensel ilkelerinden biri olan kirleten öder ilkesi (*polluter pays principle* - PPP), çevreye verilen zararın ekonomik yükünün toplum yerine doğrudan kirleticiler aktörlere yüklenmesini amaçlamaktadır. İlk olarak 1972 yılında Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü (OECD) tarafından çevre politikası ilkesi olarak tanımlanan bu yaklaşım, özellikle Avrupa Birliği çevre mevzuatında ve uluslararası sözleşmelerde yaygın bir uygulama alanı bulmuştur. İlkenin temel mantığı, çevresel dışsallıkların içselleştirilmesi yoluyla kaynak tahsisini daha verimli ve adil hale getirmektir. Bu doğrultuda PPP, çevre vergileri, atık bertaraf ücretleri, temizlik hizmet bedelleri ve idari yaptırımlar gibi mali araçlarla hayata geçirilmektedir.

Deniz çevresinin korunması bağlamında kirleten öder ilkesi, gemilerden kaynaklanan atıkların yönetimi, liman hizmet tarifeleri ve deniz kirliliğini önlemeye yönelik cezai yaptırımlarla somutlaşmaktadır. Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78), 2000/59/EC sayılı Avrupa Birliği Direktifi ve bunlara paralel olarak geliştirilen ulusal mevzuat, gemi kaynaklı çevresel yüklerin sistematik biçimde denetlenmesini ve



kirletici aktörlerin ekonomik sorumluluk üstlenmesini hedeflemektedir. Türkiye’de ise bu ilkeler, 2872 sayılı Çevre Kanunu,¹ Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği² ve buna bağlı ikincil düzenlemeler aracılığıyla hukuk sistemine dâhil edilmiştir. Ancak bu normatif aktarım, uygulamada çeşitli zorluklarla karşılaşmakta; mevzuatın dağınıklığı, idari koordinasyon sorunları, mali yüklerin şeffaflığı ve gelirlerin çevresel amaçlara yönlendirilip yönlendirilmediği gibi sorular gündeme gelmektedir.

Bu çalışma, “Kirleten öder ilkesi Türkiye’de deniz çevresine yönelik uygulamalarda ne ölçüde içselleştirilmiştir?” sorusuna odaklanmakta; bu çerçevede şu alt sorulara yanıt aramaktadır:

- Gemilerden kaynaklanan atıkların bertarafı ve ücretlendirilmesi sistemleri, kirleten öder ilkesine uygun şekilde yapılandırılmış mıdır?
- Liman hizmet tarifelerinde yer alan çevresel ücretler, gerçekten kirletici faaliyetleri hedef almakta mıdır?
- Elde edilen gelirler çevresel koruma, temizlik ve altyapı hizmetlerine tahsis edilmekte midir?
- Uygulamada mevzuat bütünlüğü, denetim kapasitesi ve gelir tahsis mekanizmaları açısından ne tür yapısal sorunlar mevcuttur?

Bu soruların yanıtlanması hem çevre hukukunun etkinliği hem de kamu kaynaklarının adil ve verimli kullanımı açısından önem arz etmektedir. Zira ilkenin kâğıt üzerindeki varlığı kadar, uygulamadaki tutarlılığı da çevresel adaletin sağlanmasında belirleyicidir.

Araştırma kapsamında, başta İstanbul ve İzmit gibi yüksek deniz trafiğine sahip bölgeler olmak üzere Türkiye’deki çeşitli liman ve belediye uygulamaları incelenmiş; gemi atık hizmet tarifeleri, idari para cezaları ve çevresel hizmet gelirlerinin kullanımı gibi unsurlar değerlendirilmiştir. Ayrıca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı düzenlemeleri, faaliyet raporları ve uluslararası sözleşmeler üzerinden normatif ve uygulamalı bir analiz yapılmıştır.

Bu yönüyle çalışma, hem deniz çevresinin korunmasına ilişkin mevcut uygulamaların değerlendirilmesine katkı sağlamakta hem de kirleten öder

¹ Çevre Kanunu, Kanun Numarası: 2872, Kabul Tarihi: 09.08.1983, RG 11.08.1983/18132.

² Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, RG 26.12.2004/25682.



ilkesinin yerel düzeyde daha etkili bir şekilde uygulanabilmesine yönelik politika önerileri geliştirmektedir.

I. KURAMSAL VE HUKUKİ ÇERÇEVE

Kirleten öder ilkesi, çevre politikalarının temelini oluşturan normatif bir yaklaşım olarak, yalnızca çevresel zararların giderilmesinde değil; aynı zamanda çevresel yüklerin adil dağıtımında ve kaynakların etkin kullanımında da önemli bir rol üstlenmektedir. Bu ilkenin hem teorik altyapısının hem de uluslararası ve ulusal düzeydeki hukuki yansımalarının anlaşılması, çevresel sorumlulukların mali araçlarla ne ölçüde desteklendiğini değerlendirmek açısından kritik önemdedir. Bu bölümde sırasıyla, kirleten öder ilkesinin kuramsal temelleri, uluslararası deniz hukukundaki uygulamaları, Avrupa Birliği ve OECD perspektifindeki gelişimi ile Türkiye’deki hukuki ve kurumsal yansımaları ele alınacaktır. Böylece ilkenin hem evrensel hem de yerel düzeydeki uygulama çerçevesi çok boyutlu olarak değerlendirilecektir.

1. “Kirleten Öder” İlkesi: Kuramsal Temeller

PPP, çevre politikasının temel kavramlarından biri olup, kökeni dışsallıklar teorisine dayanmaktadır.³ Bu ilke, çevresel zararın maliyetinin topluma değil, doğrudan kirletickiye yüklenmesini öngörür. Kirleten öder ilkesi, esasen 1920’li yıllarda gelişen ekonomik literatürde ortaya çıkmış, 1972 yılında ise OECD tarafından resmi olarak çevre politikası ilkesi olarak tanımlanmıştır.⁴ İlke, kirleticilerin yol açtıkları zararın ekonomik maliyetlerini içselleştirmelerini zorunlu kılmakta, böylece çevresel maliyetlerin fiyat mekanizmasına dâhil edilmesini sağlamaktadır.⁵

Kirleten öder ilkesi, yalnızca zarar tazmini amacıyla değil; önleyici, düzeltici ve yeniden dağıtıcı işlevleriyle de çevre politikalarının çok boyutlu bir aracıdır.⁶ Bu yönüyle ilke, çevre vergileri ve mali teşvikler gibi kamu maliyesi araçlarıyla

³ Nicolas de Sadeleer, ‘The Polluter-pays Principle’, *Environmental Principles: From Political Slogans to Legal Rules* (Oxford University Press 2002) 21.

⁴ Muhammad Munir, ‘History and Evolution of the Polluter Pays Principle: How an Economic Idea Became a Legal Principle?’ (2013) Available at SSRN 2322485 3.

⁵ Harsh Mahaseth, ‘Analysis of the Effectiveness of the Polluter Pays Principle in India’ (2017) Available at SSRN 2930921 2.

⁶ de Sadeleer, ‘The Polluter-pays Principle’.



uygulanabilmektedir.⁷ Ancak uygulamada ilkenin “katı yorumuna” karşı bazı istisnalar getirilmesi, çevre koruma kapasitesini zayıflatabilmektedir.

PPP; Avrupa Birliği ülkeleri, Hindistan gibi birçok ülkenin mevzuatına ve çeşitli uluslararası örgütlerin politika belgelerine entegre edilmiştir.⁸ Bununla birlikte uygulamada zorluklar bulunabilmektedir; özellikle kirleticinin tanımlanması, zarar düzeyinin ölçülmesi ve uygun mali yükümlülüklerin belirlenmesi karmaşık süreçlerdir.⁹ Nitekim bazı ülkelerde ilkenin uygulaması halen sınırlı düzeydedir; kamu kaynakları ile çevre tahribatının telafî edilmesi uygulamaları devam etmektedir.¹⁰

Türkiye bağlamında ise, ilkenin ortaya çıkışı, çevresel kaygıların ikinci planda kaldığı kontrolsüz kalkınma dönemine bir tepki olarak gelişmiştir.¹¹ İlke, özellikle karbon emisyonlarının yol açtığı negatif dışsallıkların içselleştirilmesi açısından önem kazanmış ve Avrupa Birliği iklim politikalarına da entegre edilmiştir.¹² Kirleten öder ilkesi sürdürülebilir kalkınma ile yakından ilişkilidir; çevresel koruma ile ekonomik büyüme arasında bir denge kurmada bir araç olarak düşünülebilir.¹³

Uygulamada PPP, çevre kirliliğini azaltmak ve zararları telafî etmek için kullanılan ekolojik vergiler, mali teşvikler ve benzeri politika araçları yoluyla

⁷ Sally-Ann Joseph, ‘The Polluter Pays Principle and Land Remediation: A Comparison of the United Kingdom and Australian Approaches’ (2014) 1 AJEL 24 1.

⁸ Tunjica Petrašević and Paula Poretti, ‘The Polluter Pays Principle: The Croatian Experience’ (2022) 6 EU and comparative law issues and challenges series (ECLIC) 3, 4; Mahaseth, ‘Analysis of the Effectiveness of the Polluter Pays Principle in India’.

⁹ Adis Israngkura, ‘The Polluter-Pays Principle: So Who Pays?’ (1996) 11 TDRI Quarterly Review 12, 12.

¹⁰ Tomasz Zyllicz, ‘Goals and Principles of Environmental Policy’ (2010) 3 International Review of Environmental and Resource Economics 299; Candan Yılmaz Uğur, ‘The Polluter Pays Principle within the Framework of The European Union Emissions Trading System’ (2022) 22 Abant Sosyal Bilimler Dergisi 862, 863.

¹¹ Candan Yılmaz Uğur, ‘The Polluter Pays Principle within the Framework of The European Union Emissions Trading System’ (2022) 22 Abant Sosyal Bilimler Dergisi 862, 863; Nükhet Turgut, ‘Kirleten Öder İlkesi ve Çevre Hukuku’ (1995) 44 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 607.

¹² Uğur, ‘The Polluter Pays Principle within the Framework of The European Union Emissions Trading System’.

¹³ H Hayrettin Tıraş, ‘Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre: Teorik Bir İnceleme’ (2012) 2 Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 57, 69.



hayata geçirilmektedir.¹⁴ Ancak Türkiye’de uzun vadeli karbon azaltım politikalarının etkinliğine ilişkin bazı çalışmalar, istenilen sonuçlara ulaşılamadığını göstermektedir.¹⁵ Bu nedenle, küresel çevre sorunlarına çözüm üretmek adına çok paydaşlı yönetim ve kolektif eylem stratejilerine ihtiyaç duyulmaktadır.¹⁶ Türkiye’nin çevre politikalarının kalkınma planlarına yansımaları da zaman içinde benzer sorunların tekrarlandığını ve yapısal çözüm mekanizmalarının eksik kaldığını ortaya koymaktadır.¹⁷

2. Uluslararası Deniz Hukukunda “Kirleten Öder” İlkesi

PPP, deniz çevresinin korunmasına yönelik uluslararası hukuki çerçevenin temel bileşenlerinden biri hâline gelmiştir. Özellikle petrol sızıntıları, gemilerden kaynaklanan emisyonlar ve deniz tabanlı faaliyetler sonucu oluşan çevresel zararlar, bu ilkenin uygulama alanlarını oluşturmaktadır. İlke gereği, çevresel zarara neden olan taraflar, bu zararın önlenmesi, azaltılması veya telafisi için gereken tüm maliyetleri üstlenmekle yükümlüdür.¹⁸

Uluslararası deniz hukukunda kirleten öder ilkesinin uygulanması, farklı mekanizmalar aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Bunlar arasında hukuki tazmin sorumluluğu rejimleri, piyasa temelli önlemler ve zarar telafî fonları yer almaktadır.¹⁹ Bu kapsamda, MARPOL 73/78 Sözleşmesi önemli bir çerçeve sunmaktadır. Sözleşmenin IV ve VI numaralı ekleri sırasıyla gemilerden kaynaklanan lağım suları ve egzoz emisyonları gibi atıkları düzenlemekte olup,

¹⁴ Halil Kete, Mehmet Sadık Aydın and Hakan Kaya, ‘Çevre Sorunları ile Mücadelede Maliye Politikaları’ (2017) 4(2) 167, 176.

¹⁵ Recep Ulucak and Ekrem Erdem, ‘Çevre-İktisat İlişkisi ve Türkiye’de Çevre Politikalarının Etkinliği’ (2014) 4 Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (AKAD) 78, 95.

¹⁶ Esra Banu Sipahi, ‘Küresel Çevre Sorunlarına Kolektif Çözüm Arayışları ve Yönetişim’ (2010) Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 331, 341.

¹⁷ Hicran Hamza Çelikyay, ‘Türkiye’de çevre politikaları: kalkınma planları üzerinden bir inceleme’ (2021) 6 İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi (İKTİSAD) 185, 202.

¹⁸ Ling Zhu, ‘Some Thoughts on Application of the Polluter Pays Principle for Controlling Marine Greenhouse Gas Emissions’ (2023) 158 Marine Policy 105877 1.

¹⁹ Hillary Aidun, Daniel J Metzger and Michael Gerrard, ‘Principles of International Law and the Adoption of a Market-Based Mechanism for Greenhouse Gas Emissions from Shipping’ (2021) Available at SSRN 3807378; Julie Adshead, ‘The application and development of the polluter-pays principle across jurisdictions in liability for marine oil pollution: the tales of the ‘Erika’ and the ‘Prestige’’ (2018) 30 Journal of Environmental Law 425, 429.



çevresel zararların sınırlandırılması ve önlenmesine yönelik yükümlülükler içermektedir.²⁰

Bununla birlikte, ilkenin farklı ülkelerde uygulanması çeşitli zorluklarla karşı karşıyadır. Özellikle bazı hukuk sistemlerinde ilkenin diğer normlarla çatışması, zararın hesaplanmasına yönelik teknik enstrümanların yetersizliği ve idari kapasite eksiklikleri, etkin uygulamayı zorlaştırmaktadır.²¹

Uluslararası deniz hukukunda kirleten öder ilkesinin uygulanabilirliğini güçlendiren en önemli unsurlardan biri, taraf devletler için bağlayıcı nitelikteki hukuki sorumluluk rejimleridir. Bu kapsamda, 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararlar Hakkında Uluslararası Sorumluluk Sözleşmesi (CLC)²² ve 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme,²³ petrol kirliliği nedeniyle gemi donatanlarının sıkı ve doğrudan sorumluluğunu düzenlemiştir; 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme ise ulusal imkanların ötesindeki zararların uluslararası fon aracılığıyla tazminini

²⁰ Volkan Şahin, Levent Bilgili and Nurten Vardar, ‘An Examination of Focus Progress of Studies on MARPOL Annex IV and Annex VI: A Review’ (2020) 12 Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 47.

²¹ Kenneth A MacInnis, ‘The Polluter Pays Principle: Preventing Ship-Source Pollution in the Arctic’, *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives* (Brill Nijhoff 2012); Zhafirah Ulfah and Nellyana Roesa, ‘The Implementation of Polluter-Pays Principles on Marine Pollution Caused by Vessels in Indonesia (The Study of Oil Spill Cases)’ (2020) 4 Syiah Kuala Law Journal 198, 207.

²² *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1969. 1969 HSS, 29.11.1969 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization: IMO) önderliğinde Brüksel’de kabul edilmiş ve 19.06.1975 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, yukarıda belirtildiği üzere bu Sözleşme’nin 1992 Protokolü ile değiştirilmiş hâline taraftır. 1969 HSS’ye hâlen 34 devlet taraftır. 1992 HSS’nin geniş kabul görmesi sebebiyle 1969 HSS, önemini yitirmiştir. Açıklama, “İsmail Demir, ‘Uluslararası petrol kirliliği tazmin fonlarının gemi tanımının yorumuna ilişkin yürütülen çalışmalar’ (2017) 66 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 517 521” kaynağından alınmıştır.

²³ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1992 (CLC 1992), 27.11.1992 tarihinde kabul edilmiş ve 30.05.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 17.08.2002 tarihi itibarıyla sözleşmeye taraf olmuştur. Uygun bulma kanunu 29.01.2000 tarih ve 23948 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmış, daha sonra 4658 sayılı Kanun ile değişiklik yapılmıştır. Katılma işlemine dair 2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve sözleşme metinleri ise 24.07.2001 tarih ve 24472 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Açıklama, “İsmail Demir, ‘Uluslararası petrol kirliliği tazmin fonlarının gemi tanımının yorumuna ilişkin yürütülen çalışmalar’ (2017) 66 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 517 521” kaynağından alınmıştır.



öngörmüştür.²⁴ Ayrıca BUNKER 2001-Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi²⁵ ve 1996 HNS Sözleşmesi²⁶ gibi belgeler, gemilerden kaynaklanan farklı kirleticiler için sorumluluk rejimlerini genişletmiştir. Türkiye’nin taraf olduğu bu sözleşmeler, Anayasa’nın 90. maddesi gereğince kanun hükmünde olup iç hukukta doğrudan uygulanabilmektedir. Dolayısıyla, kirleten öder ilkesinin uluslararası deniz hukukundaki yeri yalnızca mali araçlarla değil, aynı zamanda hukuki sorumluluk ve tazmin mekanizmalarıyla da desteklenmektedir.

Deniz hukukunda PPP’nin yeri sadece çevresel korumayla sınırlı değildir; aynı zamanda çevresel adaletin sağlanması, sürdürülebilir denizcilik faaliyetlerinin teşvik edilmesi ve önleyici hukuk mekanizmalarının güçlendirilmesi açısından da kritik rol oynamaktadır. Türkiye bağlamında da bu ilkeye dayalı uygulamalar gelişmektedir. Örneğin, Ulusal Deniz Kirliliği Acil Müdahale Planı, belirli müdahale bölgelerinde çevresel risklerin azaltılması amacıyla yapılandırılmıştır.²⁷

²⁴ İsmail Demir, ‘1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler’ (1992) 3 İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 213 216. Türkiye’nin bu Sözleşme’ye katılması, 27.01.2000 tarihli ve 4508 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve 29.01.2000 tarihli, 23948 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Daha sonra 26.04.2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanun ile “ekli çekince ile” ifadesi çıkarılmış, bu değişiklik 09.05.2001 tarihli, 24397 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Katılma işlemlerine dair 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme’nin İngilizce ve Türkçe metinleri 18.07.2001 tarihli, 24466 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmış; katılım belgesi ise 15.08.2001’de IMO Genel Sekreterliği’ne tevdi edilmiştir. Sözleşme Türkiye açısından 17.08.2002 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

²⁵ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001’de imzaya açılmış, 2008’de dünya genelinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 15 Mart 2013 tarihinde taraf olmuş ve sözleşme Türkiye bakımından 12 Aralık 2013’te IMO nezdinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, taraf ülkelerin bayrağını taşıyan ve/veya karasularına girmek isteyen tüm gemilerin hükümlerine uymasını zorunlu kılmakta; gemi yakıtı olan petrolün denize dökülmesinden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu düzenlemektedir. Ayrıca, bu sorumluluk için zorunlu sigorta öngörülmüş, sigortanın mali teminatı LLMC 1996 limitleriyle ilişkilendirilmiş ve 1000 GRT üzerindeki gemiler için zorunlu sigortanın varlığını gösteren sertifika şart koşulmuştur.

²⁶ The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention), 1996, deniz yoluyla tehlikeli ve zararlı maddelerin taşınmasından kaynaklanan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu düzenlemektedir. Sözleşme, kişilere ve mallara verilen zararlar ile temizlik ve eski hâle getirme maliyetleri yanında ekonomik kayıplar için de yeterli, hızlı ve etkin tazminat sağlanmasını amaçlamaktadır.

²⁷ Cihat Aşan, ‘Türkiye’nin Denizel Çevre Kirliliğine Müdahale Sahaları’ (2021) 13 Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 231, 240. 5312 Sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini



Bununla birlikte, Türkiye'nin uluslararası yükümlülüklerine tam uyum sağlama sürecinde bazı alanlarda uygulama zafiyetleri ve mevzuat bütünlüğü eksiklikleri olduğu da gözlemlenmektedir. Örneğin, deniz akustığı kaynaklı gürültü kirliliği gibi yeni çevresel tehditler henüz kapsamlı şekilde yasal düzenlemelere konu edilmemiştir.²⁸ Ayrıca, orantılılık ilkesi gibi diğer çevresel hukuk ilkeleriyle olan etkileşim, deniz hukuku uyuşmazlıklarında dikkate alınmaktadır.²⁹

Tüm bu gelişmeler, kirleten öder ilkesinin deniz hukuku alanında giderek artan bir öneme sahip olduğunu ve hem uluslararası hem de ulusal düzeyde çevresel sorumluluk mekanizmalarının şekillendirilmesinde etkili bir normatif dayanak sunduğunu ortaya koymaktadır.

3. Avrupa Birliği ve OECD Çerçevesinde Kirleten Öder İlkesinin Gelişimi

Kirleten öder ilkesi (PPP), çevre maliyesi ve çevre hukukunun temel dayanaklarından biri olarak hem OECD hem de AB politika belgelerinde merkezi bir yere sahiptir. İlkenin teorik kökeni ekonomik dışsallık teorisine dayanmakta olup, ilk kez 1972 yılında OECD tarafından çevre politikası ilkesi olarak resmi düzeyde tanımlanmıştır.³⁰ Bunu takiben Avrupa Birliği de 1973 yılında yayımladığı ilk Çevre Eylem Programı ile kirleten öder ilkesini çevre politikasının temel taşı olarak benimsemiştir.³¹

Bu ilkenin temel amacı, çevreye verilen zararın ekonomik maliyetlerinin kirleticisi tarafından karşılanması ve böylece çevresel dışsallıkların piyasa sistemine

Esaslarına Dair Kanun (Kanun Numarası: 5312, Kabul Tarihi: 03.03.2005, RG 11.03.2005/25752) ile, denizlerimizde meydana gelen petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme olaylarında erken ve etkin müdahale edecek acil müdahale sistemi oluşturulmuştur. Koordinasyon ve iş birliğini kolaylaştırmak suretiyle kamu ve özel kaynakların etkin kullanılmasını teminen 6 Bölgesel ve 1 Ulusal Acil Müdahale Planı Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hazırlanarak 2012 yılında yürürlüğe konulmuştur. Bkz: <<https://cygm.csb.gov.tr/deniz-kirliligi-olaylarinda-mudahalenin-planlanmasi-projesi-calistayi-haber-287924>> s.e.t. 06 Ekim 2025.

²⁸ Gökhan Güneysu, 'Marine Pollution from Underwater Seismic Surveys and International Law' (2020) 29 Siyasal- Journal of Political Sciences 48.

²⁹ Süleyman Dost, 'Uluslararası Hukukta Orantılılık İlkesi' (2018) Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi 388.

³⁰ Munir, 'History and Evolution of the Polluter Pays Principle: How an Economic İdea Became a Legal Principle?'; Joseph, 'The Polluter Pays Principle and Land Remediation: A Comparison of the United Kingdom and Australian Approaches'.

³¹ Jan-Henrik Meyer, 'Who should pay for pollution? The OECD, the European Communities and the emergence of environmental policy in the early 1970s', *Multiple Connections in European Cooperation* (Routledge 2019).



içselleştirilmesidir.³² İlke yalnızca çevre vergileri ve para cezaları ile değil, aynı zamanda zararın parasal olarak değerlendirilmesi, hukuki sorumluluk sistemleri ve devlet yardımlarının sınırlandırılması gibi çok yönlü araçlarla da uygulanmaktadır.³³

Ancak uygulamada bazı yapısal zorluklar da mevcuttur. Özellikle kirleticinin belirlenmesi, yükümlülüğün orantılı hesaplanması ve ekonomik faaliyetlerin çevresel etkilerine karşı çıkar grupları arasındaki çatışmalar, ilkenin tam uygulanabilirliğini zaman zaman sınırlamaktadır.³⁴ Örneğin, Hırvatistan örneğinde olduğu gibi, bazı ülkelerde kirletenin değil, genel bütçenin bu maliyetleri karşıladığı durumlar hâlen devam etmektedir.³⁵

Avrupa Birliği, kirleten öder ilkesini uygulamaya geçirmek için başta 2004/35/EC sayılı Çevresel Sorumluluk Direktifi olmak üzere çeşitli yasal araçlar geliştirmiştir. Buna ek olarak, AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) ve çevre vergileri gibi piyasa temelli araçlar yoluyla karbon emisyonları gibi dışsallıklar mali olarak cezalandırılmakta ve kaynak tahsisi daha çevreci bir yapıya yönlendirilmektedir.³⁶ Ayrıca, yeşil kamu alımları (*green public procurement*) gibi yeni nesil politika araçları ile özel sektör davranışlarının da çevresel sorumluluk çerçevesine çekilmesi hedeflenmektedir.³⁷

AB’nin çevre politikaları, 1970’lerden itibaren yayımlanan Çevre Eylem Programları ve sürdürülebilir kalkınma stratejileri çerçevesinde zamanla daha kapsamlı ve sektörel bütünleşik bir yapıya dönüşmüştür.³⁸ Bu gelişme, çevre

³² Martin O’Connor, ‘The Internalisation of Environmental Costs: Implementing the Polluter Pays Principle in the European Union’ (1997) 7 International Journal of Environment and Pollution 450; de Sadeleer, ‘The Polluter-pays Principle’.

³³ Mahaseth, ‘Analysis of the Effectiveness of the Polluter Pays Principle in India’; de Sadeleer, ‘The Polluter-pays Principle’.

³⁴ ibid; O’Connor, ‘The Internalisation of Environmental Costs: Implementing the Polluter Pays Principle in the European Union’.

³⁵ Petrašević and Poretti, ‘The Polluter Pays Principle: The Croatian Experience’.

³⁶ Özgür Biyan and Musa Gök, ‘Çevre Politikaları Kapsamında Avrupa Birliği ve Türkiye’de Çevre Vergilerinin Uygulanışı: Karşılatırmalı Bir Analiz’ (2014) 7 Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 281 288; Mustafa Savcı and Korkmaz Yıldırım, ‘İklim Değişikliği ve Çevresel Maliyetler: Kirleten Öder İlkesi Çerçevesinde Bir Değerlendirme’ (2024) 8 Fiscoeconomia 862 876.

³⁷ Süleyman Dikmen and İclal Dağlıoğlu Şanlı, ‘Avrupa Birliği’nde Çevre Politikası Aracı Olarak Yeşil Kamu Alımları’ (2020) 19 Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi 85.

³⁸ Ahmet Hamdi Aydın and Ömer Çamur, ‘Avrupa Birliği Çevre Politikaları ve Çevre Eylem Programları Üzerine Bir İnceleme’ (2017) 7 Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 21 36.



sorunlarının sadece çevre politikasıyla değil; enerji, ulaşım, ticaret ve tarım gibi alanlarla da bütüncül şekilde ele alınmasını beraberinde getirmiştir.

Avrupa Birliği'nin 2000/59/EC sayılı Direktifi, gemilerden kaynaklanan atıkların limanlarda etkin biçimde toplanmasını ve maliyetlerin “kirleten öder” ilkesi çerçevesinde karşılanmasını öngörmektedir. Türkiye’de yürürlükte olan 2872 sayılı Çevre Kanunu ile Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği de bu direktifle büyük ölçüde uyumlu bir yapı sergilemektedir. Direktifte olduğu gibi, Türk mevzuatı da tüm gemilerin atıklarını limanda bulunan lisanslı tesislere vermesini zorunlu tutmakta; atık alım hizmetleri için belirlenen ücretlerin adil, şeffaf ve çevreyi kirlletmeyi caydırıcı nitelikte olmasını şart koşturmaktadır. Ayrıca, her iki düzenlemede de “geminin atıklarını teslim etmeden limandan ayrılmaması” temel bir ilke olarak benimsenmiştir. Ancak, uygulamada Türkiye’de bazı limanlarda kapasite yetersizlikleri, idari koordinasyon eksiklikleri ve raporlama sistemlerindeki aksaklıklar nedeniyle ilkenin tam etkinlik düzeyine ulaşamadığı görülmektedir.

Türkiye açısından değerlendirildiğinde, AB’ye uyum süreci kapsamında çevre politikalarının Avrupa standartlarına yaklaştırılması yönünde adımlar atılmış olsa da özellikle finansman yetersizliği ve uygulama kapasitesi gibi sorunlar sürecin etkinliğini sınırlamaktadır.³⁹ Bu durum, Türkiye’de kirleten öder ilkesinin tam olarak yerleşmemesine ve bazı çevresel yüklerin hâlen kamu kaynaklarıyla finanse edilmesine yol açmaktadır.

4. Türkiye’de Kirleten Öder İlkesinin Hukuki Yansımaları

Türkiye’de kirleten öder ilkesi, çevre hukukunun temel ilkelerinden biri olarak 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 3. maddesinde düzenlenmiş; “kirlenmenin önlenmesi, sınırlandırılması ve giderilmesi için yapılacak harcamalar kirleten tarafından karşılanır” hükmüyle açık biçimde tanımlanmıştır. Aynı Kanun’un 8. maddesi ise çevreyi kirletenlerin, neden oldukları kirliliğin giderilmesinden doğrudan sorumlu olduklarını hükme bağlamaktadır. Bu çerçevede kirleten öder ilkesi, hem çevre politikalarının hem de idari uygulamaların temel dayanaklarından birini oluşturmakta; ilke doğrultusunda çevreyi kirletenlere

³⁹ Canan Can and Şerife Durmaz, ‘Türkiye’nin Avrupa Birliği Çevre Politikalarına Uyum Süreci’ (2021) 5 Politik Ekonomik Kuram 301; Jale Çokgezen, ‘Avrupa Birliği çevre politikası ve Türkiye’ (2007) 23 Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi.



idari para cezaları, çevre katkı payı ve temizlik hizmet bedeli gibi çeşitli mali yükümlülükler getirilmektedir.

Öte yandan Çevre Kanunu’na göre çevre zararının nasıl hesaplanacağı ve tazminatın kim tarafından istenebileceği tartışmalı olmakla birlikte, sorumlu kişi (gerçek veya tüzel kişi) kirletendir ve bunların şahsi veya mülkiyet hakkına sahip olmasından ziyade gerçekleştirdikleri fiiller önem arz etmektedir.⁴⁰

Kirleten öder ilkesi, yalnızca Çevre Kanunu’nda değil; aynı zamanda 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Hakkında Kanun,⁴¹ 618 sayılı Limanlar Kanunu,⁴² Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun⁴³ ve Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği⁴⁴ gibi çok sayıda düzenlemede de uygulanma alanı bulmaktadır.

Bunun yanında, Atık Yönetimi Yönetmeliği,⁴⁵ Çevre İzin ve Lisans Yönetmeliği,⁴⁶ Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği,⁴⁷ Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik,⁴⁸ Tehlikeli Maddelerin Su ve Çevresinde Neden Olduğu Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliği⁴⁹ gibi ikincil düzenlemeler de, kirletenin çevresel maliyetleri üstlenmesi esasını benimsemektedir.

Dolayısıyla Türkiye’de kirleten öder ilkesi, hem genel çevre politikası normu olarak birincil mevzuatta, hem de deniz, su, toprak ve atık yönetimi gibi alt

⁴⁰ Hacı Kara, *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk* (Yamaner 2005) 246

⁴¹ Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 5312, Kabul Tarihi: 03.03.2005, RG 11.03.2005/25752.

⁴² Limanlar Kanunu, Kanun Numarası: 618, Kabul Tarihi: 14.04.1925, RG 28.04.1925/230.

⁴³ Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 4922, Kabul Tarihi: 10.06.1946, RG 14.06.1946/6333.

⁴⁴ Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, RG 26.12.2004/25682.

⁴⁵ Atık Yönetimi Yönetmeliği, RG 02.04.2015/29314.

⁴⁶ Çevre İzin ve Lisans Yönetmeliği, RG 10.09.2014/29115.

⁴⁷ Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği, RG 31.12.2004/25687.

⁴⁸ Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik, RG 08.06.2010/27605.

⁴⁹ Tehlikeli Maddelerin Su ve Çevresinde Neden Olduğu Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliği, RG 26.11.2005/26005.



alanlara ilişkin ikincil düzenlemelerde farklı biçimlerde yasal karşılık bulunmaktadır.

Kirleten öder ilkesinin deniz ticaretine ilişkin boyutu bakımından, Türk Ticaret Kanunu⁵⁰ (TTK) da önemli hükümler içermektedir. TTK'nın 5. Kitabı (Deniz Ticareti) kapsamında yer alan donatanın sorumluluğu, taşıyanın yükümlülükleri ve gemiden kaynaklanan zararların tazmini hükümleri, çevre kirliliğinden doğan zararların hukuki sorumluluğunun belirlenmesinde tamamlayıcı nitelik taşımaktadır. Özellikle TTK m. 1061 ve devamı hükümleri, gemi malikinin ve donatanın kusuru olmasa dahi, geminin işletilmesinden doğan zararlardan “tehlike sorumluluğu” esasına göre sorumlu tutulabileceğini öngörmektedir. Bu yönüyle, TTK hükümleri, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda yer alan kirleten öder ilkesiyle birlikte değerlendirildiğinde, deniz çevresinin korunmasına yönelik mali sorumluluk rejiminin özel hukuk temelini oluşturmaktadır.

Deniz ticareti ve çevre hukuku literatüründe, kirleten öder ilkesinin deniz kirliliği bakımından yalnızca çevre hukuku değil, aynı zamanda ticaret hukuku perspektifinden de ele alınması gerektiği vurgulanmaktadır. Doktrinde, donatanın kusurlu veya kusursuz sorumluluğu kapsamında çevresel zararların tazmini ve gemi adamlarının fiillerinden doğan zararlar karşısında donatanın Türk Ticaret Kanunu ve Borçlar Kanunu hükümlerine göre sorumluluğunun sınırları tartışılmaktadır. Ayrıca, kirletenin zararı karşılamaya yetecek malvarlığına sahip olmaması durumunda fon veya sigorta mekanizmalarının oluşturulmasının gerekliliği üzerinde durulmakta; bu değerlendirmeler, kirleten öder ilkesinin deniz kirliliği alanında hem çevre hem de ticaret hukuku bakımından tamamlayıcı bir işlev üstlendiğini ortaya koymaktadır.⁵¹

Türkiye'nin deniz çevresine yönelik çevre politikaları, büyük ölçüde uluslararası sözleşmelere dayanmaktadır. Türkiye, MARPOL 73/78 ve Barselona Sözleşmesi gibi çevresel yükümlülükler içeren çok taraflı anlaşmalara taraftır. Bu sözleşmelerin gereği olarak iç hukukta çeşitli düzenlemelere gidilmiştir. Özellikle deniz araçlarından kaynaklanan atıkların yönetimine ilişkin Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ile Limanlar

⁵⁰ Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG 14.02.2011/27846

⁵¹ Kara, *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*



Yönetmeliği,⁵² denizlerde çevre kirliliğiyle mücadelede kirleten öder ilkesini uygulamaya koyan en önemli ikincil düzenlemelerdir.

Bununla birlikte, Türkiye’de kirleten öder ilkesinin hukuki temsili ile uygulamadaki görünümü arasında bazı farklar bulunmaktadır. Öncelikle, uygulanan mali yaptırımların çoğu zaman önleyici değil, telafi edici nitelikte kaldığı, caydırıcılık düzeyinin yetersiz olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca atık alım hizmetlerinin finansmanında bazı durumlarda kamu kaynaklarının kullanılması, ilkenin “kirleten öder” ruhuna aykırılık teşkil etmektedir.

Türkiye’nin Avrupa Birliği çevre mevzuatına uyum süreci kapsamında kirleten öder ilkesine daha fazla yer verildiği görülmektedir. Ancak uygulamada görülen mevzuat bütünlüğü eksiklikleri, merkezi ve yerel yönetim arasındaki görev paylaşımı sorunları ve denetim kapasitesindeki yetersizlikler ilkenin etkinliğini sınırlayabilmektedir. Türkiye’de bu ilkenin mevzuatla temellendirilmesine rağmen, uygulamada bazı yapısal ve idari sınırlılıklar bulunmaktadır. Türkiye’nin çevre mevzuatında “kirleten öder” ilkesine dayalı düzenlemeler yer almakla birlikte, sistemin bütüncül ve etkin biçimde işlemesini engelleyen bazı eksiklikler de dikkat çekmektedir.

Öncelikle, çevre, denizcilik, enerji ve belediye mevzuatlarında ilkeye yapılan atıflar farklı kanun ve yönetmeliklerde dağınık biçimde yer almakta, yetki paylaşımında zaman zaman belirsizlikler ortaya çıkmaktadır. Bu durum özellikle gemi atıkları ve liman çevre ücretleri gibi konularda idari sorumlulukların çakışmasına neden olmaktadır.

Bir diğer eksiklik, çevre cezalarından veya atık yönetimi gelirlerinden elde edilen tutarların hangi oranda çevre yatırımlarına aktarıldığının açık biçimde düzenlenmemesidir. 2872 sayılı Çevre Kanunu’nda bu gelirlerin genel bütçeye gelir kaydedileceği belirtilmekte, ancak çevreye yönelik harcama zorunluluğu bulunmamaktadır. Böylece, kirleten öder ilkesinin “gelirin çevreye dönmesi” yönü zayıflamaktadır.

Ayrıca, çevresel denetim ve izleme kapasitesinin sınırlı olması, il müdürlükleri ile liman otoriteleri arasında uygulama birliğinin tam sağlanamamasına yol açmaktadır. Bu durum, aynı fiiller için farklı bölgelerde farklı yaptırımların uygulanması riskini doğurmaktadır.

⁵² Limanlar Yönetmeliği, RG 31.10.2012/28453.



Son olarak, yargısal ve idari uygulamalarda standart bir yöntem bulunmaması, çevre cezalarının tespiti, kirletici belirleme ve zarar ölçümünde tutarsızlıklara neden olmaktadır. Bu da çevre hukukunun öngörülebilirliğini azaltmakta ve ilkenin pratik etkinliğini sınırlandırmaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye’de kirleten öder ilkesi hem mevzuat hem de politika belgelerinde yer almakta ancak uygulamada etkinlik ve tutarlılık düzeyi bakımından gelişime açık bir görünüm sergilemektedir.

5. Yargı Kararları Işığında Kirleten Öder İlkesinin Uygulanması

Türkiye’de çevre hukukunun yargısal düzlemde gelişiminde “kirleten öder” ilkesi, hem Yargıtay hem de Danıştay kararlarında açık biçimde uygulanmıştır. Aşağıda yer verilen seçilmiş kararlar, çevre zararlarının giderimi, idari para cezaları ve deniz kirliliği gibi alanlarda ilkenin nasıl yorumlandığını göstermektedir.

Yargıtay bir kararında,⁵³ kentlerin gelişme alanı içinde gerekli çevresel önlemler alınmadan kurulan sanayi tesislerinin faaliyetinden doğan zararların işletme sahibince karşılanması gerektiğini belirtmiştir. Kararda, çevreye verilen zararlardan kusur aranmaksızın sorumluluk esasının geçerli olduğu vurgulanarak, “zarar doğduktan sonra bunun karşılanmasının kaçınılmaz olduğu” ifade edilmiştir. Bu içtihat, çevre zararlarının mali yükünün toplum veya mağdurlar yerine doğrudan kirleticiye yüklenmesi gerektiğini ortaya koymuştur.

Bir başka kararda⁵⁴ Yargıtay, çevre hakkını bir kişilik hakkı olarak tanımış ve çevreye verilen zararın yalnızca maddi değil, manevi zararları da kapsayabileceğini kabul etmiştir. Mahkeme, tarihi bir ağacın izinsiz kesilmesi olayında belediyenin, belde halkı adına manevi tazminat talep etme hakkına sahip olduğunu belirterek, çevreye verilen zararın toplumsal ve kültürel boyutlarıyla da kirletici tarafından tazmin edilmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Danıştay bir kararında,⁵⁵ yeraltı suyunu izinsiz kullanan bir firmaya atık su uzaklaştırma bedeli tahakkuk ettirilmesini “kirleten öder” ilkesi kapsamında

⁵³ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi, 15.04.1985, K.1985/2902-3735. Güneş Gürseler, ‘Çevre Zararının Manevi Giderimi ve Bir Yargıtay Kararı’ 2011) <[⁵⁴ Yargıtay 4. Hukuk Dairesi, 16.02.1993, E.1993/7876, K.1994/5878. a.g.e.](https://www.gurselertufan.av.tr/?p=cevre-makaleleri&id=403&d=cevre-zararinin-manevi-giderimi-ve-bir-yargitay-karari#:~:text=de%C4%9Fi%C5%9Fiklikten%20%C3%B6nce%20%C3%A7evre%20zarar%C4%B1n%C4%B1%20ortaya,7> s.e.t. 10 Haziran 2025</p></div><div data-bbox=)

⁵⁵ Danıştay 8. Dairesi, 05.04.2023, E.2019/54, K.2023/1661.



hukuka uygun bulmuştur. Mahkeme, kullanılan kadar suyun kirlenmesi esasına dayanarak, atık su bertarafı için gereken maliyetin genel bütçeden değil, doğrudan kullanıcıdan tahsil edilmesi gerektiğine hükmetmiştir. Ancak, idarenin hesaplama yönteminde usule aykırılık tespit edildiğinden işlem iptal edilmiştir. Bu karar, ilkenin önleyici ve mali yükümlülük boyutlarını birlikte göstermektedir.

Deniz kirliliği nedeniyle yabancı bir gemi işletmecisine kesilen idari para cezasının, asıl borçlu yerine temsilciden tahsili yoluna gidilmesi üzerine verilen kararda⁵⁶ Danıştay, asıl kirleticie yönelinmeden üçüncü kişilere veya kamuya mali yükümlülük yüklenemeyeceğini belirtmiştir. Mahkeme, idarenin öncelikle kirleticinin malvarlığı ve sigorta kayıtlarını araştırması gerektiğini, bu yapılmadan temsilciye ödeme emri gönderilmesinin hukuka aykırı olduğunu vurgulamıştır. Bu karar, kirleten öder ilkesinin yalnızca ceza verme değil, tahsilat aşamasında da yönlendirici bir ilke olduğunu göstermektedir.

Sonuç olarak, yargı kararları “kirleten öder” ilkesinin Türkiye’de yalnızca mevzuat düzeyinde değil, aynı zamanda yargısal içtihat yoluyla da içselleştirildiğini göstermektedir. Bu içtihatlar, çevresel maliyetlerin kamu kaynakları veya üçüncü kişiler üzerine değil, doğrudan çevreye zarar veren kirleticiler üzerine yüklenmesi gerektiği yönündeki anlayışı güçlendirmiştir. Böylece, çevre koruma politikalarının ekonomik ve hukuki temelleri yargı organlarının yorumlarıyla pekişmiştir.

II. TÜRKİYE’DE DENİZ KAYNAKLI KİRLİLİĞE YÖNELİK MALİ ARAÇLAR

1. Gemi Atıklarının Alınması ve Bertarafı Hizmet Bedelleri

Türkiye’de gemilerden kaynaklanan atıkların yönetimi, MARPOL 73/78 Sözleşmesi⁵⁷ ve 2000/59/EC sayılı Avrupa Birliği Direktifi⁵⁸ hükümleri doğrultusunda şekillendirilmiş; bu çerçevede çıkarılan Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ile Denizcilik Atıkları Uygulaması

⁵⁶ Danıştay 4. Dairesi, 2025, E.2023/11835, K.2025/618.

⁵⁷ *Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL - 1973)* 1973. Sözleşme, 3 Mayıs 1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla onaylanarak 24 Haziran 1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

⁵⁸ 2000/59/EC Sayılı 27 Kasım 2000 Tarihli Gemilerin Ürettiği Atıklar ve Yük Artıkları İçin Kullanılan Liman Atık Alım Tesisleri Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi

Hakkında Genelge⁵⁹ aracılığıyla iç hukuk sistemine uyarlanmıştır. Diğer taraftan, Gemilerden kaynaklanan atıkların alınması ve bertarafı sürecinde uygulanacak ücretlerin belirlenmesine ilişkin usul ve esaslar, “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler ve Esaslar Hakkında Tebliğ” ile düzenlenmiştir. Bu Tebliğ, atık alım hizmetleri karşılığında alınacak ücretlerin tür, miktar, gemi tonajı ve atık sınıfına göre nasıl hesaplanacağını belirlemekte; ayrıca atık kabul tesisleri, liman başkanlıkları ve yetkilendirilmiş işletmelerin gelir tahsilatına ilişkin hükümler getirmektedir. Tebliğ’in amacı, çevresel maliyetlerin gemi kaynaklı kirleticilere adil biçimde yansıtılması ve hizmet bedellerinin “kirleten öder” ilkesiyle uyumlu şekilde uygulanmasını sağlamaktır. Böylece, ücretlendirme sisteminin yasal altyapısı güçlendirilmiş ve uygulamada yeknesaklık sağlanması hedeflenmiştir.

Uygulamada, atıkların alınması ve bertarafı karşılığında liman başkanlıkları ve yerel yönetimler tarafından onaylanan ücret tarifeleri esas alınmakta; atığın türüne, geminin gros tonajına (GRT) ve miktarına göre değişken bedeller tahsil edilmektedir. Örneğin, Samandıra Hizmet Tarifesi kapsamında, MARPOL Ek-I, Ek-IV ve Ek-V ile tanımlanan petrol türevleri, pis su ve katı atıklar için ayrı birim fiyatlar belirlenmiş; Gemilerden Atık Alınması Ücret Tarifesi’nde ise atık yağ, sintine, pis su, katı çöp ve yük kalıntıları gibi atık türleri için ton başına ücretler açıkça düzenlenmiştir.⁶⁰

İstanbul özelinde, bu hizmetlerin yürütülmesinden sorumlu olan firmalardan biri olan İSTAÇ A.Ş., uyguladığı tarifelerle kirleten öder ilkesini mali yönden somutlaştırmaktadır. 2024 yılı itibarıyla yayımlanan güncel tarifeye göre; MARPOL Ek-I kapsamında sintine ve slaç atıkları için sabit ücretin yanı sıra 10 m³’e kadar ücretsiz alım yapılmakta, bu sınırın üzerindeki her m³ için ayrı birim fiyat uygulanmaktadır. Örneğin, 0–1000 GRT arasındaki gemiler için sabit ücret 80 Euro olarak belirlenmiş olup, 60.000 GRT üzerindeki gemilerde bu ücret 720 Euro’ya kadar çıkmaktadır.⁶¹ Ayrıca, mesai saatleri dışında veya açıkta demirde

⁵⁹ Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın 09.09.2022 tarih ve 2022/14 sayılı genelgesi

⁶⁰ Mbt Kimya Tarım Dış Ticaret Anonoim Şirketi Şamandıra Hizmet Tarifesi <<https://www.mbtkimya.com.tr/wp-content/uploads/2025/02/Samandira-Hizmet-Tarifesi-tr.pdf>> s.e.t. 05 Mayıs 2025.

⁶¹ İstaç İstanbul Çevre Yönetimi Sanayi ve Ticaret A.Ş. Gemilerden Atık Alınması Ücret Tarifesi <<https://www.istac.istanbul/assets/pdf/gemilerden-atik-alinmasi-ucrer-tarifesi.pdf>> s.e.t. 05 Mayıs 2025.



yapılan atık alım hizmetleri için ilave bedeller tahsil edilmekte; bu uygulama, çevresel maliyetin tamamen kirleticiye yüklenmesini sağlamaktadır.

Bu sistemin çevrim içi takibi, Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU) kapsamında geliştirilen Gemi Atık Takip Sistemi (GATS) ve Mavi Kart Sistemi (MKS) üzerinden yürütülmektedir. Bu sistem aracılığıyla gemiler, limanlara yanaşmadan önce atık bildirimi yapabilmekte; atık alımı için transfer formları düzenlenmekte ve atık toplama faaliyetleri yetkili kuruluşlar tarafından izlenebilmektedir.⁶²

Her ne kadar sistem teknik olarak gelişmiş bir altyapıya sahip olsa da uygulamada çeşitli yapısal sorunlar yaşanmaktadır. Denizcilik Atıkları Uygulaması Hakkında Genelge’de de belirtildiği üzere; kıyı tesislerinin atık kapasitesinin yetersizliği, atık alım gemilerinin sınırlı olması ve sistem entegrasyonu eksiklikleri gibi hususlar, uygulamanın etkinliğini azaltmakta ve kirleten öder ilkesinin işlerliğini zayıflatmaktadır.⁶³

Sonuç olarak, Türkiye’de gemi atıklarının ücretli şekilde alınması ve bertaraf edilmesi uygulaması, kirleten öder ilkesinin çevresel maliyetlerin içselleştirilmesi yönündeki somut yansımalarından biridir. Ancak bu sistemin tam anlamıyla etkili olabilmesi, mevzuat altyapısının güçlü olmasının yanı sıra uygulama kapasitesi, hizmet kalitesi ve denetim etkinliğinin de artırılmasıyla mümkündür.

2. Liman Hizmet Tarifelerinde Çevresel Ücretlendirme

Türkiye’de liman hizmet tarifeleri, yalnızca klasik yük elleçleme, rıhtım kullanımı veya demirleme gibi faaliyetlere ilişkin bedelleri değil; aynı zamanda çevresel maliyetlerin belirli ölçüde kullanıcıya yansıtıldığı araçları da kapsamaktadır. Bu çerçevede, “kirleten öder” ilkesinin limanlar düzeyindeki yansımaları, özellikle atık yönetimi, temizlik hizmetleri ve çevresel güvenlik gibi başlıklarda farklılık göstermektedir.

Birçok büyükşehir ve kıyı belediyesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı liman otoriteleri tarafından onaylanan liman hizmet tarifeleri, gemi kaynaklı faaliyetlerin çevresel etkilerini minimize etmeyi amaçlayan ücretlendirme

⁶² Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın 09.09.2022 tarih ve 2022/14 sayılı genelgesi.

⁶³ Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın 09.09.2022 tarih ve 2022/14 sayılı genelgesi.



kalemleri içermektedir. Örneğin, TDİ A.Ş.'nin 2025 yılına ilişkin liman hizmetleri tarifesinde “çöp ve atık toplama”, “atık su deşarjı” ve “çevre kirliliği önleme ücreti” gibi kalemler açıkça düzenlenmiştir. Bu kalemlerin her biri, gemi tonajı ve hizmet kapsamına göre değişkenlik gösteren bir fiyatlandırma yapısı ile sunulmaktadır.⁶⁴

Benzer şekilde, İstanbul Liman Başkanlığı tarafından onaylanmış olan tarifelerde de çevresel maliyetlerin gemi işletmecilerine yansıtıldığı görülmektedir. “Deniz kirliliği önlem ücreti”, “atık yağ alım bedeli” ve “açıkta demirde atık tahliyesi fark ücreti” gibi uygulamalar, hizmetin çevresel niteliğini maliyetlendirme bakımından önemlidir. Bu uygulamalarda özellikle MARPOL ekleri kapsamında sınıflandırılmış atık türlerine ilişkin özel bedellerin yer alması hem uluslararası sözleşmelere uyumun hem de çevresel sorumluluğun mali düzlemde içselleştirildiğini göstermektedir.⁶⁵

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDA) tarafından yayımlanan Türkiye limanları tarife listesinin karşılaştırmalı analizi, ülke genelindeki farklı uygulamaları ortaya koymaktadır. Bazı liman işletmecileri, atık toplama ve çevre koruma hizmetlerini hizmet bedeli dışında ayrı kalemler hâlinde ücretlendirirken, bazı limanlar bu maliyetleri genel hizmet ücretleri içinde bütünlüştirmektedir. Bu da çevresel maliyetlerin şeffaflığı ve kullanıcıya doğrudan yansıtılması bakımından önemli bir farklılığa işaret etmektedir.⁶⁶

Bu çeşitlilik, aynı zamanda çevre hukukunun temel ilkelerinden biri olan orantılılık ilkesine de temas etmektedir. Her gemi işletmecisinin faaliyet yoğunluğu, atık üretim miktarı ve liman kullanımı farklı olduğundan, çevresel hizmetlerin maliyetlendirilmesinde ölçülülük prensibinin dikkate alınması gereklidir. Ancak bazı tarifelerde sabit ve ayırım gözetmeyen ücretler uygulanmakta olup, bu durum özellikle küçük tonajlı gemiler açısından ekonomik adaletsizlik yaratabilmektedir. Öte yandan, çevresel ücretlendirme

⁶⁴ Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., 2025 Yılı Liman Hizmetleri Ücret Tarifesı (1 Ocak 2025) <<https://www.tdi.gov.tr/Dokumanlar/TD%C4%B0%20A.%C5%9E.%20L%C4%B0MAN%20H%C4%B0ZMETLER%C4%B0%20C3%9CCRET%20TAR%C4%B0FES%C4%B0%2001.01.2025.pdf>> s.e.t. 20 Mayıs 2025.

⁶⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Hizmetleri Şube Müdürlüğü, 2025 Yılı Hizmet Tarifesı (2025) <<https://denizhizmetleri.ibtanbul>> s.e.t. 20 Mayıs 2025.

⁶⁶ Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDA), Türkiye Limanları 2024 Yılı Tarifeleri (VDA 2024) <<https://www.vda.org.tr>> s.e.t. 20 Mayıs 2025.



sistemlerinin etkinliği yalnızca tarifelerin varlığıyla değil; bunların tahsilatı, kullanım amacı ve denetim kapasitesi ile doğrudan ilişkilidir.

Sonuç olarak, Türkiye liman hizmet tarifelerinde çevresel ücretlendirme uygulamaları, kirleten öder ilkesinin yerleşmiş örnekleri olarak değerlendirilebilir. Ancak uygulamalar arasında görülen farklılıklar, sistemin standartlaştırılması ve mali yüklerin şeffaf biçimde dağıtılması gerektiğini göstermektedir. Bu kapsamda çevreye yönelik hizmetlerin maliyetlerinin hem açıkça tanımlanması hem de elde edilen gelirlerin çevre yatırımlarına yönlendirilmesi, çevresel adaletin ve mali etkinliğin sağlanması açısından elzemdir.

3. Gemilere Uygulanan İdari Para Cezaları

Gemilerden kaynaklanan çevresel kirlilik ve deniz güvenliğine yönelik ihlaller, yalnızca uluslararası sözleşmeler kapsamında değil; aynı zamanda ulusal mevzuat çerçevesinde de yaptırımlara tabi tutulmaktadır. Türkiye’de bu kapsamda uygulanan idari para cezaları, temel olarak 5326 sayılı Kabahatler Kanunu,⁶⁷ 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun⁶⁸ ve 618 sayılı Limanlar Kanunu çerçevesinde düzenlenmektedir. Bu cezalara konu fiiller; gemilerin çevreyi kirletmesi, gemi güvenliğine aykırı hareket etmesi veya liman düzenine ilişkin kurallara uymaması gibi eylemleri kapsamaktadır.

Gemilere uygulanan idari para cezaları, çevreyi kirleten faaliyetin mali sorumluluğunu doğrudan kirleticiye yüklemesi bakımından “kirleten öder” ilkesinin pratik bir yansımasıdır. Bu cezalar, yalnızca bir yaptırım niteliği taşımamakta; aynı zamanda çevreye verilen zararın ekonomik maliyetini kirleticiye yansıtarak çevresel dışsallıkların içselleştirilmesini sağlamaktadır. 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 20. maddesi uyarınca deniz ortamına atık veya artık bırakan gemilere uygulanan idari para cezaları, kamu kaynaklarının kirlenme nedeniyle kullanılmasının önüne geçmeyi ve çevresel maliyetin topluma değil, kirleticiye yüklenmesini amaçlamaktadır. Bu yönüyle söz konusu cezalar, çevre koruma hukukunda sadece cezalandırıcı değil, aynı zamanda önleyici ve mali sorumluluk dengeleyici bir araç olarak işlev görmektedir.

⁶⁷ Kabahatler Kanunu, Kanun Numarası: 5326, Kabul Tarihi: 30.03.2005, RG 31.03.2005/25772 (Mük.).

⁶⁸ Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 4922, Kabul Tarihi: 10.06.1946, RG 14.06.1946/6333.



Türkiye’de idari yaptırımların uygulanması, ilgili idarelerin hızlı ve etkili müdahalesini gerektirmektedir. Özellikle Liman Başkanlıkları, ihlalin gerçekleştiği anda cezai işlem başlatmakla yükümlüdür. İdari işlemin geciktirilmesi, kamu zararına yol açabileceği gibi idari sorumluluk doğurabilecek bir ihmal olarak da değerlendirilmektedir.

Ceza miktarlarının belirlenmesinde temel ölçüt, her yıl ilan edilen yeniden değerlendirme oranıdır. 213 sayılı Vergi Usul Kanunu’nun mükerrer 298. maddesi uyarınca belirlenen bu oran, Kabahatler Kanunu’nun 17. maddesi gereği uygulanacak cezalara doğrudan yansıtılmaktadır. 2024 yılı için bu oran %58,46 olarak ilan edilmiş olup, önceki yıllarda uygulanan idari para cezalarının bu oranda artırılması öngörülmektedir. Örneğin, 2023 yılında 4922 sayılı Kanun’un 20. maddesi uyarınca 2.000 TL olarak uygulanan bir ceza, 2024 yılı itibarıyla yaklaşık 3.169 TL olarak yeniden hesaplanmıştır.⁶⁹

İdari para cezalarının uygulanmasında, liman yetkililerine belirli ölçüde takdir yetkisi tanınmaktadır. Ancak bu yetki, keyfilikten uzak, ölçülülük ve orantılılık ilkeleri doğrultusunda kullanılmalıdır. Kabahatin ağırlığı, failin kusur durumu ve meydana gelen zararın büyüklüğü gibi unsurlar, ceza tutarının belirlenmesinde dikkate alınmalıdır. Uygulamada ise, çoğu zaman cezanın alt sınırdan verilmesi tercih edilmektedir.

Bununla birlikte, idari para cezalarının ne ölçüde uygulandığına, hangi oranlarda tahsil edildiğine ya da çevresel etkiler üzerinde ne derecede caydırıcı olduğuna ilişkin kamuya açık güncel ve sistematik bir veri seti bulunmamaktadır. Bu durum, cezai yaptırımların etkinliğinin ölçülmesini ve politika geri beslemesi yapılmasını zorlaştırmaktadır. Özellikle idari işlemlerin kayıt altına alınma biçimi ve merkezi raporlama eksiklikleri, bu konuda yapısal bir şeffaflık sorununa işaret etmektedir.

Verilen cezalara karşı itiraz yolları açıktır. Kabahatler Kanunu kapsamında verilen idari para cezalarına karşı başvuru mercii genellikle Sulh Ceza Hakimlikleri iken, Çevre Kanunu çerçevesinde verilen cezalara ilişkin başvurular İdare Mahkemeleri nezdinde yapılmaktadır. Tebliğ tarihinden

⁶⁹ Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, ‘2024 yılı idari para cezaları listesi’ (2024) <<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/announcements/Ocak2024-yeniden-degerleme/yeniden-degerleme-orani-ek.pdf>> s.e.t. 20 Mayıs 2025.



itibaren ödeme yapılmayan cezalar, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre takip ve tahsil edilmektedir.

İhlalin tekrar edilmesi durumunda cezanın artırımı uygulanması ve aynı anda birden fazla kabahatin işlenmesi hâlinde en ağır fiilden ceza verilmesi esasları, Kabahatler Kanunu’nun 15. ve 16. maddeleri kapsamında hükme bağlanmıştır. Öte yandan, kabahat fiilinin gemi kaptanı, acentesi veya temsilcisi tarafından gerçekleştirilmesi hâlinde, idari para cezası doğrudan gemi donatanına uygulanabilmektedir.

Bu bağlamda, Türkiye’de gemilere yönelik idari para cezaları, çevresel zararın maliyetini kirleticiye yüklemeye dayalı “kirleten öder” ilkesinin normatif uzantısı olarak değerlendirilmelidir. Ancak bu sistemin etkinliği; cezaların orantılı biçimde uygulanması, şeffaf tahsilat süreçlerinin işletilmesi ve elde edilen gelirlerin çevre koruma amacıyla kullanılması gibi unsurlara bağlıdır. Uygulama birliği ve denetim kapasitesinin geliştirilmesi hem çevresel adaletin sağlanması hem de Türkiye’nin uluslararası çevre yükümlülüklerini yerine getirmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

III. KIRLETEN ÖDER İLKESİ İLE UYUM VE UYGULAMA SORUNLARI

1. Gelirin Kaynağı Gerçekten Kirletici Mi?

Kirleten öder ilkesinin uygulanabilirliği, çevresel maliyetlerin gerçekten kirleticiye mi yansıtıldığı sorusuyla yakından ilişkilidir. Türkiye’de gemilerden alınan atıklar, denizcilik faaliyetlerinden doğan çevresel etkilerin başlıca kaynaklarından biri olarak değerlendirilmekte ve bu kapsamda ücretlendirme yapılmaktadır. Ancak uygulamadaki bazı yapısal sorunlar, bu ücretlerin gerçekten çevreyi kirleten kullanıcılar tarafından mı ödendiği konusunda soru işaretlerine yol açmaktadır.

Öncelikle, hizmet sunan kamu ve özel sektör kuruluşlarının gelir kaynaklarının tam anlamıyla gemi kaynaklı kirletici faaliyetlerden mi oluştuğu, çoğu zaman net şekilde ortaya konulamamaktadır. Örneğin İZAYDAŞ’ın 2023 faaliyet raporunda, gelir kalemleri arasında “liman hizmeti karşılığı alınan” tutarlara yer



verilmiş olmakla birlikte, bu tutarların ne kadarının gemi atık yönetimi gibi doğrudan çevresel kirleticilere dayandığı belirtilmemektedir.⁷⁰

Benzer şekilde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan İSTAÇ'ın 2024 faaliyet raporunda yer alan çevreye duyarlı liman hizmetleri kapsamında toplanan atıklar ve gelir kalemleri, genel bütçe içerisinde bütünleştirilmiş bir biçimde sunulmaktadır. Gemi atık alım hizmetlerinden sağlanan gelirlerin ne ölçüde kullanıcı bazında tahsil edildiği ya da sabit ücret politikalarının ne kadar orantılı uygulandığı ise raporda ayrıntılı şekilde yer almamaktadır.⁷¹ Bu durum, çevresel maliyetlerin kirleten tarafından ödenip ödenmediğine dair şeffaflık eksikliğine işaret etmektedir.

Ayrıca bazı liman hizmet tarifelerinde, atık yönetimi ve temizlik gibi çevresel kalemler genel hizmet ücretlerine dâhil edilmekte, bu da kullanıcılar arasında maliyet dağılımında adaletsizliğe neden olabilmektedir. Özellikle küçük tonajlı gemiler için sabit ücret yapısı, faaliyet hacminden bağımsız şekilde mali yük doğurmakta ve “kirleten kadar öde” prensibine aykırı sonuçlar yaratabilmektedir. Atık Kabul Tesisi Faaliyet Raporlarında bu konudaki bildirimler çoğunlukla atık miktarları ile sınırlı kalmakta, hizmetin mali karşılığına dair ayrıntılı veri sunulmamaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye’de gemi kaynaklı çevresel maliyetlerin gerçekten kirleticiler tarafından karşılanıp karşılanmadığına ilişkin uygulama, hâlen ölçülülük, şeffaflık ve etkinlik ilkeleri açısından sorunlar içermektedir. “Gelirin kaynağı gerçekten kirletici mi?” sorusu, sadece hukuki değil; aynı zamanda mali ve yönetsel bir denetim sorunu olarak ele alınmalıdır.

2. Gelir Çevre İçin mi Harcanıyor?

Kirleten öder ilkesinin yalnızca çevresel maliyetleri kirleticiye yükleme yönü değil, aynı zamanda bu maliyetlerden elde edilen gelirlerin çevresel hizmetlere tahsisi boyutu da önem taşımaktadır. Bu bağlamda, çevresel hizmetlerden elde

⁷⁰ İZAYDAŞ, 2023 Yılı Faaliyet Raporu
<https://www.izaydas.com.tr/files/documents/izmit_atik_ve_artiklari-_aritma-_yakma_ve_degerlendirme-2023_yillik_faaliyet_raporu12_2_2024_16-59-22.pdf> s.e.t. 20 Mayıs 2025.

⁷¹ İSTAÇ AŞ, 2024 Faaliyet Raporu
<https://www.istac.istanbul/assets/belgeler_ve_raporlar/2024-faaliyet-raporu-web.pdf> s.e.t. 20 Mayıs 2025.



edilen gelirlerin çevresel yatırımlara mı yönlendirildiği sorusu, ilkenin bütüncül uygulanabilirliği açısından kritik önemdedir.

Türkiye’de birçok liman, gemilerden atık alınması, arıtılması ve bertarafına yönelik hizmetleri doğrudan veya dolaylı olarak yerel yönetimler ya da iştirakleri eliyle yürütmektedir. Bu bağlamda İstanbul Büyükşehir Belediyesi iştiraki olan İSTAÇ A.Ş., yıllık faaliyet raporunda deniz atık hizmetlerinden elde edilen gelirleri ve bunlara ilişkin yapılan harcamaları kalem kalem göstermektedir. Örneğin; 2023 yılına ait faaliyet raporunda, toplam 180.529,84 m³ petrol türevli atık, 21.174,1 m³ katı atık, ve 54.047,13 m³ pis su toplandığı, bunun karşılığında atık kabul tesislerinde bertaraf ve arıtma yatırımları yapıldığı belirtilmiştir. Aynı raporda, atık bertarafından elde edilen gelirin, deniz kirliliği önleme yatırımlarına ve arıtma tesisi kapasite artırımlarına aktarıldığı ifade edilmektedir.⁷²

Benzer şekilde, İzmit Atık ve Artıklarını Arıtma, Yakma ve Değerlendirme A.Ş. (İZAYDAŞ) tarafından yayımlanan faaliyet raporlarında da deniz kaynaklı atıkların toplanması, depolanması ve yakılması süreçlerinden elde edilen gelirlerin, çevresel altyapı iyileştirmelerine yönlendirildiği görülmektedir². Örneğin, 2023 yılında 4.608 m² ü çöp olmak üzere toplam 24.605 m² gemi atığı toplanmış; bu süreçte kullanılan kaynakların bakım ve yenileme harcamaları da yine hizmet gelirlerinden karşılanmıştır.⁷³

Ancak bu tür iyi örnekler sınırlı olup, sistemin geneline yayılmadığı görülmektedir. Birçok belediye ve liman işletmesinde, çevresel hizmetlerden elde edilen gelirlerin bütçe içinde genel gelir kalemi altında toplandığı ve çevresel yatırımlardan ziyade diğer harcamalarla ilişkilendirildiği bilinmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye’de çevre kaynaklı gelirlerin çevre için harcanması yönünde iyi uygulama örnekleri bulunmakla birlikte, uygulama bütünlüğü ve kurumsal standart eksikliği dikkat çekicidir. Kirleten öder ilkesinin tam anlamıyla içselleştirilmesi için bu gelirlerin yasal güvence altına alınarak yalnızca çevresel hizmetler için kullanılması gerekmektedir.

⁷² İSTAÇ A.Ş., 2023 Faaliyet Raporu <https://www.istac.istanbul/assets/belgeler_ve_raporlar/istac-2023-yili-faaliyet-raporu---web-.pdf> s.e.t. 20 Mayıs 2025. 85.

⁷³ İZAYDAŞ, 2023 Yılı Faaliyet Raporu <https://www.izaydas.com.tr/files/documents/izmit_atik_ve_artiklari-_aritma-_yakma_ve_degerlendirme-2023_yillik_faaliyet_raporu12_2_2024_16-59-22.pdf> s.e.t. 20 Mayıs 2025.



3. Uygulamada Görülen Mevzuat ve Uyum Sorunları

Kirleten öder ilkesi, Türkiye’de gerek mevzuat düzeyinde gerekse politika belgelerinde yer bulsa da uygulama süreçlerinde bazı sınırlılıklara işaret eden durumlar gözlemlenebilmektedir. Özellikle çok aktörlü yapının getirdiği karmaşıklıklar, fiyatlandırmadaki bölgesel farklılıklar ve denetim kapasitesine ilişkin eksiklikler bu sınırlamaların başlıca kaynakları arasında sayılabilir.

İlk olarak, ilgili mevzuatın oldukça dağınık ve çok aktörlü bir yapıya sahip olduğu söylenebilir. Gemilerden atık alınmasına yönelik uygulamalar, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Liman başkanlıkları ve yerel yönetimler gibi çeşitli kurumların yetki alanında bulunmaktadır. Bu durum, uygulamada zaman zaman yetki çakışmalarına veya görev tanımlarında belirsizliklere yol açabilmektedir.

İkinci olarak, çevresel ücretlendirme sistemine ilişkin standartların tam olarak oturmadığı anlaşılmaktadır. Liman hizmet tarifeleri çoğunlukla yerel dinamiklere bağlı olarak belirlenmekte ve aynı MARPOL ekine giren atık türleri için farklı limanlarda fiyat farklarına rastlanabilmektedir. VDA’nın 2024 tarihli tarife kataloğuna göre, aynı nitelikteki hizmet kalemleri arasındaki ücret farklılıkları dikkat çekmektedir.⁷⁴ Bu tür farklar, uygulama birliği açısından değerlendirilmesi gereken bir konu olarak öne çıkmaktadır.

Üçüncü olarak, denetim, izleme ve tahsilat kapasitesine dair bazı belirsizliklerin bulunduğu söylenebilir. Gemi atıklarının bildirim, alım ve bertaraf süreçlerinde kullanılan sistemler (örneğin GATS, MKS gibi) teknik olarak gelişmiş bir altyapı sunsa da bu sistemlerin sahadaki etkinliğine ilişkin kapsamlı ve güncel değerlendirmelere kamuya açık kaynaklardan ulaşmak güçtür. Benzer şekilde, çevresel hizmet gelirlerinin tahsili ve hizmetin fiilen sunulması arasındaki ilişkiye dair ayrıntılı ve şeffaf faaliyet raporları da çoğu zaman kamuoyuyla paylaşılmamaktadır. Bu durum, çevre hizmetlerinin finansmanı bağlamında hesap verebilirlik ilkesinin güçlendirilmesine yönelik tartışmalar açısından dikkat çekicidir.

Sonuç olarak, kirleten öder ilkesinin Türkiye’deki liman uygulamalarında mevzuat temelli bir dayanağı bulunsun da uygulama süreçlerine ilişkin bazı yapısal ve idari sınırlılıkların varlığından söz edilebilir. Bu nedenle, ilkenin etkin

⁷⁴ Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDA), Türkiye Limanları 2024 Yılı Tarifeleri (VDA 2024) <<https://www.vda.org.tr>> s.e.t. 20 Mayıs 2025.



biçimde hayata geçirilebilmesi için uygulama rehberlerinin güncellenmesi, fiyatlandırmada şeffaflık sağlanması ve denetim mekanizmalarının güçlendirilmesine yönelik düzenlemelere ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

IV. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Kirleten öder ilkesi, çevre hukukunun hem uluslararası hem de ulusal düzlemde temel dayanaklarından biri olmasına karşın, uygulamadaki görünümü çoğu zaman teoriyle tam anlamıyla örtüşmemektedir. Bu çalışma kapsamında deniz kaynaklı çevresel maliyetlerin Türkiye’deki liman hizmet tarifeleri, gemi atık alım sistemleri ve idari para cezaları yoluyla nasıl maliyetlendirildiği incelenmiş; bu sistemlerin kirleten öder ilkesiyle ne derece uyumlu olduğu değerlendirilmiştir.

Türkiye’de liman hizmet tarifelerine ve gemi atık yönetimi uygulamalarına bakıldığında, ilk bakışta kirleten öder ilkesine uygun ücretlendirme kalemlerinin yer aldığı görülmektedir. Atık toplama, deniz kirliliğini önleme ve temizlik gibi hizmetler için farklı gemi türlerine göre değişen bedeller belirlenmekte; bu da çevresel maliyetlerin doğrudan kullanıcıya yansıtıldığı bir sistemin varlığına işaret etmektedir. Ancak bu uygulamaların ne derece etkin olduğu, hizmetin karşılığında çevresel performansın iyileşip iyileşmediği ve elde edilen gelirlerin gerçekten çevreye dönük harcamalara yönlendirilip yönlendirilmediği gibi hususlar şeffaf biçimde izlenebilir değildir.

İdari para cezaları açısından da benzer bir tablo söz konusudur. 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili ikincil düzenlemelerle belirlenen ceza kalemleri yıllık olarak yeniden değerlendirme oranıyla artırılmakta; ancak bu cezaların ne ölçüde uygulandığına, hangi gemilere hangi gerekçelerle kesildiğine ve tahsil edilen gelirlerin kullanım amacına dair kamuya açık veri bulunmamaktadır. Dolayısıyla, bu alandaki uygulama görünürlüğü sınırlı kalmakta; caydırıcılık, çevresel etki ve mali şeffaflık gibi yönlerden ilkenin ruhuna tam anlamıyla hizmet etmediği değerlendirilmektedir.

Öte yandan, çalışmada elde edilen bulgular, Türkiye’de çevresel ücretlendirme ve mali yaptırımların büyük ölçüde MARPOL 73/78 Sözleşmesi ve 2000/59/EC sayılı AB Direktifi gibi uluslararası kaynaklara dayandığını, ancak uygulamada yeknesaklık, denetim kapasitesi ve mali etkinlik açısından gelişime açık alanlar bulunduğunu göstermektedir. Özellikle bazı limanlarda sabit ve ayırım gözetmeyen çevre ücretlerinin uygulanması, çevresel orantılılık ilkesine aykırılıklar doğurabilmektedir.



Bu doğrultuda, kirleten öder ilkesinin deniz çevresinin korunmasına yönelik uygulamalar kapsamında daha etkili ve adil biçimde işletilebilmesi için aşağıdaki öneriler sunulabilir:

- Gelir-etki izleme sistemleri geliştirilerek çevresel hizmet gelirlerinin kaynağı ve harcama amacı şeffaf şekilde izlenebilir hâle getirilmelidir.
- Yerel yönetimlerin çevresel bütçelendirme yapmaları ve bu bütçelerde hizmet gelirlerinin tahsisi ile çevresel yatırımlar arasında doğrudan ilişki kurulması sağlanmalıdır.
- Limanlar arası uygulama birliği teşvik edilmeli; tarifelerde çevresel hizmet bedellerine dair ortak tanımlar ve standartlar oluşturulmalıdır.
- Orantılılık ilkesi doğrultusunda, küçük tonajlı gemilere aşırı yük oluşturmayan, faaliyet hacmiyle orantılı bir ücretlendirme yapısı benimsenmelidir.

Sonuç olarak, kirleten öder ilkesinin deniz çevresine yönelik mali araçlarla uygulanması Türkiye’de genel hatlarıyla kabul görmüş olmakla birlikte, sistemin etkinliği, şeffaflığı ve adaleti artıracak biçimde yeniden yapılandırılması gerekliliği devam etmektedir. Bu çerçevede ilkenin hem hukuki hem mali yönüyle kurumsallaşması Türkiye’nin çevre politikasında sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Bican B, *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk - Ticaret Hukuku Monografileri* (Seçkin Yayıncılık 2024)

Kara H, *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk* (Yamaner 2005)

de Sadeleer N, ‘The Polluter-pays Principle’, in *Environmental Principles: From Political Slogans to Legal Rules* (Oxford University Press 2002)

MacInnis KA, ‘The Polluter Pays Principle: Preventing Ship-Source Pollution in the Arctic’, in *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives* (Brill Nijhoff 2012)

Meyer JH, ‘Who Should Pay for Pollution? The OECD, the European Communities and the Emergence of Environmental Policy in the Early 1970s’, in *Multiple Connections in European Cooperation* (Routledge 2019)



- Adshead J, ‘The Application and Development of the Polluter-pays Principle Across Jurisdictions in Liability for Marine Oil Pollution: The Tales of the ‘Erika’ and the ‘Prestige’ (2018) 30 Journal of Environmental Law 425
- Aidun H, Metzger DJ and Gerrard M, ‘Principles of International Law and the Adoption of a Market-Based Mechanism for Greenhouse Gas Emissions from Shipping’ (2021) Available at SSRN 3807378
- Aşan C, ‘Türkiye’nin Denizel Çevre Kirliliğine Müdahale Sahaları’ (2021) 13 Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 231
- Aydın AH and Çamur Ö, ‘Avrupa Birliği Çevre Politikaları ve Çevre Eylem Programları Üzerine Bir İnceleme’ (2017) 7 Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 21
- Bıyan Ö and Gök M, ‘Çevre Politikaları Kapsamında Avrupa Birliği ve Türkiye’de Çevre Vergilerinin Uygulanışı: Karşılatırmalı Bir Analiz’ (2014) 7 Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 281
- Can C and Durmaz Ş, ‘Türkiye’nin Avrupa Birliği Çevre Politikalarına Uyum Süreci’ (2021) 5 Politik Ekonomik Kuram 301
- Çelikyay HH, ‘Türkiye’de Çevre Politikaları: Kalkınma Planları Üzerinden Bir İnceleme’ (2021) 6 İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi (İKTİSAD) 185
- Çokgezen J, ‘Avrupa Birliği Çevre Politikası ve Türkiye’ (2007) 23 Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi
- Demir İ, ‘1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler’ (1992) 3 İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 213
- Demir İ, ‘Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonlarının Gemi Tanımının Yorumuna İlişkin Yürütülen Çalışmalar’ (2017) 66 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 517
- Dikmen S and Şanlı İD, ‘Avrupa Birliği’nde Çevre Politikası Aracı Olarak Yeşil Kamu Alımları’ (2020) 19 Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi 85
- Dost S, ‘Uluslararası Hukukta Orantılılık İlkesi’ (2018) Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi



- Güneysu G, 'Marine Pollution from Underwater Seismic Surveys and International Law' (2020) 29 *Siyasal- Journal of Political Sciences*
- Gürseler G, 'Çevre Zararının Manevi Giderimi ve Bir Yargıtay Kararı' (2011) <



- Tıraş HH, ‘Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre: Teorik Bir İnceleme’ (2012) 2 Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 57
- Turgut N, ‘Kirleten Öder İlkesi ve Çevre Hukuku’ (1995) 44 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
- Uğur CY, ‘The Polluter Pays Principle within the Framework of The European Union Emissions Trading System’ (2022) 22 Abant Sosyal Bilimler Dergisi 862
- Ulfah Z and Roesa N, ‘The Implementation of Polluter-Pays Principles on Marine Pollution Caused by Vessels in Indonesia (The Study of Oil Spill Cases)’ (2020) 4 Syiah Kuala Law Journal 198
- Ulucak R and Erdem E, ‘Çevre-İktisat İlişkisi ve Türkiye’de Çevre Politikalarının Etkinliği’ (2014) 4 Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (AKAD) 78
- Zhu L, ‘Some Thoughts on Application of the Polluter Pays Principle for Controlling Marine Greenhouse Gas Emissions’ (2023) 158 Marine Policy 105877
- Zylicz T, ‘Goals and Principles of Environmental Policy’ (2010) 3 International Review of Environmental and Resource Economics 299



-Çeviri / Translation-

FINANCIAL RESPONSIBILITY FOR SEA-BORNE POLLUTION: EVALUATION OF FINANCIAL INSTRUMENTS WITHIN THE FRAMEWORK OF THE POLLUTER PAYS PRINCIPLE IN TÜRKİYE*

*DENİZ KAYNAKLI KİRLİLİĞİN FİNANSAL SORUMLULUĞU: TÜRKİYE'DE
KİRLİTEN ÖDER İLKESİ ÇERÇEVESİNDE MALİ ARAÇLARIN
DEĞERLENDİRİLMESİ*

Dr. Hakan ÖZDEMİR**

ABSTRACT

This study examines the applicability of the “polluter pays” principle in Türkiye concerning economic instruments used for the protection of the marine environment. It specifically evaluates how this principle is internalized through the management of ship-generated waste, port service tariffs, and administrative fines. Although international and national legal frameworks—such as the MARPOL 73/78 Convention, EU Directive 2000/59/EC, and Türkiye’s environmental regulations—establish a legal basis for such financial obligations, practical challenges persist. Waste reception facilities, environmental pricing systems, and sanction mechanisms are technically developed; however, deficiencies remain in terms of transparency, regulatory coherence, and administrative capacity. Moreover, it is unclear to what extent the revenues collected are truly pollutant-based and whether they are allocated to environmental protection. In this

* Research Article, Received: 05.06.2025 / Accepted: 14.10.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1715191.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Council of Higher Education (hakan.ozdemir@yok.gov.tr), (ORCID: 0000-0002-2740-3737).



context, the study provides a comparative analysis of both the normative framework of the ‘polluter pays’ principle—first defined by the OECD in 1972—and its implementation in Türkiye, while offering policy recommendations to enhance compliance.

Keywords: •Polluter Pays Principle •Ship Waste Environmental Law •Marine Pollution

ÖZ

Bu çalışma, deniz çevresinin korunmasına yönelik mali araçların “kirleten öder” ilkesi çerçevesinde Türkiye’deki uygulanabilirliğini incelemektedir. Özellikle gemilerden kaynaklanan atıkların yönetimi, liman hizmet tarifeleri ve idari para cezaları üzerinden ilkenin nasıl içselleştirildiği değerlendirilmiştir. MARPOL 73/78 Sözleşmesi, Avrupa Birliği (AB)’nin 2000/59/EC sayılı Direktifi ve Türkiye’deki çevre mevzuatı, bu mali yükümlülüklerin hukuki temelini oluşturmakla birlikte; uygulamada çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Atık kabul tesisleri, çevresel ücretlendirme sistemleri ve cezai mekanizmalar teknik olarak geliştirilmiş olsa da gelirlerin çevresel yatırımlara yönlendirilmesinde şeffaflık eksikliği, mevzuatın dağınıklığı ve idari kapasite sorunları dikkat çekmektedir. Ayrıca tahsil edilen gelirlerin ne ölçüde kirletici kaynaklı olduğu ve çevre amaçlı harcadığı da belirsizdir. Bu bağlamda, çalışma, hem OECD tarafından 1972’de çevre politikası ilkesi olarak tanımlanan ‘kirleten öder’ ilkesinin normatif çerçevesini hem de Türkiye’deki uygulamalarını karşılaştırmalı olarak ele almakta ve politika geliştirme açısından öneriler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: •Kirleten Öder İlkesi •Gemi Atıkları •Çevre Hukuku •Deniz Kirliliği

INTRODUCTION

One of the universal principles of environmental law, the polluter pays principle (PPP), aims to place the economic burden of environmental damage directly on polluting actors rather than society. First defined as an environmental policy principle by the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) in 1972, this approach has found widespread application, particularly in European Union environmental legislation and international treaties. The fundamental logic of the principle is to make resource allocation more efficient and fairer by internalizing environmental externalities. In this regard, PPP is implemented through financial instruments such as environmental taxes, waste disposal fees, cleaning service fees, and administrative sanctions.

In the context of protecting the marine environment, the polluter pays principle is embodied in the management of waste from ships, port service tariffs, and criminal penalties aimed at preventing marine pollution. The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), European Union Directive 2000/59/EC, and the national legislation developed in



parallel with these aims to systematically monitor environmental burdens originating from ships and to ensure that polluting actors bear economic responsibility. In Türkiye, these principles have been incorporated into the legal system through the Environmental Law No. 2872,¹ the Regulation on Waste Collection from Ships and Waste Control,² and related secondary regulations. However, this normative transfer faces various challenges in practice; issues such as the fragmentation of legislation, administrative coordination problems, the transparency of financial burdens, and whether revenues are directed toward environmental objectives come to the front.

This study focuses on the question, “To what extent has the polluter pays principle been internalized in applications related to the marine environment in Türkiye?” Within this framework, it seeks answers to the following sub-questions:

- Are the systems for the disposal and charging of waste from ships structured in accordance with the polluter pays principle?
- Do the environmental fees included in port service tariffs truly target polluting activities?
- Are the revenues generated allocated to environmental protection, cleanup, and infrastructure services?
- What structural problems exist in practice in terms of regulatory integrity, oversight capacity, and revenue allocation mechanisms?

Answering these questions is important both for the effectiveness of environmental law and for the fair and efficient use of public resources. After all, the consistency of the principle in practice is as crucial as its existence on paper for ensuring environmental justice.

Within the scope of the research, various port and municipal practices in Türkiye, particularly in regions with high maritime traffic such as Istanbul and Izmit, were examined; elements such as ship waste service tariffs, administrative fines, and the use of environmental service revenues were evaluated. Furthermore, a normative and applied analysis was conducted based on regulations, activity

¹ Environmental Law, Code Number: 2872, Acceptance Date: 09.08.1983, OG 11.08.1983/18132.

² Regulation on Waste Collection from Ships and Waste Control, RG 26.12.2004/25682.



reports, and international agreements of the Ministry of Environment, Urbanization, and Climate Change.

In this respect, the study contributes to the evaluation of existing practices related to the protection of the marine environment and develops policy recommendations for the more effective implementation of the polluter pays principle at the local level.

I. THEORETICAL AND LEGAL FRAMEWORK

The polluter pays principle, as a normative approach forming the basis of environmental policies, plays an important role not only in remedying environmental damage but also in the fair distribution of environmental burdens and the efficient use of resources. Understanding both the theoretical basis of this principle and its legal implications at the international and national levels is critical for assessing the extent to which environmental responsibilities are supported by financial instruments. This section will address, in turn, the theoretical foundations of the polluter pays principle, its applications in international maritime law, its development from the perspective of the European Union and the OECD, and its legal and institutional implications in Türkiye. Thus, the principle's framework of application at both the universal and local levels will be evaluated in a multidimensional manner.

1. The “Polluter Pays” Principle: Theoretical Foundations

PPP is one of the fundamental concepts of environmental policy and is based on the theory of externalities.³ This principle stipulates that the cost of environmental damage should be borne by the polluter, not society. The polluter pays principle emerged in economic literature in the 1920s and was officially defined as an environmental policy principle by the OECD in 1972.⁴ The principle requires polluters to internalize the economic costs of the damage they cause, thereby ensuring that environmental costs are incorporated into the price mechanism.⁵

³ Nicolas de Sadeleer, 'The Polluter-pays Principle', *Environmental Principles: From Political Slogans to Legal Rules* (Oxford University Press 2002) 21.

⁴ Muhammad Munir, 'History and Evolution of the Polluter Pays Principle: How an Economic Idea Became a Legal Principle?' (2013) Available at SSRN 2322485 3.

⁵ Harsh Mahaseth, 'Analysis of the Effectiveness of the Polluter Pays Principle in India' (2017) Available at SSRN 2930921 2.



The polluter pays principle is not only a means of compensation for damage; it is also a multidimensional tool of environmental policy with its preventive, corrective, and redistributive functions.⁶ In this respect, the principle can be implemented through public finance instruments such as environmental taxes and fiscal incentives.⁷ However, introducing exceptions to the “strict interpretation” of the principle in practice may weaken environmental protection capacity.

PPP has been integrated into the legislation of many countries, such as European Union member states and India, as well as into the policy documents of various international organizations.⁸ However, difficulties may arise in practice; in particular, identifying the pollutant, measuring the level of damage, and determining the appropriate financial liabilities are complex processes.⁹ Indeed, in some countries, the application of the principle is still limited; practices of compensating for environmental damage with public funds continue.¹⁰

In the Turkish context, the emergence of the principle developed as a reaction to a period of uncontrolled development in which environmental concerns took a back seat¹¹ The principle has gained importance, particularly in terms of internalizing the negative externalities caused by carbon emissions and has been integrated into European Union climate policies.¹² The polluter pays principle is

⁶ de Sadeleer, ‘The Polluter-pays Principle’.

⁷ Sally-Ann Joseph, ‘The Polluter Pays Principle and Land Remediation: A Comparison of the United Kingdom and Australian Approaches’ (2014) 1 AJEL 24 1.

⁸ Tunjica Petrašević and Paula Poretti, ‘The Polluter Pays Principle: The Croatian Experience’ (2022) 6 EU and comparative law issues and challenges series (ECLIC) 3, 4; Mahaseth, ‘Analysis of the Effectiveness of the Polluter Pays Principle in India’.

⁹ Adis Israngkura, ‘The Polluter-Pays Principle: So Who Pays?’ (1996) 11 TDRI Quarterly Review 12, 12.

¹⁰ Tomasz Zylicz, ‘Goals and Principles of Environmental Policy’ (2010) 3 International Review of Environmental and Resource Economics 299.

¹¹ Candan Yılmaz Uğur, ‘The Polluter Pays Principle within the Framework of The European Union Emissions Trading System’ (2022) 22 Abant Sosyal Bilimler Dergisi 862, 863; Nükhet Turgut, ‘Kirlenen Öder İlkesi ve Çevre Hukuku’ (1995) 44 Ankara University Faculty of Law Journal 607.

¹² Uğur, ‘The Polluter Pays Principle within the Framework of The European Union Emissions Trading System’.



closely related to sustainable development; it can be considered a tool for striking a balance between environmental protection and economic growth.¹³

In practice, PPP is implemented through ecological taxes, financial incentives, and similar policy tools used to reduce environmental pollution and compensate for damages.¹⁴ However, some studies on the effectiveness of long-term carbon reduction policies in Türkiye show that the desired results have not been achieved.¹⁵ Therefore, multi-stakeholder governance and collective action strategies are needed to produce solutions to global environmental problems.¹⁶ The reflection of Türkiye's environmental policies in its development plans also reveals that similar problems have recurred over time and that structural solution mechanisms have been lacking.¹⁷

2. The “Polluter Pays” Principle in International Maritime Law

PPP has become one of the fundamental components of the international legal framework for the protection of the marine environment. In particular, environmental damage caused by oil spills, emissions from ships, and seabed activities constitute the areas of application of this principle. Under this principle, parties causing environmental damage are liable for all costs necessary to prevent, reduce, or compensate for such damage.¹⁸

The application of the polluter pays principle in international maritime law is achieved through various mechanisms. These include legal liability regimes, market-based measures, and compensation funds.¹⁹ In this context, the

¹³ H Hayrettin Tıraş, ‘Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre: Teorik Bir İnceleme’ (2012) 2 Journal of the Faculty of Economics and Administrative Sciences, Kahramanmaraş Sütçü İmam University 57, 69.

¹⁴ Halil Kete, Mehmet Sadık Aydın and Hakan Kaya, ‘Çevre Sorunları ile Mücadelede Maliye Politikaları’ (2017) 4(2) 167, 176.

¹⁵ Recep Ulucak and Ekrem Erdem, ‘Çevre-İktisat İlişkisi ve Türkiye’de Çevre Politikalarının Etkinliği’ (2014) 4 Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (AKAD) 78, 95.

¹⁶ Esra Banu Sipahi, ‘Küresel Çevre Sorunlarına Kolektif Çözüm Arayışları ve Yönetişim’ (2010) Journal of the Institute of Social Sciences, Selçuk University 331, 341.

¹⁷ Hicran Hamza Çelikyay, ‘Türkiye’de çevre politikaları: kalkınma planları üzerinden bir inceleme’ (2021) 6 Journal of Economic, Administrative, and Political Studies (İKTİSAD) 185, 202.

¹⁸ Ling Zhu, ‘Some Thoughts on Application of the Polluter Pays Principle for Controlling Marine Greenhouse Gas Emissions’ (2023) 158 Marine Policy 105877 1.

¹⁹ Hillary Aidun, Daniel J Metzger and Michael Gerrard, ‘Principles of International Law and the Adoption of a Market-Based Mechanism for Greenhouse Gas Emissions from Shipping’ (2021) Available at SSRN 3807378; Julie Adshead, ‘The application and development of the

MARPOL 73/78 Convention provides an important framework. Annexes IV and VI of the Convention regulate waste such as sewage and exhaust emissions from ships, respectively, and contain obligations aimed at limiting and preventing environmental damage.²⁰

However, the application of this principle in different countries faces various challenges. In particular, conflicts between the principle and other norms in certain legal systems, the inadequacy of technical instruments for calculating damages, and administrative capacity deficiencies make effective implementation difficult.²¹

One of the most important elements strengthening the applicability of the polluter pays principle in international maritime law is the legally binding liability regimes for contracting states. In this context, the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)²² and the 1992 International Convention on the Civil Liability for Oil Pollution Damage,²³ have established strict and direct liability for shipowners in the event of oil pollution;

polluter-pays principle across jurisdictions in liability for marine oil pollution: the tales of the ‘Erika’ and the ‘Prestige’ (2018) 30 *Journal of Environmental Law* 425, 429.

²⁰ Volkan Şahin, Levent Bilgili and Nurten Vardar, ‘An Examination of Focus Progress of Studies on MARPOL Annex IV and Annex VI: A Review’ (2020) 12 *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* 47.

²¹ Kenneth A MacInnis, ‘The Polluter Pays Principle: Preventing Ship-Source Pollution in the Arctic’, *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives* (Brill Nijhoff 2012); Zhafirah Ulfah and Nellyana Roesa, ‘The Implementation of Polluter-Pays Principles on Marine Pollution Caused by Vessels in Indonesia (The Study of Oil Spill Cases)’ (2020) 4 *Syiah Kuala Law Journal* 198, 207.

²² *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1969. The 1969 HSS was adopted in Brussels on November 29, 1969, under the auspices of the International Maritime Organization (IMO) and entered into force on June 19, 1975. As mentioned above, Türkiye is a party to this Convention as amended by the 1992 Protocol. Currently, 34 states are parties to the 1969 HSS. Due to the widespread acceptance of the 1992 HSS, the 1969 HSS has lost its significance. The explanation is taken from the source “İsmail Demir, ‘Studies on the interpretation of the definition of a ship by international oil pollution compensation funds’ (2017) 66 *Ankara University Law Faculty Journal* 517, 521”.

²³ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1992 (CLC 1992), was adopted on November 27, 1992, and entered into force on May 30, 1996. Türkiye became a party to the Convention on August 17, 2002. The law of approval was published in the Official Gazette dated January 29, 2000, and numbered 23948, and was later amended by Law No. 4658. The Council of Ministers Decision No. 2001/2668 regarding the accession process and the text of the agreement were published in the Official Gazette dated July 24, 2001, and numbered 24472. The explanation is taken from the source “İsmail Demir, ‘Studies on the interpretation of the definition of a ship by international oil pollution compensation funds’ (2017) 66 *Ankara University Law Faculty Journal* 517, 521”.



The 1992 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage provides for compensation for damage beyond national capabilities through an international fund.²⁴ Furthermore, documents such as the BUNKER 2001 International Convention on the Civil Liability for Oil Pollution Damage Caused by Ship-Source Oil Pollution²⁵ and the 1996 HNS Convention²⁶ have expanded the liability regimes for different types of pollutants originating from ships. These treaties to which Türkiye is a party have the force of law pursuant to Article 90 of the Constitution and are directly applicable in domestic law. Therefore, the polluter pays principle in international maritime law is supported not only by financial instruments but also by legal liability and compensation mechanisms.

The role of PPP in maritime law is not limited to environmental protection; it also plays a critical role in ensuring environmental justice, promoting sustainable maritime activities, and strengthening preventive legal mechanisms. Applications based on this principle are also developing in the Turkish context.

²⁴ İsmail Demir, ‘Amendments Adopted by the 2003 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992’ (1992) 3 Inonu University Law Faculty Journal 213, 216. Türkiye’s accession to this Convention was approved by Law No. 4508 dated 27.01.2000 and entered into force upon its publication in the Official Gazette No. 23948 dated 29.01.2000. Subsequently, the phrase “with the attached reservation” was removed by Law No. 4658 dated April 26, 2001, and this amendment was published in the Official Gazette No. 24397 dated May 9, 2001. Pursuant to Council of Ministers Decision No. 2001/2669 on accession procedures, the English and Turkish texts of the Convention were published in the Official Gazette dated July 18, 2001, No. 24466; the instrument of accession was deposited with the IMO Secretary-General on August 15, 2001. The Convention entered into force for Türkiye on August 17, 2002.

²⁵ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, was opened for signature in 2001 and entered into force worldwide in 2008. Türkiye acceded to the Convention on March 15, 2013, and the Convention entered into force for Türkiye on December 12, 2013, at the IMO. The Convention requires all ships flying the flag of a contracting state and/or wishing to enter its territorial waters to comply with its provisions; it regulates the legal liability for damage caused by the spillage of oil, which is used as ship fuel, into the sea. Furthermore, compulsory insurance is required for this liability, the financial security of the insurance is linked to the LLMC 1996 limits, and a certificate proving the existence of compulsory insurance is required for ships over 1000 GRT.

²⁶ The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention), 1996, regulates legal liability for damage arising from the carriage of hazardous and noxious substances by sea. The Convention aims to provide adequate, prompt, and effective compensation for damage to persons and property, as well as for cleanup and restoration costs and economic losses.



For example, the National Marine Pollution Emergency Response Plan has been structured to reduce environmental risks in specific response areas.²⁷

However, it has also been observed that there are weaknesses in implementation and gaps in legislation in certain areas as Türkiye works to fully comply with its international obligations. For example, new environmental threats such as noise pollution caused by marine acoustics have not yet been comprehensively addressed by legal regulations.²⁸ Furthermore, the interaction with other principles of environmental law, such as the principle of proportionality, is taken into account in maritime law disputes.²⁹

All these developments demonstrate that the polluter pays principle is gaining increasing importance in the field of maritime law and provides an effective normative basis for shaping environmental liability mechanisms at both the international and national levels.

3. The Development of the Polluter Pays Principle within the European Union and OECD Framework

The polluter pays principle (PPP) occupies a central place in both OECD and EU policy documents as one of the fundamental pillars of environmental finance and environmental law. The theoretical origin of the principle is based on the theory of economic externalities, and it was first formally defined as an environmental policy principle by the OECD in 1972³⁰ Following this, the European Union also

²⁷ 13 Dokuz Eylül University Faculty of Maritime Sciences Journal 231, 240. Law No. 5312 on the Principles of Intervention and Compensation for Damage in Emergencies Involving Pollution of the Marine Environment by Oil and Other Harmful Substances (Code Number: 5312, Acceptance Date: 03.03.2005, RG 11.03.2005/25752), an emergency response system has been established to respond early and effectively to incidents of pollution by oil and other harmful substances in our seas. To facilitate coordination and cooperation and ensure the effective use of public and private resources, 6 Regional and 1 National Emergency Response Plans were prepared by the Ministry of Environment, Urbanization, and Climate Change and entered into force in 2012. See: <<https://cygm.csb.gov.tr/deniz-kirliligi-olaylarinda-mudahalenin-planlanmasi-projesi-calistayi-haber-287924>> accessed 6 October 2025.

²⁸ Gökhan Güneysu, 'Marine Pollution from Underwater Seismic Surveys and International Law' (2020) 29 *Siyasal- Journal of Political Sciences* 48.

²⁹ Süleyman Dost, 'Uluslararası Hukukta Orantılılık İlkesi' (2018) *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi* 388.

³⁰ Munir, 'History and Evolution of the Polluter Pays Principle: How an Economic İdea Became a Legal Principle?'; Joseph, 'The Polluter Pays Principle and Land Remediation: A Comparison of the United Kingdom and Australian Approaches'.



adopted the polluter pays principle as the cornerstone of its environmental policy with its first Environmental Action Program published in 1973.³¹

The fundamental purpose of this principle is to ensure that the economic costs of environmental damage are borne by the polluter, thereby internalizing environmental externalities into the market system.³² The principle is applied not only through environmental taxes and fines, but also through multifaceted tools such as monetary assessment of damage, legal liability systems, and limitation of state subsidies.³³

However, there are also some structural difficulties in practice. In particular, the identification of the polluter, the proportional calculation of liability, and conflicts between interest groups over the environmental impacts of economic activities sometimes limit the full applicability of the principle.³⁴ For example, as in the case of Croatia, in some countries, it is still the general budget, rather than the polluter, that covers these costs.³⁵

The European Union has developed various legal instruments, primarily the Environmental Liability Directive 2004/35/EC, to implement the polluter pays principle. In addition, externalities such as carbon emissions are financially penalized through market-based instruments such as the EU Emissions Trading System (ETS) and environmental taxes, and resource allocation is directed towards a more environmentally friendly structure.³⁶ Additionally, new-

³¹ Jan-Henrik Meyer, 'Who should pay for pollution? The OECD, the European Communities and the emergence of environmental policy in the early 1970s', *Multiple Connections in European Cooperation* (Routledge 2019).

³² Martin O'Connor, 'The Internalisation of Environmental Costs: Implementing the Polluter Pays Principle in the European Union' (1997) 7 *International Journal of Environment and Pollution* 450; de Sadeleer, 'The Polluter-pays Principle'.

³³ Mahaseth, 'Analysis of the Effectiveness of the Polluter Pays Principle in India'; de Sadeleer, 'The Polluter-pays Principle'.

³⁴ *ibid*; O'Connor, 'The Internalisation of Environmental Costs: Implementing the Polluter Pays Principle in the European Union'.

³⁵ Petrašević and Poretti, 'The Polluter Pays Principle: The Croatian Experience'.

³⁶ Özgür Biyan and Musa Gök, 'Çevre Politikaları Kapsamında Avrupa Birliği ve Türkiye'de Çevre Vergilerinin Uygulanışı: Karşılatırmalı Bir Analiz' (2014) 7 *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 281, 288; Mustafa Savcı and Korkmaz Yıldırım, 'İklim Değişikliği ve Çevresel Maliyetler: Kırleten Öder İlkesi Çerçevesinde Bir Değerlendirme' (2024) 8 *Fiscaoeconomia* 862, 876.



generation policy tools such as green public procurement are aimed at aligning private sector behavior with the framework of environmental responsibility.³⁷

The EU's environmental policies have gradually evolved into a more comprehensive and sectoral integrated structure within the framework of the Environmental Action Programs and sustainable development strategies published since the 1970s.³⁸ This development has necessitated that environmental issues be addressed holistically, not only through environmental policy but also through areas such as energy, transportation, trade, and agriculture.

European Union Directive 2000/59/EC provides for the effective collection of waste from ships in ports and the coverage of costs in accordance with the "polluter pays" principle. Türkiye's Environmental Law No. 2872 and the Regulation on Waste Collection from Ships and Waste Control, which are currently in force, are also largely consistent with this directive. As in the Directive, Turkish legislation also requires all ships to deliver their waste to licensed facilities located in the port; it stipulates that the fees set for waste reception services must be fair, transparent, and of a nature that discourages pollution. Furthermore, both regulations adopt the fundamental principle that "ships shall not leave port without delivering their waste." However, in practice, it has been observed that this principle has not been fully effective in some Turkish ports due to capacity shortages, lack of administrative coordination, and shortcomings in reporting systems.

From Türkiye's perspective, although steps have been taken to bring environmental policies closer to European standards as part of the EU harmonization process, issues such as insufficient funding and implementation capacity limit the effectiveness of the process.³⁹ This situation has led to the polluter pays principle not being fully established in Türkiye and some environmental burdens still being financed by public funds.

³⁷ Süleyman Dikmen and İclal Dağlıoğlu Şanlı, 'Avrupa Birliği'nde Çevre Politikası Aracı Olarak Yeşil Kamu Alımları' (2020) 19 Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi 85.

³⁸ Ahmet Hamdi Aydın and Ömer Çamur, 'Avrupa Birliği Çevre Politikaları ve Çevre Eylem Programları Üzerine Bir İnceleme' (2017) 7 Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 21, 36.

³⁹ Canan Can and Şerife Durmaz, 'Türkiye'nin Avrupa Birliği Çevre Politikalarına Uyum Süreci' (2021) 5 Politik Ekonomik Kuram 301; Jale Çokgezen, 'Avrupa Birliği çevre politikası ve Türkiye' (2007) 23 Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi 91.



4. Legal Implications of the Polluter Pays Principle in Türkiye

In Türkiye, the polluter pays principle, as one of the fundamental principles of environmental law, is regulated in Article 3 of the Environmental Law No. 2872; it is clearly defined by the provision that “expenses incurred for the prevention, limitation, and remediation of pollution shall be borne by the polluter.” Article 8 of the same Law stipulates that polluters are directly responsible for remedying the pollution they cause. In this context, the polluter pays principle forms one of the fundamental pillars of both environmental policies and administrative practices; in line with this principle, various financial obligations are imposed on polluters, such as administrative fines, environmental contribution fees, and cleaning service fees.

On the other hand, while how environmental damage is calculated and who can claim compensation under the Environmental Law is debatable, the responsible party (natural or legal person) is the polluter, and it is their actions that matter rather than their personal or property rights.⁴⁰

The polluter pays principle is not only stipulated in the Environmental Law; but also in numerous other regulations, such as Law No. 5312 on Intervention in Emergencies and Compensation for Damage in Cases of Pollution of the Marine Environment by Oil and Other Harmful Substances,⁴¹ Law No. 618 on Ports,⁴² Law on Protection of Life and Property at Sea⁴³ and the Regulation on Waste Collection from Ships and Waste Control.⁴⁴

In addition, the Waste Management Regulation,⁴⁵ the Environmental Permit and License Regulation,⁴⁶ Water Pollution Control Regulation,⁴⁷ Soil Pollution

⁴⁰ Hacı Kara, *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk* (Yamaner 2005) 246.

⁴¹ Law on Emergency Response and Compensation for Damage in Cases of Pollution of the Marine Environment by Oil and Other Harmful Substances, Code Number: 5312, Acceptance Date: 03.03.2005, OG 11.03.2005/25752.

⁴² Ports Law, Code Number: 618, Acceptance Date: 14.04.1925, OG 28.04.1925/230.

⁴³ Law on Protection of Life and Property at Sea, Code Number: 4922, Acceptance Date: 10.06.1946, OG 14.06.1946/6333.

⁴⁴ Regulation on Waste Collection from Ships and Waste Control, OG 26.12.2004/25682.

⁴⁵ Waste Management Regulation, OG 02.04.2015/29314.

⁴⁶ Environmental Permit and License Regulation, OG 10.09.2014/29115.

⁴⁷ Water Pollution Control Regulation, OG 31.12.2004/25687.



Control and Point Source Contaminated Sites Regulation,⁴⁸ and Hazardous Substances Pollution Control in Water and Environment Regulation⁴⁹ also adopt the principle that polluters bear the environmental costs.

Therefore, the polluter pays principle in Türkiye finds legal expression in various forms, both as a general environmental policy norm in primary legislation and in secondary regulations concerning sub-areas such as marine, water, soil, and waste management.

The Turkish Commercial Code⁵⁰ (TCC) also contains important provisions regarding the “polluter pays” principle as it relates to maritime trade. The provisions on the liability of the owner, the obligations of the carrier, and the compensation for damages arising from the ship, as set forth in Book 5 (Maritime Trade) of the TCC, are complementary in determining the legal liability for damages arising from environmental pollution. In particular, provisions of Article 1061 et seq. of the TCC provide that the shipowner and charterer may be held liable for damages arising from the operation of the ship on the basis of “risk liability, “ even if they are not at fault. In this respect, when considered together with the polluter pays principle set out in Environmental Law No. 2872, the provisions of the TCC form the basis of the financial liability regime for the protection of the marine environment under private law.

In maritime trade and environmental law literature, it is emphasized that the polluter pays principle must be addressed not only from an environmental law perspective but also from a commercial law perspective with regard to marine pollution. The doctrine discusses the compensation for environmental damage within the scope of the shipowner’s fault-based or strict liability and the limits of the shipowner’s liability under the provisions of the Turkish Commercial Code and the Code of Obligations for damages arising from the acts of the crew. Furthermore, it stresses the necessity of establishing fund or insurance mechanisms in cases where the polluter lacks sufficient assets to cover the damage; these assessments reveal that the polluter pays principle plays a

⁴⁸ Regulation on Soil Pollution Control and Point Source Contaminated Sites, OG 08.06.2010/27605.

⁴⁹ Regulation on the Control of Pollution Caused by Hazardous Substances in Water and the Environment, OG 26.11.2005/26005.

⁵⁰ Turkish Commercial Code, Code Number: 6102, Acceptance Date: 13.01.2011, OG 14.02.2011/27846.



complementary role in the field of marine pollution from both an environmental and commercial law perspective.⁵¹

Türkiye's environmental policies regarding its maritime environment are largely based on international treaties. Türkiye is a party to multilateral agreements containing environmental obligations, such as MARPOL 73/78 and the Barcelona Convention. Various regulations have been implemented in domestic law in accordance with these treaties. In particular, the Regulation on Waste Collection from Ships and Waste Control and the Ports Regulation,⁵² which concern the management of waste from marine vessels, are the most important secondary regulations implementing the polluter pays principle in combating environmental pollution in the seas.

However, there are some differences between the legal representation of the polluter pays principle in Türkiye and its appearance in practice. First, it is stated that the financial sanctions applied are often compensatory rather than preventive in nature, and that the level of deterrence is insufficient. Furthermore, the use of public resources in the financing of waste collection services in some cases is contrary to the spirit of the "polluter pays" principle.

Within the scope of Türkiye's process of harmonization with European Union environmental legislation, it is seen that the polluter pays principle is given more prominence. However, the lack of legislative integrity seen in practice, problems in the division of responsibilities between central and local government, and insufficient monitoring capacity can limit the effectiveness of the principle. Although this principle is enshrined in legislation in Türkiye, there are some structural and administrative limitations in its implementation. While Türkiye's environmental legislation includes regulations based on the "polluter pays" principle, there are some notable shortcomings that prevent the system from functioning in a comprehensive and effective manner.

Firstly, references to the principle in environmental, maritime, energy, and municipal legislation are scattered across different laws and regulations, sometimes leading to uncertainties in the division of authority. This situation causes overlapping administrative responsibilities, particularly in areas such as ship waste and port environmental fees.

⁵¹ Kara, *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*.

⁵² Ports Regulation, OG 31.10.2012/28453.



Another shortcoming is the lack of clear regulations on the proportion of environmental fines or waste management revenues that should be allocated to environmental investments. Law No. 2872 on the Environment stipulates that these revenues should be recorded as general budget revenues, but there is no obligation to spend them on the environment. Thus, the “return of revenue to the environment” aspect of the polluter pays principle is weakened.

Furthermore, the limited capacity for environmental control and monitoring prevents the full implementation of uniform practices between provincial directorates and port authorities. This situation creates the risk of different penalties being applied for the same acts in different regions.

Finally, the lack of a standard method in judicial and administrative practices leads to inconsistencies in the determination of environmental penalties, the identification of polluters, and the measurement of damage. This reduces the predictability of environmental law and limits the practical effectiveness of the principle.

In conclusion, the polluter pays principle is included in both legislation and policy documents in Türkiye, but its implementation shows room for improvement in terms of effectiveness and consistency.

5. Application of the Polluter Pays Principle in Light of Judicial Decisions

In Türkiye, the “polluter pays” principle has been explicitly applied in both Supreme Court and Council of State decisions regarding the development of environmental law in the judicial sphere. The selected decisions below demonstrate how the principle has been interpreted in areas such as the remediation of environmental damage, administrative fines, and marine pollution.

In one of its decisions, the Supreme Court of Cassation⁵³ stated that damages arising from the operation of industrial facilities established within the development area of cities without taking the necessary environmental measures must be covered by the business owner. The decision emphasized that the

⁵³ Court of Cassation, 4th Civil Chamber, 15 April 1985, Decision No. 1985/2902-3735. Güneş Gürseler, ‘Çevre Zararının Manevi Giderimi ve Bir Yargıtay Kararı’ 2011) <



principle of liability applies regardless of fault for damage caused to the environment, stating that “once the damage has occurred, it is inevitable that it must be compensated.” This precedent establishes that the financial burden of environmental damage should be borne directly by the polluter rather than by society or the victims.

In another ruling,⁵⁴ the Supreme Court defined environmental rights as personal rights and accepted that damage to the environment could include not only material damage but also moral damage. In a case involving the unauthorized cutting of a historic tree, the court stated that the municipality had the right to claim moral damages on behalf of the townspeople, emphasizing that the polluter must compensate for the social and cultural dimensions of the damage caused to the environment.

In one of its decisions, the Council of State⁵⁵ ruled that charging a company that used groundwater without permission a wastewater disposal fee was lawful under the “polluter pays” principle. The court ruled that, based on the principle that the user pollutes the amount of water they use, the cost of wastewater disposal should be collected directly from the user rather than from the general budget. However, the transaction was canceled because the administration’s calculation method was found to be procedurally irregular. This decision demonstrates both the preventive and financial liability dimensions of the principle.

In a decision⁵⁶ regarding the collection of an administrative fine imposed on a foreign ship operator for marine pollution from a representative instead of the actual debtor, the Council of State stated that financial obligations cannot be imposed on third parties or the public without targeting the actual polluter. The court emphasized that the administration must first investigate the polluter’s assets and insurance records, and that sending a payment order to the representative without doing so is contrary to the law. This decision demonstrates that the polluter pays principle is a guiding principle not only in imposing penalties but also in the collection phase.

In conclusion, court rulings demonstrate that the “polluter pays” principle has been internalized in Türkiye not only at the legislative level but also through

⁵⁴ Court of Cassation, 4th Civil Chamber,, 16.02.1993, E.1993/7876, K.1994/5878. a.g.e.

⁵⁵ Council of State 8th Civil Chamber, 05.04.2023, E.2019/54, K.2023/1661.

⁵⁶ Council of State 4th Civil Chamber, 2025, E.2023/11835, K.2025/618.

judicial precedent. These precedents have reinforced the understanding that environmental costs should be borne directly by polluters who cause damage to the environment, rather than by public resources or third parties. Thus, the economic and legal foundations of environmental protection policies have been strengthened by the interpretations of judicial bodies.

II. FINANCIAL INSTRUMENTS FOR MARINE POLLUTION IN TÜRKİYE

1. Ship Waste Collection and Disposal Service Fees

The management of waste from ships in Türkiye has been shaped in accordance with the provisions of the MARPOL 73/78 Convention⁵⁷ and European Union Directive 2000/59/EC;⁵⁸ within this framework, it has been adapted to the domestic legal system through the Regulation on Waste Collection from Ships and Waste Control and the Circular on Maritime Waste Management.⁵⁹ On the other hand, the procedures and principles for determining the fees to be applied in the process of receiving and disposing of waste from ships are regulated by the “Communication on Fees and Principles to be Applied within the Framework of the Regulation on Waste Reception and Waste Management from Ships”. This Circular determines how the fees to be charged for waste collection services are calculated according to type, amount, ship tonnage, and waste class; it also introduces provisions regarding the collection of revenues by waste reception facilities, port authorities, and authorized operators. The purpose of the Circular is to ensure that environmental costs are fairly reflected in ship-generated pollutants and that service fees are applied in accordance with the “polluter pays” principle. Thus, the legal infrastructure of the fee system has been strengthened, and consistency in application has been targeted.

In practice, waste collection and disposal fees are based on tariffs approved by port authorities and local governments; variable fees are charged according to the type of waste, the gross tonnage (GRT) of the ship, and the quantity of waste. For example, under the Buoy Service Tariff, separate unit prices are set for

⁵⁷ *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL - 1973)* was approved by the Council of Ministers Decision No. 90/442 dated 3 May 1990 and was published in the Official Gazette No. 20558 on 24 June 1990.

⁵⁸ Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on Port Reception Facilities for Ship-Generated Waste and Cargo Residues.

⁵⁹ Circular No. 2022/14 dated September 9, 2022, of the Ministry of Environment, Urbanization, and Climate Change.



petroleum derivatives, sewage, and solid waste as defined in MARPOL Annex I, Annex IV, and Annex V. The Ship Waste Collection Fee Tariff clearly stipulates fees per ton for waste types such as waste oil, bilge, sewage, solid waste, and cargo residues.⁶⁰

In Istanbul specifically, İSTAÇ A.Ş., one of the companies responsible for providing these services, embodies the polluter pays principle financially through the tariffs it applies. According to the current tariff published as of 2024, in addition to a fixed fee for bilge and sludge waste under MARPOL Annex I, up to 10 m³ is collected free of charge, and a separate unit price is applied for each m³ above this limit. For example, the fixed fee for ships between 0–1000 GRT is set at 80 Euros, while for ships above 60,000 GRT, this fee can go up to 720 Euros.⁶¹ Additionally, extra fees are charged for waste collection services performed outside of working hours or at anchor; this practice ensures that the environmental cost is fully borne by the polluter.

The online tracking of this system is carried out through the Ship Waste Tracking System (SWTS) and the Blue Card System (BCS) developed under the Maritime Waste Application (MWA). Through this system, ships can report waste before docking at ports; transfer forms are issued for waste collection, and waste collection activities can be monitored by authorized organizations.⁶²

Although the system has a technically advanced infrastructure, various structural problems are encountered in practice. As stated in the Circular on the Maritime Waste Management System, issues such as the insufficient waste capacity of coastal facilities, the limited number of waste collection vessels, and deficiencies in system integration reduce the effectiveness of the system and weaken the polluter pays principle.⁶³

In conclusion, the practice of charging for the collection and disposal of ship waste in Türkiye is one of the concrete manifestations of the polluter pays

⁶⁰ Mbt Chemical Agriculture Foreign Trade Inc. Service Price List <<https://www.mbtkimya.com.tr/wp-content/uploads/2025/02/Samandira-Hizmet-Tarifesi-tr.pdf>> accessed 5 May 2025.

⁶¹ İstaç İstanbul Environmental Management Industry and Trade Inc. Fee Schedule for Waste Collection from Ships <<https://www.istac.istanbul/assets/pdf/gemilerden-atik-alinmasi-ucet-tarifesi.pdf>> accessed 5 May 2025.

⁶² Circular No. 2022/14 dated September 9, 2022, of the Ministry of Environment, Urbanization, and Climate Change.

⁶³ Circular No. 2022/14 dated September 9, 2022, of the Ministry of Environment, Urbanization, and Climate Change.



principle in terms of internalizing environmental costs. However, for this system to be fully effective, it is necessary to strengthen the regulatory framework as well as improve implementation capacity, service quality, and oversight effectiveness.

2. Environmental Charges in Port Service Tariffs

Port service tariffs in Türkiye cover not only fees related to activities such as traditional cargo handling, quay usage, or mooring, but also include mechanisms that reflect environmental costs to a certain extent to the user. In this context, the reflection of the “polluter pays” principle at the port level varies, particularly in areas such as waste management, cleaning services, and environmental safety.

Port service tariffs approved by many metropolitan and coastal municipalities and port authorities affiliated with the Ministry of Transport and Infrastructure include charging items aimed at minimizing the environmental impact of ship-related activities. For example, TDİ Inc.’s port service tariffs for 2025 clearly stipulate items such as “garbage and waste collection, “ “wastewater discharge, “ and “environmental pollution prevention fee.” Each of these items is offered with a pricing structure that varies according to ship tonnage and service scope.⁶⁴

Similarly, tariffs approved by the Istanbul Port Authority also reflect environmental costs to ship operators. Practices such as the “marine pollution prevention fee, “ “waste oil collection fee, “ and “offshore waste discharge differential fee” are important in terms of costing the environmental nature of the service. The inclusion of specific fees for waste types classified under the MARPOL annexes in these practices demonstrates both compliance with international agreements and the internalization of environmental responsibility in financial terms.⁶⁵

The comparative analysis of the tariff list for Turkish ports published by the Shipowners and Agents Association (VDA) reveals different practices across the country. Some port operators charge for waste collection and environmental protection services as separate items outside the service fee, while some ports

⁶⁴ Turkish Maritime Enterprises Inc., 2025 Port Services Fee Schedule (January 1, 2025) <<https://www.tdi.gov.tr/Dokumanlar/TD%C4%B0%20A.%C5%9E.%20L%C4%B0MAN%20H%C4%B0ZMETLER%C4%B0%20C3%9CCRET%20TAR%C4%B0FES%C4%B0%2001.01.2025.pdf>> accessed 20 May 2025.

⁶⁵ Istanbul Metropolitan Municipality Maritime Services Department, 2025 Service Tariff (2025) <<https://denizhizmetleri.ibb.istanbul>> accessed 20 May 2025.



integrate these costs into general service fees. This points to a significant difference in terms of the transparency of environmental costs and their direct reflection to the user.⁶⁶

This diversity also touches upon the principle of proportionality, one of the fundamental principles of environmental law. Since each ship operator's activity intensity, waste production volume, and port usage differ, the principle of proportionality must be taken into account when costing environmental services. However, some tariffs apply fixed and non-discriminatory fees, which can create economic injustice, especially for small-tonnage ships. On the other hand, the effectiveness of environmental charging systems is directly related not only to the existence of tariffs but also to their collection, purpose of use, and monitoring capacity.

As a result, environmental charging practices in Turkish port service tariffs can be considered localized examples of the polluter pays principle. However, the differences observed between the applications indicate the need to standardize the system and distribute financial burdens transparently. In this context, it is essential to clearly define the costs of environmental services and direct the revenues generated towards environmental investments in order to ensure environmental justice and financial efficiency.

3. Administrative Monetary Penalties Imposed on Ships

Environmental pollution and violations of maritime safety originating from ships are subject to sanctions not only under international treaties but also under national legislation. In Türkiye, administrative fines imposed in this context are primarily regulated under the Law on Misdemeanors No. 5326,⁶⁷ the Law on the Protection of Life and Property at Sea No. 4922⁶⁸ and the Ports Law No. 618. These penalties cover acts such as ships polluting the environment, acting contrary to ship safety, or failing to comply with port regulations.

Administrative fines imposed on ships are a practical reflection of the “polluter pays” principle in that they directly impose financial responsibility for polluting

⁶⁶ Shipowners and Agents Association (VDA), Türkiye Ports 2024 Tariffs (VDA 2024) <<https://www.vda.org.tr>> accessed 20 May 2025.

⁶⁷ Penal Code, Code Number: 5326, Acceptance Date: 30.03.2005, OG 31.03.2005/25772 (Amended).

⁶⁸ Law on Protection of Life and Property at Sea, Code Number: 4922, Acceptance Date: 10.06.1946, OG 14.06.1946/6333.



activities on the polluter. These fines are not merely punitive in nature; they also internalize environmental externalities by reflecting the economic cost of damage to the environment on the polluter. Administrative fines imposed on ships that discharge waste or residues into the marine environment pursuant to Article 20 of Environmental Law No. 2872 aim to prevent the use of public resources due to pollution and to ensure that the environmental cost is borne by the polluter rather than society. In this respect, these penalties serve not only as a punitive measure but also as a preventive and financially balancing tool in environmental protection law.

The enforcement of administrative sanctions in Türkiye requires swift and effective intervention by the relevant authorities. Port Authorities, in particular, are obliged to initiate criminal proceedings as soon as the violation occurs. Delaying administrative proceedings may cause public harm and may also be considered negligence that could give rise to administrative liability.

The basic criterion for determining the amount of penalties is the revaluation rate announced each year. This rate, determined in accordance with Article 298 of the Tax Procedure Law No. 213, is directly reflected in the penalties to be applied under Article 17 of the Misdemeanors Law. This rate has been announced as 58.46% for 2024, and it is anticipated that administrative fines applied in previous years will be increased by this rate. For example, a fine of 2,000 TL applied in 2023 pursuant to Article 20 of Law No. 4922 has been recalculated to approximately 3,169 TL as of 2024.⁶⁹

In the application of administrative fines, port authorities are granted a certain degree of discretion. However, this authority must be exercised in accordance with the principles of proportionality and reasonableness, avoiding arbitrariness. Factors such as the severity of the offense, the degree of fault of the offender, and the magnitude of the damage caused should be taken into account when determining the amount of the fine. In practice, however, it is often preferred to impose the minimum fine.

However, there is no publicly available, up-to-date, and systematic data set on the extent to which administrative fines are imposed, the rates at which they are collected, or the degree to which they deter environmental impacts. This situation

⁶⁹ Ministry of Environment, Urbanization, and Climate Change, 'List of administrative fines for 2024' (2024) <<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/announcements/Ocak2024-yeniden-degerleme/yeniden-degerleme-orani-ek.pdf>> accessed 20 May 2025.



makes it difficult to measure the effectiveness of criminal sanctions and provide policy feedback. In particular, the manner in which administrative proceedings are recorded and the lack of centralized reporting point to a structural transparency problem in this regard.

There are avenues for appealing the penalties imposed. While the court of appeal for administrative fines imposed under the Misdemeanors Law is generally the Magistrates' Courts, appeals against penalties imposed under the Environmental Law are made to the Administrative Courts. Penalties that remain unpaid after the date of notification are pursued and collected in accordance with the provisions of Law No. 6183 on the Collection Procedures for Public Receivables.

The principles of imposing increased penalties in the event of repeated violations and imposing penalties for the most serious offense in cases where multiple offenses are committed simultaneously are stipulated in Articles 15 and 16 of the Misdemeanors Law. On the other hand, if the offense is committed by the ship's captain, agent, or representative, the administrative fine may be imposed directly on the shipowner.

In this context, administrative fines imposed on ships in Türkiye should be considered a normative extension of the "polluter pays" principle, which bases the cost of environmental damage on the polluter. However, the effectiveness of this system depends on factors such as the proportional application of penalties, the implementation of transparent collection processes, and the use of the revenue generated for environmental protection purposes. Ensuring uniform application and developing oversight capacity are of great importance both for achieving environmental justice and for Türkiye to fulfill its international environmental obligations.

III. COMPLIANCE AND IMPLEMENTATION ISSUES WITH THE POLLUTER PAYS PRINCIPLE

1. Is the Source of Income Really Polluting?

The applicability of the polluter pays principle is closely related to the question of whether environmental costs are actually reflected to the polluter. In Türkiye, waste collected from ships is considered one of the main sources of environmental impacts arising from maritime activities, and fees are charged accordingly. However, certain structural problems in the implementation raise



questions as to whether these fees are actually paid by the users who pollute the environment.

Firstly, it is often unclear whether the revenue sources of public and private sector organizations providing services are entirely derived from ship-related polluting activities. For example, in İZAYDAS's 2023 activity report, although amounts "received in return for port services" are included among the income items, it is not specified how much of these amounts are based on direct environmental pollutants such as ship waste management.⁷⁰

Similarly, the waste collected and revenue items under environmentally conscious port services included in the 2024 activity report of İSTAÇ, a subsidiary of the Istanbul Metropolitan Municipality, are presented in an integrated manner within the general budget. However, the report does not provide detailed information on the extent to which revenues from ship waste collection services are collected on a user basis or how proportionately fixed fee policies are applied.⁷¹ This situation points to a lack of transparency regarding whether environmental costs are being paid by the polluter.

Furthermore, in some port service tariffs, environmental items such as waste management and cleaning are included in general service fees, which can lead to unfair cost distribution among users. The fixed fee structure, especially for small tonnage vessels, creates a financial burden regardless of the volume of activity and may result in outcomes contrary to the "polluter pays" principle. Reports on Waste Reception Facility Activities mostly limit their disclosures to waste quantities and do not provide detailed data on the financial cost of the service.

Consequently, the practice of whether environmental costs originating from ships in Türkiye are actually covered by polluters still contains problems in terms of proportionality, transparency, and effectiveness. The question "Does the source of income really belong to the polluter?" should be addressed not only as a legal issue but also as a financial and administrative oversight issue.

⁷⁰ İZAYDAŞ, 2023 Activity Report, <https://www.izaydas.com.tr/files/documents/izmit_atik_ve_artiklari-_aritma-_yakma_ve_degerlendirme-2023_yillik_faaliyet_raporu12_2_2024_16-59-22.pdf> accessed 20 May 2025.

⁷¹ İSTAÇ AŞ, 2024 Activity Report, <https://www.istac.istanbul/assets/belgeler_ve_raporlar/2024-faaliyet-raporu-web.pdf> accessed 20 May 2025.



2. Is Income Being Spent for the Environment?

The polluter pays principle is significant not only in terms of imposing environmental costs on polluters, but also in terms of allocating the revenues generated from these costs to environmental services. In this context, the question of whether the revenues generated from environmental services are directed towards environmental investments is critical to the comprehensive applicability of the principle.

In Türkiye, many ports provide services related to the collection, treatment, and disposal of waste from ships, either directly or indirectly through local authorities or their subsidiaries. In this context, İSTAÇ A.Ş., a subsidiary of the Istanbul Metropolitan Municipality, details the revenues generated from marine waste services and the related expenditures item by item in its annual activity report. For example, the 2023 activity report states that a total of 180,529.84 m³ of petroleum-derived waste, 21,174.1 m³ of solid waste, and 54,047.13 m³ of sewage were collected, and that waste disposal and treatment investments were made in waste reception facilities in return. The same report states that the revenue generated from waste disposal was transferred to marine pollution prevention investments and wastewater treatment plant capacity increases.⁷²

Similarly, activity reports published by İzmit Waste Treatment, Incineration, and Recovery Inc. (İZAYDAŞ) show that revenues generated from the collection, storage, and incineration of marine waste are directed toward environmental infrastructure improvements². For example, in 2023, a total of 24,605 m² of ship waste was collected, including 4,608 m² of garbage; maintenance and renewal expenses for the resources used in this process were also covered by service revenues.⁷³

However, such good examples are limited and do not appear to be widespread throughout the system. It is known that in many municipalities and port authorities, revenues from environmental services are collected under the general

⁷² İSTAÇ A.Ş., 2023 Activity Report, 85
<https://www.istac.istanbul/assets/belgeler_ve_raporlar/istac-2023-yili-faaliyet-raporu---web-.pdf> accessed 20 May 2025.

⁷³ İZAYDAŞ, 2023 Activity Report, 85
<https://www.izaydas.com.tr/files/documents/izmit_atik_ve_artiklari_aritma_yakma_ve_degerlendirme-2023_yillik_faaliyet_raporu12_2_2024_16-59-22.pdf> accessed 20 May 2025.



revenue heading in the budget and are associated with other expenditures rather than environmental investments.

Consequently, while there are good practice examples in Türkiye of spending environmental revenues on the environment, the lack of implementation integrity and institutional standards is striking. For the polluter pays principle to be fully internalized, these revenues must be legally guaranteed and used solely for environmental services.

3. Regulatory and Compliance Issues Observed in Practice

Although the polluter pays principle is enshrined in both legislation and policy documents in Türkiye, certain limitations in its implementation can be observed. The complexity arising from the multi-stakeholder structure, regional differences in pricing, and shortcomings in oversight capacity are among the main sources of these limitations.

First, it can be said that the relevant legislation is quite fragmented and has a multi-actor structure. Practices related to waste collection from ships fall under the authority of various institutions, such as the Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change, the Ministry of Transport and Infrastructure, port authorities, and local administrations. This situation can sometimes lead to conflicts of authority or ambiguities in job descriptions in practice.

Secondly, it is understood that standards for environmental charging systems are not yet fully established. Port service tariffs are mostly determined based on local dynamics, and price differences may be encountered between ports for the same types of waste covered by the MARPOL annex. According to VDA's 2024 tariff catalog, fee differences between service items of the same nature are noteworthy.⁷⁴ Such differences are an issue that needs to be evaluated in terms of consistency of application.

Thirdly, it can be said that there are some uncertainties regarding the capacity for control, monitoring, and collection. Although the systems used in the reporting, collection, and disposal processes of ship waste (e.g., GATS, MKS) offer a technically advanced infrastructure, it is difficult to access comprehensive and up-to-date assessments of the effectiveness of these systems in the field from publicly available sources. Similarly, detailed and transparent activity reports on

⁷⁴ Shipowners and Agents Association (VDA), Türkiye Ports 2024 Tariffs (VDA 2024) <<https://www.vda.org.tr>> accessed 20 May 2025.



the relationship between the collection of environmental service revenues and the actual provision of services are often not shared with the public. This situation is noteworthy in terms of discussions on strengthening the principle of accountability in the context of financing environmental services.

In conclusion, although the polluter pays principle has a legal basis in port applications in Türkiye, there are some structural and administrative limitations in the implementation processes. Therefore, it is considered that regulations are needed to update implementation guidelines, ensure transparency in pricing, and strengthen control mechanisms in order to effectively implement the principle.

IV. CONCLUSION AND EVALUATION

Although the polluter pays principle is one of the fundamental pillars of environmental law at both the international and national levels, its implementation often does not fully correspond to the theory. This study examines how marine-related environmental costs are priced in Türkiye through port service tariffs, ship waste reception systems, and administrative fines, and assesses the extent to which these systems comply with the polluter pays principle.

Looking at port service tariffs and ship waste management practices in Türkiye, at first glance, it appears that there are charging items that comply with the polluter pays principle. Different fees are set for different types of ships for services such as waste collection, marine pollution prevention, and cleaning, indicating the existence of a system where environmental costs are directly passed on to the user. However, the extent to which these practices are effective, whether environmental performance improves in return for the service, and whether the revenues generated are actually directed towards environmental expenditures are not transparently traceable.

A similar picture emerges with regard to administrative fines. The penalties specified in the Environmental Law No. 2872 and related secondary regulations are increased annually in line with the revaluation rate; however, there is no publicly available data on the extent to which these penalties are applied, which ships are fined and on what grounds, or the purpose for which the collected revenues are used. Therefore, the visibility of implementation in this area remains limited; it is assessed that it does not fully serve the spirit of the principle in terms of deterrence, environmental impact, and financial transparency.



On the other hand, the findings of the study show that environmental charges and financial penalties in Türkiye are largely based on international sources such as the MARPOL 73/78 Convention and the EU Directive 2000/59/EC, but that there is room for improvement in terms of consistency, monitoring capacity, and financial efficiency in practice. In particular, the application of fixed and non-discriminatory environmental fees in some ports may give rise to violations of the principle of environmental proportionality.

In this regard, the following recommendations can be made to ensure that the polluter pays principle is implemented more effectively and fairly in the context of marine environmental protection measures:

- Revenue-impact tracking systems should be developed to ensure that the source and purpose of expenditure of environmental service revenues can be transparently tracked.
- Local governments should implement environmental budgeting, and a direct link should be established between the allocation of service revenues in these budgets and environmental investments.
- Inter-port application consistency should be encouraged; common definitions and standards regarding environmental service fees in tariffs should be established.
- In line with the principle of proportionality, a fee structure proportional to the volume of activity should be adopted that does not impose excessive loads on small-tonnage vessels.

In conclusion, while the application of the polluter pays principle through financial instruments for the marine environment has been generally accepted in Türkiye, there remains a need to restructure the system to enhance its effectiveness, transparency, and fairness. In this context, institutionalizing both the legal and financial aspects of the principle will contribute to Türkiye's environmental policy goals of sustainability.

BIBLIOGRAPHY

- Bican B, *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk - Ticaret Hukuku Monografileri* (Seçkin Yayıncılık 2024)
- Kara H, *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk* (Yamaner 2005)
- de Sadeleer N, 'The Polluter-pays Principle', *Environmental Principles: From Political Slogans to Legal Rules* (Oxford University Press 2002)



MacInnis KA, 'The Polluter Pays Principle: Preventing Ship-Source Pollution in the Arctic', *The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives* (Brill Nijhoff 2012)

Meyer J-H, 'Who Should Pay for Pollution? The OECD, the European Communities and the Emergence of Environmental Policy in the Early 1970s', *Multiple Connections in European Cooperation* (Routledge 2019)

Adshead J, 'The Application and Development of the Polluter-pays Principle Across Jurisdictions in Liability for Marine Oil Pollution: The Tales of the 'Erika' and the 'Prestige'' (2018) 30 *Journal of Environmental Law* 425

Aidun H, Metzger DJ and Gerrard M, 'Principles of International Law and the Adoption of a Market-Based Mechanism for Greenhouse Gas Emissions from Shipping' (2021) Available at SSRN 3807378

Aşan C, 'Türkiye'nin Denizel Çevre Kirliliğine Müdahale Sahaları' (2021) 13 *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* 231

Aydın AH and Çamur Ö, 'Avrupa Birliği Çevre Politikaları ve Çevre Eylem Programları Üzerine Bir İnceleme' (2017) 7 *Bingöl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 21

Bıyan Ö and Gök M, 'Çevre Politikaları Kapsamında Avrupa Birliği ve Türkiye'de Çevre Vergilerinin Uygulanışı: Karşılatırmalı Bir Analiz' (2014) 7 *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 281

Can C and Durmaz Ş, 'Türkiye'nin Avrupa Birliği Çevre Politikalarına Uyum Süreci' (2021) 5 *Politik Ekonomik Kuram* 301

Çelikyay HH, 'Türkiye'de Çevre Politikaları: Kalkınma Planları Üzerinden Bir İnceleme' (2021) 6 *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi (İKTİSAD)* 185

Çokgezen J, 'Avrupa Birliği Çevre Politikası ve Türkiye' (2007) 23 *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*

Demir İ, '1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler' (1992) 3 *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 213

Demir İ, 'Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonlarının Gemi Tanımının Yorumuna İlişkin Yürütülen Çalışmalar' (2017) 66 *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 517



- Dikmen S and Şanlı İD, 'Avrupa Birliği'nde Çevre Politikası Aracı Olarak Yeşil Kamu Alımları' (2020) 19 Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi 85
- Dost S, 'Uluslararası Hukukta Orantılılık İlkesi' (2018) Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi
- Güneysu G, 'Marine Pollution from Underwater Seismic Surveys and International Law' (2020) 29 Siyasal- Journal of Political Sciences
- Gürseler G, 'Çevre Zararının Manevi Giderimi ve Bir Yargıtay Kararı' (2011) <<https://www.gurselertufan.av.tr/?p=cevre-makaleleri&id=403&d=cevre-zararinin-manevi-giderimi-ve-bir-yargitay-karari#:~:text=de%C4%9Fi%C5%9Fiklikten%20%C3%B6nce%20%C3%A7evre%20zarar%C4%B1n%C4%B1%20ortaya,7>> accessed 10 June 2025
- Israngkura A, 'The Polluter-Pays Principle: So Who Pays?' (1996) 11 TDRI Quarterly Review 12
- Joseph S-A, 'The Polluter Pays Principle and Land Remediation: A Comparison of the United Kingdom and Australian Approaches' (2014) 1 AJEL 24
- Kete H, Aydın MS and Kaya H, 'Çevre Sorunları ile Mücadelede Maliye Politikaları' (2017) 4(2) 167
- Mahaseth H, 'Analysis of the Effectiveness of the Polluter Pays Principle in India' (2017) Available at SSRN 2930921
- Munir M, 'History and Evolution of the Polluter Pays Principle: How an Economic Idea Became a Legal Principle?' (2013) Available at SSRN 2322485
- O'Connor M, 'The Internalisation of Environmental Costs: Implementing the Polluter Pays Principle in the European Union' (1997) 7 International Journal of Environment and Pollution 450
- Petrašević T and Poretti P, 'The Polluter Pays Principle: The Croatian Experience' (2022) 6 EU and comparative law issues and challenges series (ECLIC) 3
- Savcı M and Yıldırım K, 'İklim Değişikliği ve Çevresel Maliyetler: Kırleten Öder İlkesi Çerçevesinde Bir Değerlendirme' (2024) 8 Fiscaoconomia 862
- Sipahi EB, 'Küresel Çevre Sorunlarına Kolektif Çözüm Arayışları ve Yönetişim' (2010) Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 331



Şahin V, Bilgili L and Vardar N, ‘An Examination of Focus Progress of Studies on MARPOL Annex IV and Annex VI: A Review’ (2020) 12 Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 47

Tıraş HH, ‘Sürdürülebilir Kalkınma ve Çevre: Teorik Bir İnceleme’ (2012) 2 Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 57

Turgut N, ‘Kirleten Öder İlkesi ve Çevre Hukuku’ (1995) 44 Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

Uğur CY, ‘The Polluter Pays Principle within the Framework of The European Union Emissions Trading System’ (2022) 22 Abant Sosyal Bilimler Dergisi 862

Ulfah Z and Roesa N, ‘The Implementation of Polluter-Pays Principles on Marine Pollution Caused by Vessels in Indonesia (The Study of Oil Spill Cases)’ (2020) 4 Syiah Kuala Law Journal 198

Ulucak R and Erdem E, ‘Çevre-İktisat İlişkisi ve Türkiye’de Çevre Politikalarının Etkinliği’ (2014) 4 Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (AKAD) 78

Zhu L, ‘Some Thoughts on Application of the Polluter Pays Principle for Controlling Marine Greenhouse Gas Emissions’ (2023) 158 Marine Policy 105877

Zylicz T, ‘Goals and Principles of Environmental Policy’ (2010) 3 International Review of Environmental and Resource Economics 299



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

THE IMPACT OF THE OCTOBER 7, 2023 GAZA WAR ON MARITIME JURISDICTION AND ENERGY SECURITY IN THE EASTERN MEDITERRANEAN

Prof. Dr. Fatma TAŞDEMİR**

Doç. Dr. Adem ÖZER***

ÖZ

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

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 08.02.2025 / Kabul Tarihi: 29.07.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1635879.

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.

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

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



paylaşımı ve enerji güvenliğiyle ilgili ortaya çıkardığı problemleri ve sonuçları inceleyerek literatüre katkı sağlamaktır.

Anahtar Kelimeler: • Filistin • İsrail • İşgal • Münhasır Ekonomik Bölge

ABSTRACT

The Eastern Mediterranean, as a semi-enclosed sea, has long constituted a sphere of intense struggles for sovereignty in geopolitical, geoeconomic, and geostrategic terms, both among regional states and powerful extra-regional actors. With the outbreak of the Gaza War on 7 October 2023, the contest for sovereignty in the Eastern Mediterranean has entered a new phase under international law. While Israel, under the pretext of exercising its right of self-defense within the meaning of Article 51 of the UN Charter, has engaged in what may be characterized as “genocide” against the Palestinian people, it has simultaneously violated Palestine’s economically-oriented right to self-determination in the maritime zones claimed by Palestine in the Eastern Mediterranean. This development has also influenced the security and energy policies of other regional actors, triggering significant dynamics that may reshape the delimitation of maritime jurisdiction areas in the region. Against this backdrop, the primary objective of this article is to contribute to the literature by examining the problems and implications arising from the Gaza War with respect to the allocation of maritime zones and energy security in the Eastern Mediterranean.

Keywords: • Palestine, • Israel, • Occupation, • Exclusive Economic Zone

GİRİŞ

Akdeniz, karalarla çevrili olup, batıda Atlas Okyanusu’ndan doğuda Asya’ya kadar uzanarak Avrupa ile Afrika’yı birbirinden ayıran ve 970 bin deniz mili (2.5 milyon kilometrekare) genişliğinde yarı-kapalı bir denizdir.¹ Doğu Akdeniz Havzası’nın sınırları İtalya, Hırvatistan, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Libya, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ve Tunus sahillerinden oluşmaktadır.² Bu bölgenin yüzölçümü yaklaşık 90 bin deniz mili olup kuzey-güney mesafesi 340 mil, doğu-batı mesafesi ise 450 mildir.³ Doğu Akdeniz

¹ Mostafa Salah & Baruch Boxer, ‘Mediterranean Sea’ (Encyclopedia Britanica 2025) <<https://www.britannica.com/place/Mediterranean-Sea>> s.e.t. 11 Kasım 2024.

² Sertaç Hami Başeren, *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı* (Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No.31 2010a) 2; Sertaç Hami Başeren, ‘Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı’, (2010b) 8(14), *Stratejik Araştırmalar Dergisi* 132-133; Şenay Kaya, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz’in Hukuki Statüsü ve Türkiye Cumhuriyeti İçin Stratejik Önemi’, (2007) 9, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 28-31.

³ Hakan Arıdemir ve Çağatay Allı, ‘Doğu Akdeniz Bölgesindeki Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmalarının Analizi’, (2019) 4 (10), *İktisadi, İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi* 192.



bölgesinde, Adriyatik Denizi ve kendine has özelliklere sahip, dünyada eşi benzeri olmayan Ege Denizi yer almaktadır.⁴

Doğu Akdeniz, geçmişten günümüze kadar her dönemde bölgesel devletler ve bölge dışı devletler açısından jeo-politik, jeo-ekonomik ve jeo-stratejik açıdan büyük önem taşımıştır.⁵ Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının kesişim noktasında bulunması, Süveyş Kanalı ile Hint Okyanusu'na, Cebelitarık ile Atlas Okyanusu'na, Türkiye üzerinden Ortadoğu'ya ve Karadeniz'e erişim sağlaması, bölgedeki deniz trafiği, küresel deniz ticareti, enerji merkezleri ve boru hatlarının kontrol noktası olması, Doğu Akdeniz'i stratejik olarak eşsiz kılmaktadır.⁶ Bölge enerji transferi açısından önemli bir transit ülke olan Türkiye'nin de Ortadoğu'ya açılan bir deniz kapısıdır.⁷ Doğu Akdeniz'i kıymetli kılan bir başka unsur ise içerisinde bir uçak gemisi, sabit bir deniz üssü ve gözetleme kulesi olarak nitelendirilen stratejik öneme sahip olan Kıbrıs Adası'nın bulunmasıdır.⁸ Doğu Akdeniz'i küresel siyasetin önemli bir çatışma bölgesi haline getiren bir başka unsur ise Gazze Şeridi'nin varlığıdır. Bu bölge tarihi açıdan çok eskilere uzanan Filistin sorununa bir başka boyut daha eklemektedir. Bu nedenle, Doğu Akdeniz'deki yetki alanları sınırlandırma anlaşmazlığının büyük bir kısmı, Kıbrıs ve Filistin meselelerinin denizle ilgili boyutlarından kaynaklanmaktadır.⁹

Doğu Akdeniz bölgesini küresel ve bölgesel aktörler açısından yeni bir etkileşim havzası olarak ön plana çıkaran asıl unsur ise 2000'li yıllarda bölgede keşfedilmeye başlanan zengin enerji/hidrokarbon yatakları olmuştur.¹⁰ Doğu Akdeniz bölgesi, dünya genelindeki kanıtlanmış petrol rezervlerinin % 47'sini ve doğal gaz rezervlerinin % 43'ünü içermektedir.¹¹ Son yıllarda, özellikle İsrail ve Mısır açıklarında sırasıyla Leviathan, Tamar ve Zohr sahalarında önemli

⁴ Kaya (n 2) 22.

⁵ Hüseyin Tamer Hava, 'Doğu Akdeniz'deki Doğal Gaz Rezervlerinin Ekonomik ve Güvenlik Boyutuyla Türkiye Açısından Değerlendirmesi', (2020) 16 (35), Güvenlik Strateji Dergisi 678.

⁶ Betül Algür, 'Kıbrıs ve Doğu Akdeniz'deki Son Uluslararası Gelişmeler Işığında Değişen Türkiye, ABD ve NATO Politikaları', (2020) 2 (2), Anadolu Strateji Dergisi 56.

⁷ Ulvi Keser ve Gökhan Ak, 'Kıbrıs Sorunu ve Deniz Hukuku Bağlamında Doğu Akdeniz'de Yapılması Gerekenler', (2018) 1 (2), Kıbrıs Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi 95.

⁸ Arıdemir ve Allı (n 3) 193.

⁹ Başeren, (n 2) (2010a) 1; Uğur Bayıllıoğlu, 'Filistin Devletinin Denizalanı İddialarına İlişkin Hukuki Bir Değerlendirme', (2021) 6 (2), ÇÜHFD 680.

¹⁰ Burak Şakir Şeker, 'Doğu Akdeniz Enerji Güvenliği Eksen: Yunanistan- GKRY'nin Muhtemel Politikaların Analizi ve Türkiye'nin Tutumu', Deniz Güler, Ahmet Yıldız ve İzgi Savaş, Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz (TASAM 2019) 289.

¹¹ Arıdemir ve Allı (n 3) 193.



miktarda doğalgaz rezervi keşfedilmiştir.¹² Diğer kıyıdaş ülkeler olan Türkiye, Suriye, Lübnan, Yunanistan, GKRY ve KKTC deniz alanlarında ise potansiyel rezervler vardır. Bu rezervler henüz tam olarak kanıtlanmış olmadığı için haklarında bolca spekülasyonlar mevcuttur.¹³ Örneğin GKRY'nin *Afrodite* sahasında 140 milyar metreküp (bcm) ispatlanmış rezervi olduğu ileri sürülmektedir.¹⁴ Yine GKRY 2018 yılında *Calypso* sahasında, 2019 yılında *Glaucus-1* sahasında,¹⁵ 2022'de ise Türkiye ile çakışan 6. Parselde 70.78 milyar metreküp gaz yatağı bulduklarını duyurmuştur.¹⁶ Bu keşifler, söz konusu hidrokarbon yataklarının sahipliği ve bu rezervlerin Batı Avrupa'ya taşınması konularında bölgesel devletler arasında önemli uyuşmazlıklara neden olmaktadır. Bölgedeki ülkelerin yanı sıra, ABD, Rusya, İngiltere ve AB üyesi devletler de bu kaynaklardan en büyük payı almak ve Doğu Akdeniz'in stratejik konumunu değerlendirmek amacıyla yoğun bir rekabet içindedir. Doğu Akdeniz'deki paylaşım sorunu ve enerji güvenliği söz konusu devletlerin yanı sıra çok-uluslu petrol şirketlerini, Hizbullah, HAMAS, DEAŞ, PYD/YPG gibi devlet dışı silahlı aktörleri de içermektedir.¹⁷ Enerji ihtiyacının % 75'ini dışarıdan karşılayan Türkiye için, Doğu Akdeniz'de bulunan enerji kaynakları son derece önemli bir değere sahiptir.¹⁸ Kıbrıs Adası, bölgedeki stratejik konumu nedeniyle bu rekabetin tam merkezinde yer almaktadır.¹⁹

Son dönemlerde Doğu Akdeniz'de yaşanan söz konusu egemenlik mücadelesini derinden etkileyen önemli siyasi gelişmeler meydana gelmiştir. Bu gelişmelerden ilki 2011'de başlayan, "*Arap Baharı*" olarak nitelendirilen halk hareketleridir. Özellikle Mısır, Libya ve Suriye'de meydana gelen gelişmeler gerek Ortadoğu'da gerekse Doğu Akdeniz'de bölgesel dengeleri derinden

¹² John v Bowlus, 'Eastern Mediterranean gas: Testing the field' (The European Council on Foreign Relations 2020) <https://ecfr.eu/special/eastern_med/gas_fields> s.e.t. 4 Kasım 2024.

¹³ Volkan Özdemir ve Barış Hasan, 'Uluslararası Ekonomi Politik Bir Değerlendirme: Karadeniz ve Doğu Akdeniz Deniz Alanları Sorunu' (2018) 13 (22), Turkish Studies 410.

¹⁴ Şeker (n 10) 288; Özdemir ve Hasan (n 13) 411.

¹⁵ Hava (n 5) 688.

¹⁶ CNN Türk, 'Rumlar, Türkiye ile Çakışan 6. Parselde Gaz Buldu' (2022) <<https://www.cnntrk.com/video/dunya/rumlar-turkiye-ile-cakisan-6-parselde-gaz-buldu-1828485>> s.e.t. 12 Aralık 2024.

¹⁷ Bowlus (n 12).

¹⁸ Zeynep Paralı, 'Türkiye Cumhuriyeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında İmzalanan Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Uluslararası Politikaya Etkileri', (2020) 1 (1), Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 50-51.

¹⁹ Algür (n 6) 56.



etkilemiştir. Önemli gelişmelerden ikincisi 2015 yılında AB Ortak Çıkar Projeleri arasına dâhil edilen *Doğu Akdeniz Boru Hattı (East-Med) Projesi*dir. 2 Ocak 2020 tarihinde Atina’da imzalanan anlaşma ile resmileşen Proje²⁰ ekonomik açıdan oldukça maliyetli de olsa ve başarılı olma ihtimali düşük de görülse, Türkiye’nin ve KKTC’nin Doğu Akdeniz’deki varlığını dışlamaya yönelik bir çaba olarak değerlendirilmektedir.²¹ Önemli gelişmelerden üçüncüsü 2019’da Mısır, Yunanistan, İsrail, İtalya, Ürdün, Filistin ve GKRY arasında *Doğu Akdeniz Gaz Forumu*’nun (DAGF) oluşturulmasıdır. Forumun katılımcı ülkeleri, Türkiye, KKTC, Lübnan ve Suriye’yi dışlayarak, bölgesel kaynakların üretimi ve tüketimi konusunda işbirliği yapmayı planlamakta ve temel amaçları ise Doğu Akdeniz’i yeni bir enerji merkezi olarak dönüştürmektir.²² İlk bakışta ekonomik işbirliğini esas aldığı düşünülse de DAGF’nin güvenlik boyutu da vardır.²³ Forumun temel amacı Doğu Akdeniz’de Türkiye’yi dengelemektir. Bu nedenle DAGF, Türkiye’nin egemenliğine yönelik bir tehdit oluşturmaktadır.²⁴ DAGF’nin oluşturulmasına bir tepki olarak Türkiye, Libya ile 27 Kasım 2019 tarihinde bir sınırlandırma andlaşması yapmıştır. 8 Aralık 2019’de yürürlüğe giren sınırlandırma anlaşması Doğu Akdeniz uyuşmazlığında oyun değiştirici bir enstrüman olarak değerlendirilmektedir.²⁵ Türkiye’nin beklenmedik hamlesine karşılık olarak, Yunanistan 6 Ağustos 2020’de Mısır ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda bir anlaşma yapmıştır.²⁶

Doğu Akdeniz’de yaşanan uyuşmazlığın dinamiklerini etkileyen dördüncü önemli gelişme 24 Şubat 2022’de Rusya’nın Ukrayna’yı uluslararası hukuka

²⁰ Tülay Yıldırım Mat, Miray Azaklı Köse ve Merve İspirli Armağan, ‘Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Doğu Akdeniz Meselesine İlişkin Güncel Siyasi Gelişmeler ve Meselenin Uluslararası Hukuk Boyutu’, (2021) 79 (3) İstanbul Hukuk Mecmuası 1078.

²¹ Hava (n 5) 688-699.

²² Murat Ercan ve Mehmet Can Kılınc, ‘Bölgesel ve Küresel Aktörlerin Ortadoğu Merkezli Doğu Akdeniz Politikaları “Kıbrıs Çatışması ve Libya Mutabakatı”, (2020) 2 (2), Anadolu Strateji Dergisi 23.

²³ Merve Akbayır ve Cem İsmail Savaş, ‘Bölgesel Güvenlik Kompleksi Kuramı’nda Yalıtıcı Kavramı: Doğu Akdeniz ve Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme’, (2021) 21 (2), Akdeniz İİBF Dergisi 237.

²⁴ Mavi Vatan, ‘Doğu Akdeniz Gaz Forumu (East-Med) ve Türkiye’nin durumu’, (2024), <<https://mavivatan.net/dogu-akdeniz-gaz-forumu-ve-turkiyenin-durumu/>> s.e.t. 23 Kasım 2024.

²⁵ Levent Kırval ve Arda Özkan, ‘The Delimitation Dispute of the Maritime Jurisdiction Areas in the Eastern Mediterranean: Turkish Perspective Based on the Equitable Principles’, (2021) 52, The Turkish Yearbook of International Relations 97.

²⁶ Mat, Köse ve Armağan (n 20) 1080.



aykırı bir şekilde işgale başlamasıdır.²⁷ İşgal karşısında ABD, AB, İngiltere, Kanada ve Avusturalya gibi Batılı ülkeler Rusya'ya karşı kapsamlı ve katı ekonomik yaptırımlar uygulamaya başlamıştır.²⁸ “Yeni Soğuk Savaş” olarak isimlendirilen savaşın uzama ihtimali AB dâhil birçok ülkeyi enerji kaynaklarını yeniden gözden geçirmeye zorlamıştır.²⁹ Devam eden savaşın neticesinde Doğu Akdeniz bölgesindeki enerji rezervlerinin önemi bir kat daha artmıştır.³⁰

Doğu Akdeniz’de yaşanan egemenlik mücadelesini etkileyen en son gelişme HAMAS’ın 7 Ekim 2023’te İsrail’e karşı gerçekleştirdiği “El Aksa Tufanı” isimli operasyon ve bu operasyona karşı İsrail’in başlattığı “Demir Kılıçlar” operasyonu ya da bir başka ismi ile Gazze Savaşıdır. Halen devam eden savaş uluslararası hukukun *jus ad bellum*, *jus in bello* ve uluslararası ceza hukuku gibi uluslararası hukukun birçok branşı açısından önemli tartışmaları ve sorunları gündeme getirmiştir. Ancak uluslararası hukuk literatüründe 7 Ekim Gazze Savaşı’nın Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarının paylaşımı sorunu ve enerji güvenliği açısından ortaya çıkardığı sorunların yeterince ele alınmadığı gözlenmiştir. Oysa söz konusu savaşın Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarının paylaşımı sorunu ve enerji güvenliği denklemi üzerinde de önemli yansımaları vardır. Üstelik 8 Ekim 2024’te Suriye’de Esad rejiminin çökmesi ile de bu jeo-startejik denge yeniden şekillenmektedir. Bu nedenle bu makalenin temel amacı 7 Ekim Gazze Savaşı’nın Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarının paylaşımı sorunu ve enerji güvenliği açısından ortaya çıkardığı sorunları ve sonuçları uluslararası hukuk boyutu ile ele almak ve literatüre katkı yapmaktır. Bu bağlamda makalede ilk olarak bölgesel güvenlik açısından El-Aksa Tufanı ve Demir Kılıçlar Operasyonları ve bunların Ortadoğu üzerindeki etkileri üzerinde durulacaktır. Çalışmada ikinci olarak, 7 Ekim Gazze Savaşı öncesi Doğu Akdeniz’de siyasi ve hukuki durum incelenecektir. Çalışmada üçüncü olarak İsrail cephesinden Doğu Akdeniz’deki gelişmeler ele alınacaktır. Bu bağlamda İsrail-Mısır; İsrail-Lübnan; İsrail-GKRY ve İsrail-Türkiye hattındaki gelişmeler üzerinde ayrıntılı bir şekilde durulacaktır. Çalışmada dördüncü olarak Filistin Devleti cephesinden Doğu Akdeniz’deki gelişmeler değerlendirilecektir. Çalışmada beşinci olarak 7 Ekim Gazze Savaşı sonrası dönemde Doğu Akdeniz’de

²⁷ Fatma Taşdemir, ‘The 2022 Russia-Ukraine War from the Perspective of Jus Ad Bellum: Is International Law Strengthened?’, (2022) 8 (1), Journal of Law 97-122.

²⁸ Taşdemir (n 27) 102.

²⁹ Nurşin Ateşoğlu Güney, ‘Rusya-Ukrayna Savaşı sonrası Türkiye-AB İlişkilerinin Geleceği’, (2022) 370, SETA 8.

³⁰ Özden Zeynep Oktav, ‘Ukrayna Savaşı’nın Türkiye-Rusya İlişkilerine Olası Etkileri’, (2022) 13 (23) Bilge Strateji 30.

ortaya çıkan siyasi ve hukuki tablo ele alınacaktır. Makalede son olarak konuya ilişkin tespitlere ve öngörülere yer verilecektir.

I. BÖLGESEL GÜVENLİK AÇISINDAN EL-AKSA TUFANI VE DEMİR KILIÇLAR OPERASYONU

7 Ekim 2023 tarihinde HAMAS'ın silahlı kanadı İzzeddin el-Kassam Tugayları, İsrail'e yönelik olarak "El Aksa Tufanı" adıyla geniş kapsamlı bir saldırı başlatmıştır. HAMAS'ın bu sürpriz saldırısı ile 845'i sivil olmak üzere 1200 İsrailli öldürülmüş, 5000'den fazla kişi yaralanmış ve 251 kişi ise rehin alınmıştır.³¹ HAMAS, 7 Ekim'de İsrail'de düzenlediği saldırıların gerekçesine ilişkin olarak 17 sayfalık bir rapor yayınlamıştır³² ve söz konusu raporda saldırısını İsrail'in Filistin topraklarında "*devam eden işgaline*", Gazze Şeridi'ndeki "*ablukaya*", "*yasadışı İsrail yerleşimlerinin genişlemesine*", "*artan İsrail yerleşimci şiddetine*" ve son zamanlarda yaşanan gerginliklere tepki olarak gerçekleştirdiğini ileri sürmüştür.³³

HAMAS'ın bu sürpriz baskın karşısında İsrail BM Şartı madde 51'de yer alan ve doğal olan meşru müdafaa hakkına dayanarak 2,3 milyon insanın yaşadığı 140 km karelik Gazze'ye yoğun bir hava bombardımanı başlatmıştır.³⁴ İsrail'in saldırıları neticesinde 1,7 milyon sivil zorla yerinden edilmiş ve Refah'a sığınmıştır.³⁵ İsrail, güvenlik gerekçesi ile 2009'dan bu yana uyguladığı ablukayı iyice sıkılaştırmış, abluka kurallarını ihlal ederek sivilleri aç bırakmış, insani yardımların girişini engellemiş ve Gazze halkını kolektif cezalandırmaya tabi tutmuştur. Nitekim BM Gazze Araştırma ve Soruşturma Komisyonu 16 Eylül 2025 tarihinde yayınladığı raporda İsrail'in Gazze'de "soykırım" suçunu

³¹ Susan M. Akram, 'The failures of the UN in the Israel-Palestine Conflict', (Open Global Rights 2024), <<https://www.openglobalrights.org/failures-un-israel-palestine-conflict/>> s.e.t. 7 Haziran 2024.

³² Euronews, 'HAMAS'tan 7 Ekim Raporu: Saldırı Savunma Eylemiydi', (2024), <<https://tr.euronews.com/2024/01/22/HAMAS-tan-7-ekim-raporu-saldiri-savunma-eylemiydi>> s.e.t. 6 Haziran 2024.

³³ Mazi Udegbulem, 'Israel's Right of Self Defence and The Use of Civilian Facilities as Military Centers Gaza: An Appraisal International Humanitarian Law', (2022/2023) 9, Journal of Commercial and Contemporary Law 97.

³⁴ UNSC/2023/742.

³⁵ Euronews, 'İsrail'in kara harekâtı için Refah'ı boşaltma emri dış dünyada tepki çekiyor', (2024), <<https://tr.euronews.com/2024/05/06/israilin-kara-harekati-icin-refahi-bosaltma-emri-dis-dunyada-teпки-cekıyor>> s.e.t. 6 Haziran 2024.



işlediğini teyit etmiştir.³⁶ Gerçekten İsrail'in uyguladığı soykırım politikası neticesinde iki seneyi dolduran Gazze Savaşı'nda 67.160 kişi ölmüş, 169.679 kişi yaralanmış ve Gazze bir moloz yığınına dönüşmüştür. Gazze'de yaşanan insanlık dramı karşısında Filistin'i tanıyan devlet sayısında büyük bir artış olmuş, Kanada, İngiltere, Fransa, Belçika, Portekiz, Lüksemburg, Malta, Monako, Avusturalya gibi devletler Filistin'i devlet olarak tanımıştır. Böylece Filistin'i devlet olarak tanıyan BM üyesi ülke sayısı 157'ye ulaşmıştır.³⁷ Uluslararası kamuoyunun artan baskısı karşısında ABD başkanı Trump 29 Eylül 2025 tarihinde savaşı sona erdirmek amacı ile 20 maddelik bir barış planı önermiştir. İsrail'in Gazze'den çekilmesi, HAMAS'ın tüm rehineleri serbest bırakması ve silahsızlandırılması, insani yardımların serbest bırakılması ve silahsızlandırılması "Barış Kurulu/Konseyi" tarafından yönetilmesi gibi koşulları içermektedir.³⁸ Söz konusu planın yürürlüğe girip girmeyeceği henüz net değil ancak bu planın Doğu Akdeniz bölgesindeki deniz yetki alanlarının paylaşımı ve enerji güvenliği açısından çok önemli sonuçlar doğuracağı aşikârdır. Bölgede yaşanan tüm bu son ve önemli gelişmelerin etki ve sonuçlarının neler olduğunu ortaya koyabilmek için öncelikle 7 Ekim 2023 öncesi dönemde Doğu Akdeniz bölgesinde hâkim olan hukuki ve siyasi manzaraya bakmak gereklidir.

II. 7 EKİM GAZZE SAVAŞI ÖNCESİ DOĞU AKDENİZ'DE SİYASİ VE HUKUKİ DURUM

7 Ekim Gazze Savaşı öncesi Doğu Akdeniz bölgesindeki siyasi manzara, yürütülen "gaz diplomasisinin" bir sonucu olarak "bir normalleşme dönemi" olarak karakterize edilebilir.³⁹ Ocak 2019'da kurulan DAGF "gaz diplomasisinin" bir örneğini oluşturmuştur.⁴⁰ Gaz jeo-ekonomisi, alt bölgede rekabetin yanı sıra devletlerarası işbirliği açısından önemli bir güç haline gelmiş

³⁶ BBC, 'BM Komisyonu: İsrail Gazze'de Soykırım Yaptı', (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c5y5628jmy3o>> s.e.t. 6 Ekim 2025.

³⁷ Anadolu Ajansı, 'Filistin'i Devletini Tanıyan BM Üyesi Ülkelerin Sayısı 157'ye Çıktı', (2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/filistin-devletini-taniyan-bm-uyesi-ulkelerin-sayisi-157ye-cikti/3695956>> s.e.t. 6 Ekim 2025.

³⁸ BBC, 'Trump'ın Gazze Planı Hangi Engellerle Karşı Karşıya?', (2025), <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c1mxkkvvp10o>> s.e.t. 6 Ekim 2025.

³⁹ Mustafa Çıraklı ve Nur Köprülü, 'Why the War in Gaza Matters for the Eastern Mediterranean', (2024) 26, Horizons: Journal of International Relations and Sustainable Development 147.

⁴⁰ Çıraklı ve Köprülü (n 39) 149.



ve Yunanistan, Kıbrıs, İsrail, Mısır ve Körfez Devletleri arasında hâlihazırda ortaya çıkmakta olan jeopolitik uyumu güçlendirmiştir.⁴¹

Bu dönemde İran ile Suudi Arabistan arasındaki uzun süredir devam eden rekabet⁴² Çin'in arabuluculuk çabaları sonucu bir duraklama dönemine girmiştir. Nihayetinde iki ülke 10 Mart 2023'te yeniden diplomatik ilişkiler tesis etme ve büyükelçiliklerini açma konusunda anlaşmalarını duyurmuştur. Bu yumuşama ve normalleşme sürecinin vekâlet savaşları ve bölgesel çatışmalar üzerinde de olumlu etkilerinin olacağı hatta Suriye'yi de kapsayabileceği öngörülmüştür.⁴³

Bu dönemde İsrail, Doğu Akdeniz'deki güvenlik ve ekonomik çıkarlarını hem bölgesel hem de küresel aktörlerle geliştirdiği diplomatik ilişkilerle pekiştirmeye çalışmıştır. Bu bağlamda İsrail'in Arap dünyasıyla kurduğu ilişkilerde bir değişim yaşanmıştır. Nitekim 2020'deki İbrahim Anlaşmaları çerçevesinde İsrail, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Bahreyn, Fas ve Sudan ile ilişkilerini normalleştirmiştir. Bu anlaşmalar, İsrail'in bölgesel güvenlik ve enerji stratejilerini daha da güçlendirmişti. İsrail ile tarihi rakipleri arasındaki bu uzlaşma eğiliminin Suudi Arabistan'ı da kapsamaya beklenmekteydi. Hatta bu dinamiklerin Filistin sorununun çözümüne zemin hazırlayabileceği ve gerçek bir Filistin devletinin kurulmasına yol açabileceği dahi öne sürülmekteydi.⁴⁴

7 Ekim Gazze Savaşı öncesi dönemde Doğu Akdeniz bölgesinde yaşanan gelişmeleri İsrail ve Filistin cephesinden uluslararası hukuk perspektifiyle ayrı ayrı değerlendirmek faydalı olacaktır.

⁴¹ Joshua Krasna, 'A Long Hot Summer for Eastern Mediterranean Gas Politics', (Foreign Policy Research Institute 2023), <<https://www.fpri.org/article/2023/09/a-long-hot-summer-for-eastern-mediterranean-gas-politics/>> s.e.t. 13 Kasım 2024.

⁴² Fatma Taşdemir, 'Yemen İç Savaşında Suudi Arabistan Liderliğindeki Koalisyon Devletlerinin Askeri Müdahalesi ve Uluslararası Hukuk', (Ed.) Fırat Purtaş, *Uluslararası İlişkilere Tarihsel Bir Bakış: Prof. Dr. Refet Yinanç'a Armağan*, (Nobel Yayıncılık 2019) 339-341.

⁴³ Mustafa Caner, 'İran-Suudi Arabistan Normalleşme Anlaşması Sebepleri ve Sonuçları', (2023) 65, SETA 1-4.

⁴⁴ Ignazio Alcamo, 'The energy security dynamics around the Israel-Hamas war and their implications for the future of the Gaza Marine gas field', (Istituto Analisi Relazioni Internazionali 2024), <https://iari.site/2024/06/11/the-energy-security-dynamics-around-the-israel-hamas-war-and-their-implications-for-the-future-of-the-gaza-marine-gas-field/#google_vignette> s.e.t. 6 Kasım 2024.



1. İsrail Cephesinden Doğu Akdeniz

İsrail, Doğu Akdeniz'deki jeopolitik, jeo-ekonomik, jeo-stratejik, jeo-enerji ve güvenlik dinamiklerinin şekillenmesinde önemli rol oynayan etkin bir aktördür. Doğu Akdeniz'deki en dar kıyı şeridinde sahip ülkelerden biri olan İsrail, 30 kilometrekarelik sahiliyle bir “gaz adası”dır. 2009 yılında Tamar sahasında 300 milyar metreküp ve Leviathan sahasında 600 milyar metreküp olmak üzere önemli miktarda doğal gaz rezervleri keşfetmiştir.⁴⁵ İsrail'in gaz rezervleri son on yılda sondaj ve arama faaliyetleri neticesinde % 40 artış göstermiş ve gaz rezervleri 2012'de 780 milyar metreküpten 2022 sonunda 1087 milyar metreküpe çıkmıştır.⁴⁶ Gazın başta enerji sektörü olmak üzere toplam 1271 milyar metreküpü yurt içinde tüketilirken, 921 milyar metreküpü ise ihraç edilmiştir. Ekim 2022'de üretime başlayan daha küçük Karish sahasının yanı sıra Leviathan ve Tamar'ın geliştirilmesi ile 2026 yılına kadar yılda 15 milyar metreküpten fazla arz ekleyecektir. Böyle bir artış İsrail'e ciddi bir gelir getirecektir. İsrail'in AB'ye potansiyel gaz ihracatı Moskova'ya olan bağımlılıklarını azaltmak isteyen Avrupalı hükümetler için yararlı olabilecektir.⁴⁷ Dolayısıyla 2022'den bu yana Rusya-Ukrayna Savaşı nedeni ile yaşanan enerji krizi hesaba katıldığında İsrail'in rezervlerinin Avrupa'ya en ucuz yollarla nakli büyük önem taşımaktadır. Dolayısıyla 7 Ekim öncesi dönemde İsrail'in temel amaçlarından bir tanesi hayati önem taşıyan enerji güvenliğini sağlamak ve Arap komşularıyla ilişkilerini iyileştirmede gaz rezervlerini “diplomatik bir araç” olarak kullanmaktı.⁴⁸

A. İsrail-Mısır Hattındaki Gelişmeler

Gazze Savaşı öncesi dönemde önemli gelişmelerden bir tanesi İsrail'in Mısır ile enerji işbirliğini genişletmesidir. Bu sürece AB'de destek vermiştir. AB, Mısır

⁴⁵ Krasna (n 41).

⁴⁶ Reuters, ‘Israel’s gas reserves grew by 40% over past decade’, (2023), <<https://www.reuters.com/business/energy/israels-gas-reserves-grew-by-40-over-past-decade-report-2023-06-22/>> s.e.t. 23 Kasım 2024.

⁴⁷ Noam Raydan, ‘The Gaza War’s Impact on Energy Security in the East Mediterranean’, (The Washington Institute 2023), <<https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/gaza-wars-impact-energy-security-east-mediterranean>> s.e.t. 05 Aralık 2024.

⁴⁸ Sujata Ashwarya, ‘Natural Gas Discoveries and Israel’s Energy Security’, (Georgetown Journal of International Affairs 2020), <<https://gjia.georgetown.edu/2020/05/25/natural-gas-discoveries-and-israels-energy-security/>> s.e.t. 23 Ekim 2024.



ve İsrail ile 15 Haziran 2022’de bir Mutabakat Zaptı imzalamıştır.⁴⁹ Buna göre her iki ülkede de üretilen gazın, Mısır’ın az kullanılan iki sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) tesisi (Shell tarafından işletilen *Edku tesisi* ve Eni tarafından işletilen *Damietta tesisi*) aracılığıyla kıtaya gönderilmesine ilişkin bir mutabakata varılmıştır.

İsrail hükümetinin rakamlarına göre gaz ihracatının % 63’ü Mısır’a , % 37’si ise Ürdün’e yapılmaktadır. Dolayısıyla her iki ülkede İsrail gazına bağımlıdır. HAMAS’ın sürpriz saldırısından iki gün sonra 9 Ekim’de İsrail, güvenlik endişeleri nedeniyle ikinci büyük gaz sahası olan Tamar’ın üretimini 5 hafta süreyle askıya almıştır.⁵⁰ Daha sonra İsrail’in Aşkelon’daki petrol terminali de kapatılmıştır ve İsrail’in ham petrol ithalatı kesintiye uğramıştır.⁵¹ Tamar gaz tesisinin geçici olarak kapatılması, Mısır’a giden akışın kesintiye uğramasına neden olarak Kahire’nin enerji kıtlığının derinleşmesine neden olmuş ve kırılganlığını ortaya çıkarmıştır.⁵²

B. İsrail-Lübnan Hattındaki Gelişmeler

22 Kasım 1943 yılında bağımsız olan Lübnan’ın İsrail ile sadece kara sınır sorunları⁵³ değil deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda da önemli sorunları vardır. Bu problem, Lübnan’ın Ocak 2017’de açık deniz alanını 10 parsel bölödükten sonra, 4 ve 9 numaralı parselleri ihaleye sunmasıyla başlamıştır. Bunun üzerine İsrail, karşı adım atarak bu beş bölgeden üçünün kendi karasularında olduğunu iddia edip, deniz sınırlarının belirlenmesine yönelik bir kanunu Meclis’inden onaylatmıştır.⁵⁴ İhtilafı alanda 1,7 milyar metreküp varil

⁴⁹ Euronews, ‘Avrupa Birliği Rusya’ya bağımlılığını azaltmak için İsrail ve Mısır ile doğal gaz anlaşması imzaladı’, (2022), <<https://tr.euronews.com/2022/06/15/israil-ile-avrupa-birligi-nin-dogal-gaz-ihracat-icin-anlasma-yapacag-duyuruldu>> s.e.t. 23 Kasım 2024.

⁵⁰ Antonia Dimou, ‘East Mediterranean Energy Projects Amid Israel-Hamas War’, (Modern Diplomacy 2024), <<https://moderndiplomacy.eu/2024/07/24/east-mediterranean-energy-projects-amid-israel-hamas-war/>> s.e.t. 14 Ekim 2024.

⁵¹ Raydan (n 47).

⁵² Dimou (n 50).

⁵³ Yasin Atlioğlu, ‘Lübnan’ın Güney Sınırı: Çatışma, İşgal ve Toprak İhtilafı’, (2024) 11 (2), Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi 5-21.

⁵⁴ Haydar Oruç, ‘İsrail ve Filistin’in Doğu Akdeniz Politikası’, (Ed.) İsmail Numan Telci ve Recep Yorulmaz, *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz*, (Ortadoğu Yayınları 2020) 219-220.



ham petrol ve 112 trilyon metreküp doğal gaz rezervi bulunduğu ileri sürülmektedir.⁵⁵

7 Ekim 2022'de önemli bir gelişme yaşanmış ve ABD'nin arabuluculuk çabaları sonucu söz konusu tartışmalı deniz alanlarına ilişkin olarak İsrail ile Lübnan arasında “*hakça ilkeler*” esas alınarak tarihi bir deniz sınırı anlaşması imzalanmıştır.⁵⁶ Antlaşma, hem bir sınır çizmekte hem de sınır ötesi kaynakların ortak yönetimine ilişkin ilkeleri belirlemektedir.⁵⁷ Ne var ki 7 Ekim 2023'te başlayan Gazze Savaşı'na Hizbullah'ın 8 Ekim 2023'te müdahil olması neticesinde bu anlaşmanın akıbeti tartışmalı hale gelmiştir. 8 Ekim'de başlayan kontrollü çatışmalar zamanla tırmanmış, 27 Eylül 2024'te İsrail, Hizbullah'ın önde gelen lideri Hasan Nasrallah'ı öldürmüş ve 1 Ekim 2024'te Lübnan'ı bir kez daha işgal etmiştir. İki ülke arasında 27 Kasım 2024 tarihinde varılan ateşkes anlaşması ile bölgede sular bir nebze olsun durulmuştur.⁵⁸ Hem İsrail saldırıları hem de Haziran 2025'te gerçekleşen ve 12 gün süren İran-İsrail savaşı neticesinde Hizbullah askeri ve siyasi açıdan zayıflamış ve artık bölgesel bir “direniş eksenli lideri” olmaktan çıkmıştır. Hizbullah'ın zayıflaması neticesinde ortaya çıkan bu güç boşluğu ise Lübnan'ı yeni bir siyasal dönüşümün eşiğine getirmiştir.

C. İsrail-GKRY Hattındaki Gelişmeler

İsrail'in GKRY ile deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda sorunları vardı. İsrail GKRY'nin ilan ettiği “*Afrodit*” sahası ile “*Yishai*” gaz saha sınırının

⁵⁵ Anadolu Ajansı, ‘Doğu Akdeniz’de Lübnan İsrail Anlaşmazlığı Türkiye’ye Yarayabilir’, (2019), <<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/dogu-akdenizde-lubnan-israil-anlasmazligi-turkiyeye-yarayabilir/1547663>> s.e.t. 4 Kasım 2024.

⁵⁶ Exchange of Letters Constituting a Maritime Agreement Between the State of Israel and the Lebanese Republic (with letters, 18 October 2022), Agreement Series No. 57582, signed October 27, 2022, United Nations Treaty Collection, <[https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002806029d5&clang=_en.<s.e.t. 15 Haziran 2025; Raydan \(n 46\).](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002806029d5&clang=_en.<s.e.t. 15 Haziran 2025; Raydan (n 46).)

⁵⁷ Yücel Acer ve Sultan Şuanur Şimşek, ‘İsrail-Lübnan Deniz Sınırı Antlaşması’ (2022) 379, SETA 8.

⁵⁸ Anadolu Ajansı, ‘İsrail Ordusu, Lübnan ile Yaptığı Ateşkes Anlaşmasını İhlal Etmeyi Sürdürüyor’, (2024), <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ordusu-lubnan-ile-yaptigi-ateskes-anlasmagini-ihlal-etmeyi-surduruyor/3410464>> s.e.t. 17 Aralık 2024.



çakıştığını iddia etmektedir.⁵⁹ Ancak 19 Eylül 2022’de taraflar bu konularda anlaşmıştır.⁶⁰ Bu anlaşma taraflar arasındaki enerji işbirliğini güçlendirmiştir.

D. İsrail-Türkiye Hattındaki Gelişmeler

7 Ekim öncesi İsrail ve Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki politikaları, büyük ölçüde **deniz yetki alanları, enerji kaynakları, bölgesel ittifaklar ve jeopolitik rekabet** ekseninde şekillenmiştir. Aslında İsrail’in Türkiye ile bir deniz sınırı yoktur fakat hâlihazırda İsrail’deki doğal gaz rezervlerinin Avrupa’ya nakli konusu iki ülke açısından da büyük önem taşımaktadır. Doğu Akdeniz’deki GKRY ve İsrail’in yetki alanlarında bulunan bölgelerden çıkarılan doğal gazın, Yunanistan ve İtalya üzerinden Avrupa’ya taşınmasını hedefleyen East-Med Boru Hattı Projesi, 2 Ocak 2020 tarihinde Atina’da imzalanan bir anlaşma ile resmen onaylanmıştır.⁶¹ Doğu Akdeniz Boru Hattı Anlaşması’yla yılda 12 milyar metre küp doğalgazın taşınması planlanmaktadır. Hattın maliyetinin 6-15 milyar dolar olacağı tahmin edilmektedir.⁶² Bu anlaşma bölgedeki ülkeleri birbirleri ile yakınlaşmaya ve cephelشمeye itmektedir.⁶³ İsrail bu dönemde doğalgaz enerji politikasını GKRY, Yunanistan ve Mısır ile çizmek istemiştir. Zira Türkiye ile İsrail arasındaki siyasi ilişkiler, 2009 yılında “one minute”, 2010’da “*alçak koltuk krizi*”, 31 Mayıs 2010’da “*Mavi Marmara baskını*” gibi olaylar nedeni ile kopma noktasına gelmiştir.⁶⁴ İsrail Türkiye’nin bıraktığı “*stratejik boşluğu ve yalnızlığı bölgesel ve bölge dışı devletlerle ekonomik, askeri ve savunma alanında anlaşmalar yaparak*” gidermeye çalışmıştır. East-Med Boru Hattı Projesi dışında yakın dönemde yapılan bu anlaşmalar arasında 9 Nisan 2021 Yunanistan-Mısır-GKRY Askeri İşbirliği

⁵⁹ Anadolu Ajansı, ‘İsrail ile GKRY Arasında Gaz Sahası Krizi’, (2019), <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ile-guney-kibris-rum-yonetimi-arasinda-gaz-sahasi-krizi/1668787>> s.e.t. 5 Kasım 2024.

⁶⁰ Acer ve Şimşek (n 57) 8.

⁶¹ Mat, Köse ve Armağan (n 20) 1078.

⁶² Gamze Alper, ‘Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Doğu Akdeniz’deki Münhasır Ekonomik Bölge İlanları ve Sınırlandırmaları: Türkiye’nin Güvenliği ve KKTC Üzerindeki Etkiler’, (2020) 2 (2), Anadolu Strateji Dergisi 33.

⁶³ Ömer Fuad Kahraman, ‘Doğu Akdeniz Enerji Sarmalını İsrail Enerji Politikaları Penceresinden Değerlendirmek’, (2019), Ortadoğu Etütleri 430-431.

⁶⁴ Fatma Taşdemir, ‘Güncel Gelişmeler Işığında İsrail’in Ulusal Güvenliğine Yönelik Tehdit ve Fırsatların Türkiye’nin Ulusal Güvenliği Üzerine Yansımaları’, (Ed.) Umut Kedikli ve Gökhan Telatar, *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye*, (Nobel Yayıncılık 2021) 235-236.



Anlaşması;⁶⁵ 18 Nisan 2021 İsrail-Yunanistan Savunma Tedarik Anlaşması;⁶⁶ 15 Eylül 2020 İsrail-BAE-Bahreyn Normalleşme Anlaşması⁶⁷ bulunmaktadır. 24 Şubat 2022'de başlayan Rusya-Ukrayna Savaşı, Doğu Akdeniz'deki siyasi ve hukuki dengelerin yeniden şekillenmesine yol açmıştır. Türkiye'nin bu dönemde yıldızı yeniden parlamıştır.⁶⁸ Akabinde 7 Şubat 2023 depremi ile birlikte Türkiye İsrail dâhil Yunanistan, BAE, Mısır, Suudi Arabistan gibi bölgesel güçlerle ilişkilerini normalleştirmeye başlamış ve “Mavi Vatan” doktrinini yumuşatmıştır.⁶⁹ Ancak 7 Ekim 2023 Gazze Savaşı İsrail ile olan siyasi normalleşme sürecini hızla sona erdirmiştir. Gazze Savaşı sonrası dönemde barış planının hayata geçmesi halinde taraflar arasında siyasi ilişkiler düşük profile seyreitse bile enerji ve ticaret gibi alanlarda yüksek bir profile devam edeceği söylenebilir.

2. Filistin Devleti Cephesinden Doğu Akdeniz Politikası

Gazze Şeridi, kuzey ve doğusunda İsrail, güneyinde Mısır ve batısında Akdeniz ile çevrili, yaklaşık 41 kilometre uzunluğunda ve 10 kilometre genişliğinde, toplamda 365 kilometrekarelik bir alanı kaplayan uzun ve dar bir bölgedir.⁷⁰ Gazze Şeridi'nin varlığı nedeni ile Filistin Doğu Akdeniz'de sahilgar bir devlettir. Filistin sorunu dini, siyasi ve tarihsel nedenleri olan köklü bir sorundur.⁷¹ Filistin'in Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarını tespit ve ilan eden 2015 ve 2019'daki tek taraflı Deklarasyonları ile Filistin sorunu artık deniz

⁶⁵ SSD, ‘Mısır, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Arasında Askeri İşbirliği Anlaşması’, (2021), <<https://savunmasanayiidergilik.com/tr/HaberDergilik/Misir-Yunanistan-ve-Guney-Kibris-arasinda-askeri-isbirligi-anlasmasi>> s.e.t. 23 Ekim 2024.

⁶⁶ Euronews, ‘İsrail ile Yunanistan Arasında Bugüne Kadarki En Büyük Savunma Anlaşması İmzalandı’, (2021), <<https://tr.euronews.com/2021/04/18/israil-ile-yunanistan-aras-nda-bugune-kadarki-en-buyuk-savunma-anlasmasi-imzalandi>> s.e.t. 23 Kasım 2024.

⁶⁷ Euronews, ‘İsrail, BAE ve Bahreyn Arasında Varılan İlişkilerin Normalleştirilmesi Anlaşması İmzalandı’, (2020), <<https://tr.euronews.com/2020/09/15/israil-bae-ve-bahreyn-aras-nda-varilan-iliskilerin-normallestirilmesi-anlasmasi-abd-de-imza>> s.e.t. 23 Kasım 2024.

⁶⁸ Oktav (n 30) 18-19.

⁶⁹ The International Institute for Strategic Studies, ‘Turbulence in the Eastern Mediterranean: Geopolitical, Security and Energy Dynamics’, (2023), <<https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/strategic-dossier-preview-turbulence-in-the-eastern-mediterranean/>> s.e.t. 19 Kasım 2024.

⁷⁰ BBC, ‘İsrail-Filistin Sorunu: Gazze Şeridi'ne İsrail Neden Abluka Uyguluyor, Bölgede Yaşam Nasıl?’, (2021), <<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-57065624>> s.e.t. 12 Aralık 2024.

⁷¹ Miebaka Nabiebu vd., ‘The Israeli-Palestinian Conflict: Implications for the Principles of Distinction and Self-Defence in International Humanitarian Law’, (2024) 7 (1), GNOSI: An Interdisciplinary Journal of Human Theory and Praxis 135.



alanına da yaymıştır.⁷² Artık İsrail-Filistin uyuşmazlığının nedenleri arasına deniz yetki alanlarının paylaşımı ve enerji güvenliği boyutu da eklenmiştir.

Filistin ile İsrail arasında 1999 yılında imzalanan anlaşma çerçevesinde, Doğu Akdeniz’de ilk hidrokarbon keşfinin gerçekleştirildiği Gazze Deniz sahasının kullanım hakkı, 35 yıl süreyle Filistin’e verilmiştir. Filistin yönetimi, 2000 yılında yaptığı bir anlaşma ile bölgenin işletme iznini 25 yıl süreyle İngiliz gaz şirketi British Gas (BG) liderliğindeki konsorsiyuma devretmiştir. BG, kıyıda yaklaşık 36 km uzaklıktaki sahada gerçekleştirdiği aramada 32 milyar metreküplük bir doğalgaz rezervi keşfetmiştir.⁷³ Bu bölgede bulunan güvenilir gaz rezervinin 4 milyar dolar değerinde olacağı ve Filistin’in 15 yıllık enerji ihtiyacını karşılayacağı öngörülmüştür.⁷⁴ Ancak 2000 yılında başlayan II. İntifadayı mazeret gösteren İsrail hükümeti, aldığı bir kararla L bölgesini güvenlik alanı ilan etmiş ve bu karar sonucu Filistinlilerin erişebileceği alanı 20 mil ile sınırlamıştır.⁷⁵

İsrail’in 2005’de Gazze’den çekilmesi ise göstermelik bir çekilme olmuştur.⁷⁶ 2007’de Gazze Şeridi’nde liderlik mücadelesi yüzünden El-Fetih ile HAMAS arasında çıkan anlaşmazlıklar, taraflar arasında şiddetli çatışmalara dönüşmüştür. El-Fetih 2007’de Gazze’den çıkartılmış, HAMAS Gazze’de sosyal, ekonomik, siyasi hayatı kontrol altına almıştır. İsrail ise 3 Ocak 2009’da Gazze’ye süresiz ve sıkı bir kara, hava ve deniz ablukası uygulamaya başlamıştır. Gazze’ye yönelik katı bir şekilde uygulanan İsrail ablukası Gazze halkını “*kolektif cezalandırmaya*” tabi tutmuştur.⁷⁷ Gazze ablukası ile Filistin’in deniz yetki alanlarına ilişkin tüm hakları ellerinden alınmıştır.

Filistin egemen ve Doğu Akdeniz’e sahili olan bir devlet olarak 2 Ocak 2015’de Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne (BMDHS) taraf olmuştur.

⁷² Bayıllıoğlu (n 9) 680.

⁷³ Alcamo (n 44).

⁷⁴ Dursun Yıldız, ‘İsrail’in Akdeniz’deki Gazze Doğalgazına İlgisi Stratejik’, (Su Politikaları Derneği 2023), <<https://supolitikalariderneği.org/2023/10/19/israilin-akdenizdeki-gazze-dogalgazina-ilgisi-stratejik/>> s.e.t. 13 Kasım 2024.

⁷⁵ Oruç (n 54) 222.

⁷⁶ Fawad Siddiq Rana, ‘To What Extent Does A State Have The Right to Claim Self-Defence Towards A Non-State Actor Acting Either Within or Outside of That State’s Territory?’, (Bachelor’s Thesis, Swedish Defence University) 24-25.

⁷⁷ Fatma Taşdemir, ‘İsrail’in Ulusal Güvenlik Sorunları ve Uluslararası Hukuk’, (Ed.) Umut Kedikli ve Gökhan Telatar, *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye*, (Nobel Yayıncılık 2021) 206-210.



Filistin 31 Ağustos 2015'de tek taraflı bir Deklarasyon'la BMDHS uygun olarak Filistin devletinin karasuları, bitişik bölgesi, kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) alanını sınırlandırıldığını bildirmiş ancak herhangi bir koordinat vermemiştir. 24 Ekim 2019'da ise bir başka tek yanlı Deklarasyonla BMDHS'nin 3, 4, 5, 33 ve 57. maddeleri çerçevesinde Filistin devletinin karasuları, bitişik bölgesi, kıta sahanlığı ve MEB alanları ile bu alanların ölçüldüğü esas hatların sınırlandırıldığını belirtilmiş ve açık koordinatlar tespit etmiştir. Filistin normal esas hat uygulayarak 12 mil karasuları, 24 mil bitişik bölgesi, 200 deniz mili kıta sahanlığı ve MEB alanı ilan etmiştir. Çakışma halinde sorunların “uluslararası hukuk ilkeleri” ve “hakaniyet ilkesi” dikkate alınarak yargısal çözüm yoluna gidileceği belirtilmiştir.⁷⁸ Böylece Filistin devleti, tek taraflı işlemleri ile GKRY-İsrail-Mısır kavşağına karşı çıkmıştır.⁷⁹ İsrail ve Mısır bu sınırlandırma işlemlerine itiraz etmiştir. İsrail, Filistin'in bir devlet olmadığını iddia ederken, Mısır ise sınırlandırma hukuku çerçevesinde itirazlarını yükseltmiştir.⁸⁰ Sonuç olarak 7 Ekim öncesi dönemde İsrail Filistin'in deniz yetki alanları üzerinde “*fiili işgal*” uygulamakta ve Filistin'in doğal kaynaklarını bağımsızca geliştirmesine izin vermemektedir.

Haziran 2023'te İsrail, Filistin Yönetimi ve Mısır'ın arasında Gazze Deniz Gaz Sahası'nın geliştirilmesi konusunda işbirliği yapılmasına dair bir prensip kararına varılmış olması enerji kaynaklarının etkin kullanılması ve bölgesel istikrarın sağlanması açısından sessizce bir fırsat penceresi açmıştır. Karara göre, Mısırlı EGAS liderliğindeki bir konsorsiyum gaz çıkarımını denetleyecek, Mısır gazı satın alacak ve onu bir gaz boru hattı aracılığıyla Arish liman kentine taşıyacak ve böylece Avrupa'ya LNG ihracatını kolaylaştıracaktır.⁸¹ Bu karar İsrail'in Filistin'e karşı “*tam tecrit*” politikası yerine Filistin ile sınırlı bir işbirliğini tercih ettiğini düşündürmüştür.⁸² Ne var ki 7 Ekim Gazze Savaşı'nın başlaması ile bu fırsat penceresi kapanmıştır.

7 Ekim sonrası İsrail Gazze'yi boşaltmış ve askeri açıdan işgal etmiştir. Gazze'deki çatışmalar sürerken, İsrail 29 Ekim 2023'te uluslararası hukuka göre Filistin'in deniz yetki sahası olarak kabul edilen bölgelerde doğal gaz araştırmaları yapmaları için altı uluslararası şirkete lisans verdiğini

⁷⁸ Bayıllıoğlu (n 9) 684.

⁷⁹ Bayıllıoğlu (n 9) 720.

⁸⁰ Bayıllıoğlu (n 9) 723.

⁸¹ Alcamo (n 44).

⁸² Alcamo (n 44).



açıklamıştır.⁸³ Bu girişim uluslararası hukuku bir kez daha ihlal etmiştir. Zira İsrail, Gazze Şeridi'nde işgalci bir güçtür⁸⁴ ve işgalci gücün bu kaynaklar üzerinde tasarrufta bulunması ya da yetki sahibi olması Filistin'in egemenliğinin ihlali demektir.

III. 7 EKİM GAZZE SAVAŞI SONRASI DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARI VE ENERJİ GÜVENLİĞİ SORUNU

7 Ekim 2023'te başlayan ve iki yılını dolduran Gazze Savaşı, Doğu Akdeniz bölgesinde jeopolitik dengeleri önemli ölçüde değiştirmiş hukuki, siyasi, ekonomik, güvenlik ve insani açılardan bölgesel ve küresel çapta önemli sonuçlar doğurmuştur.

Filistin cephesinden iki yılını dolduran savaşın sonunda 67 bin kişinin öldüğü Filistin, büyük bir yıkıma uğramış ve yaşanmaz bir hale gelmiştir. Savaşın on beşinci ayında Gazze Şeridindeki binaların % 60'ı zarar görmüş, hastane, okul, tarım arazileri ve altyapı sistemleri tahrip olmuştur. Bu süreçte Gazze'de 1.8 milyon kişi kıtlıkla karşı karşıya kalmış ve yoksulluk %100 artmış, Gazze ekonomisi % 86 daralmayla en büyük ekonomik daralmayı yaşamıştır UNCTAD raporuna göre savaşın yarattığı maliyet 18.5 milyon dolardır. Bu miktar, Gazze'nin 2022'deki gayrisafi yurtiçi hasılasının yaklaşık yedi katı olup, Dünya Bankası'na göre, Gazze'nin ekonomisini 2022 seviyesine geri döndürmenin 350 yıl alabileceği öngörülmüştür.⁸⁵

7 Ekim Gazze Savaşı, Gazze bölgesinin ve Filistin devletinin geleceğine ilişkin belirsizlikleri daha da artırmıştır. Özellikle Trump yönetiminin 29 Eylül 2025 tarihli Gazze planı, bölgesel güvenlik mimarisi ve Filistin'in devletleşme süreci açısından yeni bir kırılma noktası yaratmıştır. Plan, görünürde ekonomik kalkınma ve istikrar vurgusu taşısa da, Gazze'nin siyasal egemenliğini sınırlandırarak Filistin'in **self-determinasyon hakkını** fiilen zayıflatmaktadır. Bu durum, **Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 181 (II) ve 3236 (XXIX) sayılı kararlarında** tanımlanan Filistin halkının kendi kaderini tayin hakkı ilkesiyle çelişmektedir. İsrail'in güvenlik kaygıları üzerinden meşrulaştırılan bu yaklaşım, Filistin topraklarının parçalanmış statüsünü kalıcı hale getirirken, Filistin'in uluslararası hukukta tanınan **devlet olma kapasitesini** daha da zayıflatmaktadır.

⁸³ Alcamo (n 44).

⁸⁴ Acer ve Şimşek (n 57) 11; Rana (n 76) 24-25.

⁸⁵ BBC, 'Haritalarla Yıkım: Gazze 15 Ayda Nasıl Değişti?', (2025), <<https://www.bbc.com/turkce/articles/crlkk91kwn5o>> s.e.t. 21 Ocak 2025.



Dolayısıyla, plan kısa vadede ekonomik kazanımlar sunsa da, uzun vadede **egemenlik, toprak bütünlüğü ve siyasi öz-yönetim** gibi temel unsurları aşındırarak Filistin'in tam devlet statüsüne erişimini geciktirecektir. Üstelik **“hukuk ve adalet ilkelerini hiçe sayarak barışı zorla dayatmak, gelecekte daha fazla adaletsizlik, şiddet ve istikrarsızlık yaratacaktır”**.⁸⁶

7 Ekim 2023'ten itibaren İsrail'in Gazze, Hizbullah, Hamas, İran ve Husilerle yürüttüğü çok katmanlı çatışma süreci, İsrail açısından büyük fırsatları beraberinde getirmiştir. İsrail, bu dönemde **asimetrik tehditlere karşı caydırıcılığını yeniden tesis etmiş, ABD ve Batı müttefikleriyle güvenlik koordinasyonunu derinleştirmiş ve bölgesel savunma mimarisinde merkezî aktör konumunu** pekiştirmiştir. Bununla birlikte, Gazze'de yol açtığı insani yıkım İsrail'in soykırımcı bir devlet olarak tescillenmesine ve dolayısıyla **uluslararası meşruiyet kaybına yol açmıştır**.

İsrail-Türkiye hattına baktığımızda 7 Ekim 2023'te başlayan Gazze Savaşı en başta Türkiye-İsrail arasındaki ilişkileri etkilemiş, Gazze Savaşı'nın hemen öncesinde başlayan iki ülke arasındaki siyasi normalleşme sürecini sona erdirmiştir. Türkiye HAMAS'ın 7 Ekim saldırısı karşısında ilk tepkisi taraflara itidal çağrısı olmuştur. HAMAS'ın rehinelere serbest bırakması konusunda arabuluculuk yapmayı üstlenmiş; garantörlük teklifinde bulunmuştur. Ancak İsrail'in Gazze'deki orantısız askeri müdahalesinin yıkıcı etkileri arttıkça, Ankara'nın İsrail'e karşı tutumu giderek daha sert hale gelmiştir. Türkiye, ilk olarak büyükelçisini geri çekmiş; enerji anlaşmalarını durdurmuş; Gazze'ye destek gösterileri düzenlemiş; İsrail ürünlerine karşı geniş çaplı bir boykot kampanyası başlatmış; İsrail'e silah ambargosu uygulanması için uluslararası düzeyde çağrılar yapmış; İsrail'in işlediği suçlar nedeniyle uluslararası mahkemede yargılanması için çaba sarf etmiş; İsrail'e karşı ticaret kısıtlamaları getirerek Tel Aviv yönetimine baskı uygulamış; Batılı ülkelerin HAMAS'ı terör örgütü olarak tanımasına karşı çıkarak bu konudaki duruşunu uluslararası platformda güçlü bir şekilde savunmuş; ablukanın kaldırılması için yoğun bir lobi çalışması yapmış ve iki devletli çözümün gündemde kalmasını sağlamıştır.⁸⁷

⁸⁶ Middle East Eye, 'Why UN legal experts say Trump's Gaza plan breaches international law', (2025), <<https://www.middleeasteye.net/news/why-un-legal-experts-say-trumps-gaza-plan-breaches-international-law>> s.e.t. 6 Ekim 2025.

⁸⁷ Gizem Zeynep Özpinar, 'İsrail-Filistin Savaşı'nın Türkiye'nin Gazze Politikasına Etkisi', (Tudpam 2024), <<https://tudpam.org/israil-filistin-savasinin-turkiyenin-gazze-politikasina-etkisi/>> s.e.t. 25 Kasım 2024.



İsrail-Lübnan hattına baktığımızda 7 Ekim 2023'te başlayan Gazze Savaşı ile Lübnan-İsrail ilişkileri bir kez daha bozulmuştur. İsrail ordusu ile HAMAS'a destek vermek isteyen Hizbullah arasında çatışmalar 8 Ekim 2023'te başlamış ve 27 Kasım 2024'te varılan ateşkes anlaşmasına kadar devam etmiştir. Bu süre içinde, Lübnan Sağlık Bakanlığı'na göre, İsrail'in Lübnan'a yönelik saldırılarında 3.500'ün üzerinde kişi hayatını kaybetmiş, 15.000'den fazla kişi yaralanmış ve 1,2 milyon kişi, yani Lübnan nüfusunun dörtte biri evlerini terk etmek zorunda kalmıştır.⁸⁸ Gelineen noktada iki taraf arasındaki Gazze Savaşı öncesi dönemdeki “*enerji diplomasisi*” çökmüştür. İsrail Hizbullah'sız bir Lübnan inşa etmeye çalışmaktadır. Bu süreçte zaten zayıf bir durumda olan Lübnan hükümeti daha da zayıflamıştır. Hizbullah'ın Gazze'ye destek vermek amacıyla İsrail'e karşı sürdürdüğü eylemler, Lübnan'daki iç siyasi yapıyı da etkileyerek, Lübnan'ın ulusal güvenliği üzerinde yeni bir risk faktörü oluşturmuştur. 2020'den bu yana mali kriz yaşayan Lübnan'ın kırılgan enerji sektörü üzerinde de ciddi olumsuz etkiler yaratmıştır. Gittikçe zayıflayan Lübnan'ın deniz yetki alanları ve potansiyel enerji kaynakları üzerindeki egemenlik hakları daha fazla tartışmaya açılmıştır.

İsrail, Mısır ve Ürdün hattına baktığımızda İsrail, Mısır ve Ürdün ile 1979 ve 1994'te imzaladığı barış anlaşmalarından bu yana bu ülkelerle ikili ilişkilerini sürdürmektedir. Bu ülkelerle olan ilişkiler İsrail'in Doğu Akdeniz'deki güvenliğini sağlama açısından da oldukça önemlidir. HAMAS'ın 7 Ekim saldırısı karşısında bu iki ülkede İsrail'i desteklemiştir. Ancak Mısır ve Ürdün halklarının Filistin'e duyduğu güçlü sempati nedeniyle bu iki ülke iç siyasi baskılarla karşı karşıya kalmıştır. İsrail ile ticari ilişkilerin sürdürülmesine tepkileri artmıştır. Bu durum Mısır ve Ürdün'ün hem iç hem de dış politikalarını karmaşıklaştırmıştır.⁸⁹

İsrail-GKRY hattına baktığımızda 7 Ekim 2023'teki Gazze Savaşı, İsrail-GKRY arasındaki güvenlik ve enerji alanındaki işbirliğini daha da derinleştirmiştir. Önümüzdeki süreçte de iki ülke arasındaki enerji ve bölgesel güvenlik işbirliği projeleri iki ülke arasında önemli olmaya devam edecektir.

⁸⁸ Euronews, ‘İsrail Beyrut’a Bir Hafta İçinde Dördüncü Saldırısını Gerçekleştirdi: En Az 11 Kişi Öldü’, (2024), <<https://tr.euronews.com/my-europe/2024/11/23/israil-beyruta-bir-hafta-icinde-dorduncu-saldirisini-gerceklestirdi-en-az-11-kisi-oldu>> s.e.t. 25 Kasım 2024.

⁸⁹ Çıraklı ve Köprülü (n 39) 150-151.



SONUÇ

Doğu Akdeniz bölgesi her daim hem bölgesel devletler hem de bölge dışı güçlü devletler açısından jeo-politik, jeo-ekonomik ve jeo-stratejik açıdan büyük önem taşımıştır. 2000'li yıllardan beri bölgede keşfedilen enerji rezervleri bölgeyi egemenlik mücadelelerinin daha da arttığı kilit önemde bir havza haline getirmiştir. 7 Ekim 2023'te başlayan ve halen devam eden Gazze Savaşı yalnızca İsrail-Filistin açısından değil aynı zamanda Doğu Akdeniz bölgesindeki diğer aktörlerin deniz yetki alanlarını, güvenlik ve enerji politikalarını yeniden şekillendirecek nitelikte önemli gelişmelere kapı aralamıştır.

Öncelikle 7 Ekim Gazze Savaşı iki devletli çözüm planlarını rafa kaldırmış ve Filistin devletinin geleceğini daha da belirsizleştirmiştir. Uzun süredir Filistin'in deniz yetki alanlarındaki egemenlik iddialarını reddeden ve bölgedeki enerji keşiflerini kendi güvenliği için bir öncelik olarak gören İsrail, HAMAS'ın 7 Ekim saldırısını bahane ederek Gazze'yi yeniden işgal etmiştir. Böylece Gazze'nin yönetimi ve deniz yetki alanları üzerindeki hâkimiyetini daha da arttırmıştır. Bu koşullar altında Haziran 2023'de varılan uzlaşi kararının uygulanma şansı ortadan kalkmıştır. İsrail, gelecekte kendisine yönelik 7 Ekim gibi "sürpriz" saldırıları engellemek için, Gazze ile kendi sınırı arasında kuzeyden güneye uzanan bir tampon bölge oluşturma planını güçlendirmiştir. İsrail'in Gazze'de sahneye koymaya çalıştığı bu senaryo Filistinlilerin dışsal ve ekonomik boyutlu self determinasyon hakkının inkârı anlamına gelmektedir. Bu durum Doğu Akdeniz'de İsrail ile Filistin arasındaki deniz sınırları ve enerji alanları üzerindeki egemenlik iddialarının bir çatışma alanı olarak kalmaya devam edeceği anlamına gelmektedir. Filistin uluslararası hukuk açısından bir devlettir ve Filistin'in ekonomik boyutlu self-determinasyon hakkı çerçevesinde Filistin'in Gazze açıklarında karasuları, kıta sahanlığı dışında münhasır ekonomik bölge ilan etmesi ve bu deniz alanlarında canlı ve cansız her tür doğal kaynaktan yararlanması onun egemenlik hakkının gereğidir. Hukuken olması gereken Gazze Savaşı sonrası dönemde Filistin devletinin uluslararası toplum tarafından tanınması ve BM üyesi bir devlet haline gelmesidir. Ancak Gazze'nin ve Filistin devletinin akıbetini küresel güçlerin çıkarları doğrultusunda küresel siyaset belirleyecektir.

7 Ekim Gazze Savaşı Doğu Akdeniz bölgesinde normalleşme sürecinin sona erdirmiş ve bölge devletleri arasındaki rekabetin silahlı çatışmalara dönüşme ve yayılma riskini arttırmıştır. Gazze'nin ve enerji kaynaklarının İsrail tarafından kalıcı olarak işgal edilmesi şüphesiz bölgedeki gerilimi ve istikrarsızlığı daha da artıracak, bölgesel işbirliğini ve enerji güvenliği ve deniz yolları güvenliğini



önemli ölçüde etkileyecektir. Bu durum bölgedeki devletlerin birbirleriyle olan ilişkilerini, deniz sınırlarını belirleyen anlaşmaların gözden geçirilmesini ve gerekirse yeniden müzakerelere başlanmasını zorunlu kılabilecektir.

KAYNAKÇA

- Acer Y, Şimşek SŞ, ‘İsrail-Lübnan Deniz Sınırı Antlaşması’ (2022) 379 SETA
- Akbayır M, Savaş C İ, ‘Bölgesel Güvenlik Kompleksi Kuramı’nda Yalıtıcı Kavramı: Doğu Akdeniz ve Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme’ (2021) 21 (2) Akdeniz İİBF Dergisi
- Akram SM, ‘The failures of the UN in the Israel-Palestine Conflict’ (Open Global Rights 2024) <<https://www.openglobalrights.org/failures-un-israel-palestine-conflict/>> s.e.t. 7 Haziran 2024
- Alcamo I, ‘The energy security dynamics around the Israel-Hamas war and their implications for the future of the Gaza Marine gas field’ (Istituto Analisi Relazioni Internazionali 2024) < https://iari.site/2024/06/11/the-energy-security-dynamics-around-the-israel-hamas-war-and-their-implications-for-the-future-of-the-gaza-marine-gas-field/#google_vignette> s.e.t. 6 Kasım 2024
- Algür B, ‘Kıbrıs ve Doğu Akdeniz’deki Son Uluslararası Gelişmeler Işığında Değişen Türkiye, ABD ve NATO Politikaları’ (2020) 2 (2) Anadolu Strateji Dergisi
- Alper G, ‘Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Doğu Akdeniz’deki Münhasır Ekonomik Bölge İlanları ve Sınırlandırmaları: Türkiye’nin Güvenliği ve KKTC Üzerindeki Etkiler’ (2020) 2 (2) Anadolu Strateji Dergisi
- Anadolu Ajansı, ‘Doğu Akdeniz’de Lübnan İsrail Anlaşmazlığı Türkiye’ye Yarayabilir’ (2019) <<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/dogu-akdenizde-lubnan-israil-anlasmazligi-turkiyeye-yarayabilir/1547663>> s.e.t. 4 Kasım 2024
- ‘İsrail ile GKRY Arasında Gaz Sahası Krizi’ (2019) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ile-guney-kibris-rum-yonetimi-arasinda-gaz-sahasi-krizi/1668787>> s.e.t. 5 Kasım 2024
- ‘6 Soruda İsrail’in İşgalini Genişlettiği Suriye’deki Golan Tepeleri’ (2024) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/-6-soruda-israilin-iskalini-genislettigi-suriyedeki-golan-tepeleri/3421373>> s.e.t. 19 Ocak 2024



- ‘İsrail Ordusu, Lübnan ile Yaptığı Ateşkes Anlaşmasını İhlal Etmeyi Sürdürüyor’ (2024) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ordusu-lubnan-ile-yaptigi-ateskes-anlasmasini-ihlal-etmeyi-surduruyor/3410464>> s.e.t. 17 Aralık 2024
- ‘Filistin’i Devletini Tanıyan BM Üyesi Ülkelerin Sayısı 157’ye Çıktı’, (2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/filistin-devletini-taniyan-bm-uyesi-ulkelerin-sayisi-157ye-cikti/3695956>> s.e.t. 6 Ekim 2025.
- Arıdemir H, Allı Ç, ‘Doğu Akdeniz Bölgesindeki Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmalarının Analizi’ (2019) 4 (10) İktisadi, İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi
- Ashwarya S, ‘Natural Gas Discoveries and Israel’s Energy Security’ (Georgetown Journal of International Affairs 2020) <<https://gjia.georgetown.edu/2020/05/25/natural-gas-discoveries-and-israels-energy-security/>> 23 Ekim 2024
- Atlıoğlu Y, ‘Lübnan’ın Güney Sınırı: Çatışma, İşgal ve Toprak İhtilafı’ (2024) 11 (2) Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi
- Başeren SH, ‘Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı’ (2010b) 8(14) Stratejik Araştırmalar Dergisi
- *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı* (Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No.31 2010a)
- Bayıllıoğlu U, ‘Filistin Devletinin Deniz Alanı İddialarına İlişkin Hukuki Bir Değerlendirme’ (2021) 6 (2) ÇÜHFD
- BBC ‘İsrail-Filistin Sorunu: Gazze Şeridi’ne İsrail Neden Abluka Uyguluyor, Bölgede Yaşam Nasıl?’ (2021) <<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-57065624>> s.e.t. 12 Aralık 2024
- ‘Haritalarla Yıkım: Gazze 15 Ayda Nasıl Değişti?’ (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/crlkk91kwn5o>> s.e.t. 21 Ocak 2025
- ‘BM Komisyonu: İsrail Gazze’de Soykırım Yaptı’, (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c5y5628jmy3o>> s.e.t. 6 Ekim 2025
- ‘Trump’ın Gazze Planı Hangi Engellerle Karşı Karşıya?’, (2025), <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c1mxkkvvp10o>> s.e.t. 6 Ekim 2025



Bowlus JV, 'Eastern Mediterranean Gas: Testing the Field' (The European Council on Foreign Relations 2020) <https://ecfr.eu/special/eastern_med/gas_fields> s.e.t. 4 Kasım 2024

Caner M, 'İran-Suudi Arabistan Normalleşme Anlaşması Sebepleri ve Sonuçları' (2023) 65 SETA

Çıraklı M, Köprülü N, 'Why the War in Gaza Matters for the Eastern Mediterranean' (2024) 26 Horizons: Journal of International Relations and Sustainable Development

CNN Türk, 'Rumlar, Türkiye ile Çakışan 6. Parselde Gaz Buldu' (2022) <<https://www.cnnturk.com/video/dunya/rumlar-turkiye-ile-cakisan-6-parselde-gaz-buldu-1828485>> s.e.t. 12 Aralık 2024

Dimou A, 'East Mediterranean Energy Projects amid Israel-Hamas War' (Modern Diplomacy 2024) <<https://moderndiplomacy.eu/2024/07/24/east-mediterranean-energy-projects-amid-israel-hamas-war/>> s.e.t. 14 Ekim 2024

Ercan M, Kılınç MC, 'Bölgesel ve Küresel Aktörlerin Ortadoğu Merkezli Doğu Akdeniz Politikaları "Kıbrıs Çatışması ve Libya Mutabakatı" (2020) 2 (2) Anadolu Strateji Dergisi

Euronews, 'İsrail, BAE ve Bahreyn Arasında Varılan İlişkilerin Normalleştirilmesi Anlaşması İmzalandı' (2020) <<https://tr.euronews.com/2020/09/15/israil-bae-ve-bahreyn-aras-nda-var-lan-iliskilerin-normallestirilmesi-anlasmas-abd-de-imza>> s.e.t. 23 Kasım 2024

— 'İsrail ile Yunanistan Arasında Bugüne Kadarki En Büyük Savunma Anlaşması İmzalandı' (2021) <<https://tr.euronews.com/2021/04/18/israil-ile-yunanistan-aras-nda-bugune-kadarki-en-buyuk-savunma-anlasmas-imzalandi>> s.e.t. 23 Kasım 2024

— 'Avrupa Birliği Rusya'ya bağımlılığını azaltmak için İsrail ve Mısır ile doğal gaz anlaşması imzaladı' (2022) <<https://tr.euronews.com/2022/06/15/israil-ile-avrupa-birligi-nin-dogal-gaz-ihracat-icin-anlasma-yapacag-duyuruldu>> s.e.t.23 Kasım 2024

— 'HAMAS'tan 7 Ekim Raporu: Saldırı Savunma Eylemiydi' (2024) <<https://tr.euronews.com/2024/01/22/HAMASan-7-ekim-raporu-saldiri-savunma-eylemiydi>> s.e.t. 6 Haziran 2024



- ‘İsrail Beyrut’a Bir Hafta İçinde Dördüncü Saldırısını Gerçekleştirdi: En Az 11 Kişi Öldü’ (2024) <<https://tr.euronews.com/my-europe/2024/11/23/israil-beyruta-bir-hafta-icinde-dorduncu-saldirisini-gerceklestirdi-en-az-11-kisi-oldu>> 25 Kasım 2024
- ‘İsrail’in kara harekâtı için Refah’ı boşaltma emri dış dünyada tepki çekiyor’ (2024) <<https://tr.euronews.com/2024/05/06/israilin-kara-harekati-icin-refahi-bosaltma-emri-dis-dunyada-tepki-cekiliyor>> s.e.t. 6 Haziran 2024
- Exchange of Letters Constituting a Maritime Agreement Between the State of Israel and the Lebanese Republic (with letters, 18 October 2022), Agreement Series No. 57582, signed October 27, 2022, registered December 22, 2022, United Nations Treaty Collection, <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002806029d5&clang=_en.> s.e.t. 15 Haziran 2025
- Güney NA, ‘Rusya-Ukrayna Savaşı sonrası Türkiye-AB İlişkilerinin Geleceği’ (2022) 370 SETA
- Hava HT, ‘Doğu Akdeniz’deki Doğal Gaz Rezervlerinin Ekonomik ve Güvenlik Boyutuyla Türkiye Açısından Değerlendirmesi’ (2020) 16 (35) Güvenlik Strateji Dergisi
- Kahraman ÖF, ‘Doğu Akdeniz Enerji Sarmalını İsrail Enerji Politikaları Penceresinden Değerlendirmek’ (2019) Ortadoğu Etütleri
- Kaya Ş, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz’in Hukuki Statüsü ve Türkiye Cumhuriyeti İçin Stratejik Önemi’ (2007) 9 Stratejik Araştırmalar Dergisi
- Keser U, Ak G, ‘Kıbrıs Sorunu ve Deniz Hukuku Bağlamında Doğu Akdeniz’de Yapılması Gerekenler’ (2018) 1 (2) Kıbrıs Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi
- Kırval L, Özkan A, ‘The Delimitation Dispute of the Maritime Jurisdiction Areas in the Eastern Mediterranean: Turkish Perspective Based on the Equitable Principles’ (2021) 52, The Turkish Yearbook of International Relations
- Krasna J, ‘A Long Hot Summer for Eastern Mediterranean Gas Politics’ (Foreign Policy Research Institute 2023) <<https://www.fpri.org/article/2023/09/a-long-hot-summer-for-eastern-mediterranean-gas-politics/>> s.e.t. 13 Kasım 2024



Mat T Y, Köse MA, Armağan Mİ, ‘Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Doğu Akdeniz Meselesine İlişkin Güncel Siyasi Gelişmeler ve Meselenin Uluslararası Hukuk Boyutu’ (2021) 79 (3) İstanbul Hukuk Mecmuası

Mavi Vatan, ‘Doğu Akdeniz Gaz Forumu (East-Med) ve Türkiye’nin durumu’ (2024), <<https://mavivatan.net/dogu-akdeniz-gaz-forumu-ve-turkiyenin-durumu/>> s.e.t. 23 Kasım 2024

Middle East Eye, ‘Why UN legal experts say Trump’s Gaza plan breaches international law’, (2025), <<https://www.middleeasteye.net/news/why-un-legal-experts-say-trumps-gaza-plan-breaches-international-law>> s.e.t. 6 Ekim 2025

Nabiebu M vd., ‘The Israeli-Palestinian Conflict: Implications for the Principles of Distinction and Self-Defence in International Humanitarian Law’ (2024) 7 (1) GNOSI: An Interdisciplinary Journal of Human Theory and Praxis

Oktav ÖZ, ‘Ukrayna Savaşı’nın Türkiye-Rusya İlişkilerine Olası Etkileri’ (2022) 13 (23) Bilge Strateji

Oruç H, ‘İsrail ve Filistin’in Doğu Akdeniz Politikası’ (Ed.) İsmail Numan Telci ve Recep Yorulmaz, *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz* (Ortadoğu Yayınları 2020)

Özdemir V, Hasan B, ‘Uluslararası Ekonomi Politik Bir Değerlendirme: Karadeniz ve Doğu Akdeniz Deniz Alanları Sorunu’ (2018) 13 (22) Turkish Studies

Özpınar GZ, ‘İsrail-Filistin Savaşı’nın Türkiye’nin Gazze Politikasına Etkisi’ (Tudpam 2024), <<https://tudpam.org/israil-filistin-savasinin-turkiyenin-gazze-politikasina-etkisi/>> s.e.t. 25 Kasım 2024

Paralı Z, ‘Türkiye Cumhuriyeti İle Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında İmzalanan Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Uluslararası Politikaya Etkileri’ (2020) 1 (1) Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi

Rana FS, ‘To What Extent Does A State Have The Right to Claim Self-Defence Towards A Non-State Actor Acting Either Within or Outside of That State’s Territory?’ (Bachelor’s Thesis, Swedish Defence University)

Raydan N, ‘The Gaza War’s Impact on Energy Security in the East Mediterranean’ (The Washington Institute 2023)



- <<https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/gaza-wars-impact-energy-security-east-mediterranean>> s.e.t. 05 Aralık 2024
- Reuters, 'Israel's gas reserves grew by 40% over past decade' (2023)
<<https://www.reuters.com/business/energy/israels-gas-reserves-grew-by-40-over-past-decade-report-2023-06-22/>> s.e.t. 23 Kasım 2024
- Salah M, Boxer B, 'Mediterranean Sea' (Encyclopedia Britannica 2025)
<<https://www.britannica.com/place/Mediterranean-Sea>> s.e.t. 11 Kasım 2024
- Şeker BŞ, 'Doğu Akdeniz Enerji Güvenliği Eksenini: Yunanistan- GKRY'nin Muhtemel Politikaların Analizi ve Türkiye'nin Tutumu' (Ed.) Deniz Güler, Ahmet Yıldız ve İzgi Savaş, *Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz* (TASAM 2019)
- SSD, 'Mısır, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Arasında Askeri İşbirliği Anlaşması' (2021) <<https://savunmasanayiidergilik.com/tr/HaberDergilik/Misir-Yunanistan-ve-Guney-Kibris-arasinda-askeri-isbirligi-anlasmasi>> s.e.t. 23 Ekim 2024
- Taşdemir F, 'Yemen İç Savaşında Suudi Arabistan Liderliğindeki Koalisyon Devletlerinin Askeri Müdahalesi ve Uluslararası Hukuk' (Ed.) Fırat Purtaş, *Uluslararası İlişkilere Tarihsel Bir Bakış: Prof. Dr. Refet Yinanç'a Armağan* (Nobel Yayıncılık 2019)
- 'Güncel Gelişmeler Işığında İsrail'in Ulusal Güvenliğine Yönelik Tehdit ve Fırsatların Türkiye'nin Ulusal Güvenliği Üzerine Yansımaları' (Ed.) Umut Kedikli ve Gökhan Telatar *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye* (Nobel Yayıncılık 2021)
- 'İsrail'in Ulusal Güvenlik Sorunları ve Uluslararası Hukuk' (Ed.) Umut Kedikli ve Gökhan Telatar *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye* (Nobel Yayıncılık 2021)
- 'The 2022 Russia-Ukraine War from the Perspective of Jus Ad Bellum: Is International Law Strengthened?' (2022) 8 (1) Journal of Law
- The International Institute for Strategic Studies, 'Turbulence in the Eastern Mediterranean: Geopolitical, Security and Energy Dynamics' (2023)
<<https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/strategic-dossier-preview-turbulence-in-the-eastern-mediterranean/>> s.e.t. 19 Kasım 2024



Udegbulem M, 'Israel's Right of Self Defence and The Use of Civilian Facilities as Military Centers Gaza: An Appraisal International Humanitarian Law' (2022/2023) 9 Journal of Commercial and Contemporary Law

UNSC/2023/742

Yeşiltaş M, 'Gazze ve Türkiye'nin Bölgesel Diplomasisi' (Kriter Dergi 2024) <<https://kriterdergi.com/dis-politika/gazze-ve-turkiyenin-bolgesel-diplomasisi>> s.e.t. 25 Kasım 2024

Yıldız D, 'İsrail'in Akdeniz'deki Gazze Doğalgazına İlgisi Stratejik' (Su Politikaları Derneği 2023) <<https://supolitikalariderneği.org/2023/10/19/israilin-akdenizdeki-gazze-dogalgazina-ilgisi-stratejik/>> s.e.t. 13 Kasım 2024



-Çeviri / Translation-

THE IMPACT OF THE OCTOBER 7, 2023 GAZA WAR ON MARITIME JURISDICTION AND ENERGY SECURITY IN THE EASTERN MEDITERRANEAN *

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

Prof. Fatma TAŞDEMİR**

Assoc. Prof. Adem ÖZER***

ABSTRACT

The Eastern Mediterranean, as a semi-enclosed sea, has long constituted a sphere of intense struggles for sovereignty in geopolitical, geoeconomic, and geostrategic terms, both among regional states and powerful extra-regional actors. With the outbreak of the Gaza War on 7 October 2023, the contest for sovereignty in the Eastern Mediterranean has entered a new phase under international law. While Israel, under the pretext of

* Research Article, Received: 08.02.2025 / Accepted: 29.07.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1635879.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Prof. Dr., Ankara Hacı Bayram Veli University Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of International Relations (fatma.tasdemir@hbv.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-1937-4155).

*** Assoc. Prof., Ankara Hacı Bayram Veli University Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of International Relations (adem.ozar@hbv.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-6443-1032).



exercising its right of self-defense within the meaning of Article 51 of the UN Charter, has engaged in what may be characterized as “genocide” against the Palestinian people, it has simultaneously violated Palestine’s economically-oriented right to self-determination in the maritime zones claimed by Palestine in the Eastern Mediterranean. This development has also influenced the security and energy policies of other regional actors, triggering significant dynamics that may reshape the delimitation of maritime jurisdiction areas in the region. Against this backdrop, the primary objective of this article is to contribute to the literature by examining the problems and implications arising from the Gaza War with respect to the allocation of maritime zones and energy security in the Eastern Mediterranean.

Keywords: • Palestine • Israel • Occupation • Exclusive Economic Zone

ÖZ

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

Anahtar Kelimeler: • Filistin • İsrail • İşgal • Münhasır Ekonomik Bölge

INTRODUCTION

The Mediterranean Sea, being landlocked and extending from the Atlantic Ocean in the west to Asia in the east, constitutes a semi-enclosed sea separating Europe and Africa, with a surface area of approximately 970,000 nautical miles (2.5 million square kilometers).¹ The boundaries of the Eastern Mediterranean Basin are formed by the coasts of Italy, Croatia, Albania, Greece, Türkiye, Syria, Lebanon, Israel, Palestine, Egypt, Libya, the Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC), the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus (GCASC), and Tunisia.² This region encompasses an area of approximately

¹ Mostafa Salah & Baruch Boxer, “Mediterranean Sea” (Encyclopedia Britannica 2025) <<https://www.britannica.com/place/Mediterranean-Sea>> accessed 11 November 2024.

² Sertaç Hami Başeren, *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı* (Turkish Marine Research Foundation Publications No.31, 2010a) 2; Sertaç Hami Başeren, ‘Doğu



90,000 nautical miles, with a north–south extension of 340 nautical miles and an east–west extension of 450 nautical miles.³ Within the Eastern Mediterranean region lie the Adriatic Sea and the Aegean Sea which have unique characteristics and are sui generis in the world.⁴

The Eastern Mediterranean has, from past to present, held significant geo-political, geo-economic, and geo-strategic importance for both regional and extra-regional states.⁵ The Eastern Mediterranean holds unique strategic importance due to its location at the crossroads of Europe, Asia, and Africa; its access to the Indian Ocean via the Suez Canal and to the Atlantic Ocean via the Strait of Gibraltar; its connectivity to the Middle East and the Black Sea through Türkiye; as well as its role as a control point for regional maritime traffic, global sea trade, energy hubs, and pipeline routes.⁶ For Türkiye—an essential transit state in global energy transfer—the region also constitutes a maritime gateway to the Middle East.⁷ Another factor enhancing the value of the Eastern Mediterranean is the presence of the Island of Cyprus, often described as an aircraft carrier, a permanent naval base, and a strategic observation post.⁸ Moreover, the existence of the Gaza Strip has made the Eastern Mediterranean a major arena of global political conflict. Another dimension is being added to the Palestinian issue, which dates back to ancient times in the history of this region. Therefore, much of the dispute over the delimitation of jurisdictions in the Eastern Mediterranean originate from the maritime dimensions of the Cyprus and Palestinian problems.⁹

The principal factor that has brought the Eastern Mediterranean to the forefront as a new sphere of interaction for both global and regional actors has been the

Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı' (2010b) 8(14) Stratejik Araştırmalar Dergisi 132-133; Şenay Kaya, 'Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'in Hukuki Statüsü ve Türkiye Cumhuriyeti İçin Stratejik Önemi' (2007) 9 Stratejik Araştırmalar Dergisi 28-31.

³ Hakan Arıdemir and Çağatay Allı, 'Doğu Akdeniz Bölgesindeki Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmalarının Analizi' (2019) 4(10) İktisadi, İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi 192.

⁴ Kaya (n 2) 22.

⁵ Hüseyin Tamer Hava, 'Doğu Akdeniz'deki Doğal Gaz Rezervlerinin Ekonomik ve Güvenlik Boyutuyla Türkiye Açısından Değerlendirmesi', (2020) 16 (35), Güvenlik Strateji Dergisi 678.

⁶ Betül Algür, 'Kıbrıs ve Doğu Akdeniz'deki Son Uluslararası Gelişmeler Işığında Değişen Türkiye, ABD ve NATO Politikaları', (2020) 2 (2), Anadolu Strateji Dergisi 56.

⁷ Ulvi Keser and Gökhan Ak, 'Kıbrıs Sorunu ve Deniz Hukuku Bağlamında Doğu Akdeniz'de Yapılması Gerekenler' (2018) 1(2) Kıbrıs Araştırmaları ve İncelemeleri Dergisi 95.

⁸ Arıdemir and Allı (n 3) 193.

⁹ Başeren (n 2) (2010a) 1; Uğur Bayıllıoğlu, 'Filistin Devletinin Denizalanı İddialarına İlişkin Hukuki Bir Değerlendirme' (2021) 6(2) ÇÜHFD 680.



discovery of rich energy and hydrocarbon deposits in the region since the 2000s.¹⁰ The Eastern Mediterranean is estimated to contain approximately 47% of the world's proven petroleum reserves and 43% of its natural gas reserves.¹¹ In recent years, significant natural gas discoveries have been made, particularly in Israel's and Egypt's offshore areas, most notably in the Leviathan, Tamar, and Zohr fields.¹² Other littoral states—namely Türkiye, Syria, Lebanon, Greece, the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus (GCASC), and the Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC)—also possess maritime zones with potential reserves. However, as these reserves have not yet been fully proven, they remain the subject of considerable speculation.¹³ For instance, it is asserted that the GCASC's *Aphrodite* field contains 140 billion cubic meters (bcm) of proven reserves.¹⁴ In 2018, the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus (GCASC) announced the discovery of the Calypso field, followed in 2019 by the Glaucus-1 field,¹⁵ and in 2022 by a gas deposit of 70.78 billion cubic meters in Block 6, which overlaps with Türkiye's claimed maritime jurisdiction areas.¹⁶ These discoveries have triggered major disputes among regional states concerning both the ownership of these hydrocarbon resources and the transportation of the reserves to Western Europe. In addition to the littoral states, United States, Russia, the United Kingdom, and European Union member states have also engaged in intense competition, seeking to secure the largest share of these resources while capitalizing on the Eastern Mediterranean's strategic location. The disputes over maritime delimitation and energy security in the Eastern Mediterranean not only involve states but also multinational oil companies, as well as non-state armed actors such as Hezbollah, HAMAS, ISIS, and PYD/YPG.¹⁷ For Türkiye—whose energy needs are met approximately 75%

¹⁰ Burak Şakir Şeker, 'Doğu Akdeniz Enerji Güvenliği Eksenli: Yunanistan-GKRY'nin Muhtemel Politikaların Analizi ve Türkiye'nin Tutumu', in Deniz Güler, Ahmet Yıldız and İzgi Savaş, *Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz* (TASAM 2019) 289.

¹¹ Arıdemir and Allı (n 3) 193.

¹² John v Bowlus, 'Eastern Mediterranean Gas: Testing the Field' (The European Council on Foreign Relations 2020) <https://ecfr.eu/special/eastern_med/gas_fields> accessed 4 November 2024.

¹³ Volkan Özdemir and Barış Hasan, 'Uluslararası Ekonomi Politik Bir Değerlendirme: Karadeniz ve Doğu Akdeniz Deniz Alanları Sorunu' (2018) 13(22) *Turkish Studies* 410.

¹⁴ Şeker (n 10) 288; Özdemir and Hasan (n 13) 411.

¹⁵ Hava (n 5) 688.

¹⁶ CNN Türk, 'Rumlar, Türkiye ile Çakışan 6. Parselde Gaz Buldu' (2022) <<https://www.cnnturk.com/video/dunya/rumlar-turkiye-ile-cakisan-6-parselde-gaz-buldu-1828485>> accessed 12 December 2024.

¹⁷ Bowlus (n 12).



through imports—the hydrocarbon resources of the Eastern Mediterranean hold exceptional strategic value.¹⁸ The Island of Cyprus, owing to its critical geographical position, constitutes the very center of this competition.¹⁹

In recent years, significant political developments have occurred that have profoundly influenced the ongoing sovereignty struggle in the Eastern Mediterranean. The first of these developments was the wave of popular uprisings known as the “*Arab Spring*,” which began in 2011. The ensuing events, particularly in Egypt, Libya, and Syria, deeply affected regional balances both in the Middle East and in the Eastern Mediterranean. The second major development was the inclusion of the *Eastern Mediterranean Pipeline (EastMed Project)* among the EU’s Projects of Common Interest in 2015. Although the Project.²⁰ Although the project, formalized by the agreement signed in Athens on 2 January 2020, is considered economically costly and unlikely to succeed, it is nonetheless viewed as an attempt to exclude Türkiye and the Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC) from the Eastern Mediterranean.²¹ The third significant development was the establishment of the *Eastern Mediterranean Gas Forum (EMGF)* in 2019 by Egypt, Greece, Israel, Italy, Jordan, Palestine, and the GCASC. By excluding Türkiye, the TRNC, Lebanon, and Syria, the Forum’s member states have sought to cooperate on the production and consumption of regional resources, with the principal aim of transforming the Eastern Mediterranean into a new energy hub.²² Although the EMGF appears, at first glance, to prioritize economic cooperation, it also embodies a security dimension.²³ Its underlying objective is to counterbalance Türkiye in the region.

¹⁸ Zeynep Paralı, ‘Türkiye Cumhuriyeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında İmzalanan Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Uluslararası Politikaya Etkileri’ (2020) 1(1) Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi 50-51.

¹⁹ Algür (n 6) 56.

²⁰ Tülay Yıldırım Mat, Miray Azaklı Köse and Merve İspirli Armağan, ‘Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Doğu Akdeniz Meselesine İlişkin Güncel Siyasi Gelişmeler ve Meselenin Uluslararası Hukuk Boyutu’ (2021) 79(3) İstanbul Hukuk Mecmuası 1078.

²¹ Hava (n 5) 688-699.

²² Murat Ercan and Mehmet Can Kılınc, ‘Bölgesel ve Küresel Aktörlerin Ortadoğu Merkezli Doğu Akdeniz Politikaları: “Kıbrıs Çatışması ve Libya Mutabakatı”’ (2020) 2(2) Anadolu Strateji Dergisi 23.

²³ Merve Akbayır and Cem İsmail Savaş, ‘Bölgesel Güvenlik Kompleksi Kuramı’nda Yalıtıcı Kavramı: Doğu Akdeniz ve Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme’ (2021) 21(2) Akdeniz İİBF Dergisi 237.



Therefore, EMGF poses a threat to Türkiye's sovereignty.²⁴ In response to the establishment of the EMGF, Türkiye signed a maritime delimitation agreement with Libya on 27 November 2019. Entering into force on 8 December 2019, this delimitation agreement has been described as a game-changing instrument in the Eastern Mediterranean dispute.²⁵ As a countermeasure to Türkiye's unexpected move, Greece concluded a maritime delimitation agreement with Egypt on 6 August 2020.²⁶

The fourth major development shaping the dynamics of the Eastern Mediterranean dispute was Russia's unlawful invasion of Ukraine on 24 February 2022, in clear violation of international law.²⁷ In response to the invasion, Western states such as the United States, the European Union, the United Kingdom, Canada, and Australia began imposing comprehensive and stringent economic sanctions against Russia.²⁸ The prospect of a protracted conflict—commonly referred to as the “*New Cold War*”—has compelled many states, including EU members, to reassess their energy policies.²⁹ As a result of the ongoing war, the significance of the energy reserves located in the Eastern Mediterranean has further increased.³⁰

The most recent development influencing the sovereignty struggle in the Eastern Mediterranean is the operation named “Al-Aqsa Flood” launched by HAMAS against Israel on 7 October 2023, and the subsequent Israeli military response, known as “Operation Iron Swords”—or, more widely, the Gaza War. The ongoing conflict has raised significant debates and legal issues under various branches of international law, including *jus ad bellum*, *jus in bello*, and international criminal law. However, it has been observed that the implications of the 7 October Gaza War for the delimitation of maritime jurisdiction areas and

²⁴ Mavi Vatan, ‘Doğu Akdeniz Gaz Forumu (East-Med) ve Türkiye’nin Durumu’ (2024) <<https://mavivatan.net/dogu-akdeniz-gaz-forumu-ve-turkiyenin-durumu>> accessed 23 November 2024.

²⁵ Levent Kırval and Arda Özkan, ‘The Delimitation Dispute of the Maritime Jurisdiction Areas in the Eastern Mediterranean: Turkish Perspective Based on the Equitable Principles’ (2021) 52 *The Turkish Yearbook of International Relations* 97.

²⁶ Mat, Köse and Armağan (n 20) 1080.

²⁷ Fatma Taşdemir, ‘The 2022 Russia-Ukraine War from the Perspective of *Jus Ad Bellum*: Is International Law Strengthened?’ (2022) 8(1) *Journal of Law* 97-122.

²⁸ Taşdemir (n 27) 102.

²⁹ Nurşin Ateşoğlu Güney, ‘Rusya-Ukrayna Savaşı Sonrası Türkiye-AB İlişkilerinin Geleceği’ (2022) 370 *SETA* 8.

³⁰ Özden Zeynep Oktav, ‘Ukrayna Savaşı’nın Türkiye-Rusya İlişkilerine Olası Etkileri’ (2022) 13(23) *Bilge Strateji* 30.



energy security in the Eastern Mediterranean have not been sufficiently addressed in the international legal literature. Yet, this conflict has had significant repercussions for the equation concerning the delimitation of maritime zones and energy security in the region. Moreover, the collapse of the Assad regime in Syria on 8 October 2024 has further reshaped the geostrategic balance in the Eastern Mediterranean. Yet, the war has significant repercussions for both the issue of maritime delimitation and the energy security equation in the region. Accordingly, the principal aim of this article is to examine, through the lens of international law, the problems and consequences arising from the Gaza War in terms of the allocation of maritime zones and energy security in the Eastern Mediterranean, thereby contributing to the academic literature. In this context, the article will first focus on the Al-Aqsa Flood and Iron Swords operations from the perspective of regional security and their impact on the Middle East. Second, it will analyze the political and legal situation in the Eastern Mediterranean prior to the 7 October Gaza War. Third, the study will assess developments from Israel's perspective in the Eastern Mediterranean. In this context the developments in particular emphasis on the Israel–Egypt, Israel–Lebanon, Israel–GCASC, and Israel–Türkiye axes will be thoroughly examined. Fourth, developments from the perspective of the State of Palestine in the Eastern Mediterranean will be examined. Fifth, the political and legal landscape emerging in the post-war period of the Eastern Mediterranean will be analyzed. Finally, the article will present key findings and forward-looking assessments on the subject.

I. THE AL-AQSA FLOOD AND IRON SWORDS OPERATIONS IN THE CONTEXT OF REGIONAL SECURITY

On 7 October 2023, the Izz al-Din al-Qassam Brigades, the armed wing of Hamas, launched a large-scale assault against Israel under the codename “Al-Aqsa Flood.” As a result of this surprise attack, 1,200 Israelis—including 845 civilians—were killed, more than 5,000 were injured, and 251 were taken hostage.³¹ Hamas subsequently issued a 17-page report outlining the rationale behind its operation,³² claiming that the attack was a response to Israel's

³¹ Susan M. Akram, ‘The Failures of the UN in the Israel-Palestine Conflict’ (Open Global Rights 2024) <<https://www.openglobalrights.org/failures-un-israel-palestine-conflict>> accessed 7 June 2024.

³² Euronews, ‘HAMAS’tan 7 Ekim Raporu: Saldırı Savunma Eylemiydi’ (2024) <<https://tr.euronews.com/2024/01/22/HAMAS-tan-7-ekim-raporu-saldiri-savunma-eylemiydi>> accessed 6 June 2024.



“ongoing occupation” of Palestinian territories, the “blockade” imposed on the Gaza Strip, the “expansion of illegal Israeli settlements, “ the “escalating violence perpetrated by Israeli settlers, “ and rising tensions in the region.³³

In the face of Hamas’s surprise incursion, Israel invoked its inherent right of self-defense under Article 51 of the UN Charter and initiated an intensive aerial bombardment of Gaza, a territory of 140 square kilometers with a population of 2.3 million.³⁴ As a consequence of Israel’s operations, 1.7 million civilians were forcibly displaced and sought refuge in Rafah.³⁵ Israel has further tightened the blockade it has imposed since 2009 on security grounds, violating the rules of blockade by starving civilians, obstructing the entry of humanitarian aid, and subjecting the population of Gaza to collective punishment. Indeed, in its report published on 16 September 2025, the UN Commission of Inquiry on Gaza confirmed that Israel had committed the crime of genocide in Gaza.³⁶ As a result of Israel’s genocidal policies, the Gaza War—now entering its second year—has led to the death of 67,160 people, the injury of 169,679 others, and the near-total destruction of Gaza, reducing it to rubble. In response to the humanitarian catastrophe in Gaza, there has been a significant increase in the number of states recognizing Palestine, with countries such as Canada, the United Kingdom, France, Belgium, Portugal, Luxembourg, Malta, Monaco, and Australia recognizing Palestine as a state. As a result, the number of UN member states recognizing Palestine as a state has reached 157.³⁷ In the face of growing international pressure, U.S. President Trump proposed a 20-point peace plan on 29 September 2025 to bring the war to an end. The plan includes conditions such as Israel’s withdrawal from Gaza, the release of all hostages and disarmament of HAMAS, the unimpeded delivery of humanitarian aid, and the administration of

³³ Mazi Udegbum, ‘Israel’s Right of Self Defence and the Use of Civilian Facilities as Military Centers Gaza: An Appraisal of International Humanitarian Law’ (2022/2023) 9 *Journal of Commercial and Contemporary Law* 97.

³⁴ UNSC/2023/742.

³⁵ Euronews, ‘İsrail’in Kara Harekâtı İçin Refah’ı Boşaltma Emri Dış Dünyada Tepki Çekiyor’ (2024) <<https://tr.euronews.com/2024/05/06/israilin-kara-harekati-icin-refahi-bosaltma-emri-dis-dunyada-tepki-cekiliyor>> accessed 6 June 2024.

³⁶ BBC, ‘BM Komisyonu: İsrail Gazze’de Soykırım Yaptı’ (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c5y5628jmy3o>> accessed 6 October 2025.

³⁷ Anadolu Ajansı, ‘Filistin Devletini Taniyan BM Üyesi Ülkelerin Sayısı 157’ye Çıktı’ (2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/filistin-devletini-taniyan-bm-uyesi-ulkelerin-sayisi-157ye-cikti/3695956>> accessed 6 October 2025.

the region by a “Peace Council”.³⁸ Although it remains uncertain whether the proposed plan will be implemented, it is evident that it would have significant implications for the delimitation of maritime jurisdiction areas and energy security in the Eastern Mediterranean. In order to fully assess the impact and consequences of these recent and significant developments in the region, it is first necessary to examine the legal and political landscape that prevailed in the Eastern Mediterranean prior to 7 October 2023.

II. THE POLITICAL AND LEGAL LANDSCAPE IN THE EASTERN MEDITERRANEAN PRIOR TO THE 7 OCTOBER GAZA WAR

The political landscape of the Eastern Mediterranean prior to the 7 October Gaza War may be characterized as a “*period of normalization*,” largely shaped by what has been termed “*gas diplomacy*”.³⁹ The establishment of the EMGF in January 2019 constituted a concrete example of “*gas diplomacy*”.⁴⁰ The geopolitics of natural gas had become a significant force not only in terms of regional competition but also with respect to interstate cooperation, reinforcing the emerging geopolitical alignment among Greece, Cyprus, Israel, Egypt, and the Gulf States.⁴¹

During this period, the long-standing rivalry⁴² between Iran and Saudi Arabia entered a phase of de-escalation as a result of China’s mediation efforts. Ultimately, on 10 March 2023, the two states announced their agreement to restore diplomatic relations and reopen their embassies. This process of *détente* and normalization was anticipated to yield positive effects on proxy wars and

³⁸ BBC, ‘Trump’ın Gazze Planı Hangi Engellerle Karşı Karşıya?’ (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c1mxkkvpl0o>> accessed 6 October 2025.

³⁹ Mustafa Çıraklı and Nur Köprülü, ‘Why the War in Gaza Matters for the Eastern Mediterranean’ (2024) 26 *Horizons: Journal of International Relations and Sustainable Development* 147.

⁴⁰ Çıraklı and Köprülü (n 39) 149.

⁴¹ Joshua Krasna, ‘A Long Hot Summer for Eastern Mediterranean Gas Politics’ (Foreign Policy Research Institute 2023) <<https://www.fpri.org/article/2023/09/a-long-hot-summer-for-eastern-mediterranean-gas-politics>> accessed 13 November 2024.

⁴² Fatma Taşdemir, ‘Yemen İç Savaşında Suudi Arabistan Liderliğindeki Koalisyon Devletlerinin Askeri Müdahalesi ve Uluslararası Hukuk’, in Fırat Purtaş (ed), *Uluslararası İlişkilere Tarihsel Bir Bakış: Prof. Dr. Refet Yinanç’a Armağan* (Nobel Yayıncılık 2019) 339-341.



regional conflicts, with projections that it might even extend to encompass Syria.⁴³

During this period, Israel sought to consolidate its security and economic interests in the Eastern Mediterranean through diplomatic relations with both regional and global actors. In this context, Israel's engagement with the Arab world experienced a notable shift. Indeed, under the framework of the 2020 Abraham Accords, Israel normalized relations with the United Arab Emirates (UAE), Bahrain, Morocco, and Sudan. These agreements further strengthened Israel's regional security and energy strategies. It is anticipated that this trend toward reconciliation may eventually extend to include Saudi Arabia. Moreover, it is suggested that these dynamics could create conditions conducive to resolving the Palestinian issue and potentially pave the way for the establishment of a genuine Palestinian state.⁴⁴

From an international law perspective, it is useful to analyze the developments in the Eastern Mediterranean prior to the 7 October Gaza War by examining them separately from the Israeli and Palestinian standpoints.

1. The Eastern Mediterranean from the Israeli Perspective

Israel is a significant actor in shaping the geopolitical, geo-economic, geo-strategic, geo-energy, and security dynamics of the Eastern Mediterranean. As one of the states with the narrowest coastline in the region, Israel—with its 30-kilometer-long coast—has been described as a “gas island”.⁴⁵ In 2009, substantial natural gas reserves were discovered in the Tamar field, 300 billion cubic meters and the Leviathan field, 600 billion cubic meters. Over the past decade, Israel's gas reserves have increased by 40% as a result of drilling and exploration activities, rising from 780 billion cubic meters in 2012 to 1,087 billion cubic meters by the end of 2022.⁴⁶ While a total of 1,271 billion cubic

⁴³ Mustafa Caner, ‘İran-Suudi Arabistan Normalleşme Anlaşması Sebepleri ve Sonuçları’ (2023) 65 SETA 1-4.

⁴⁴ Ignazio Alcamo, ‘The Energy Security Dynamics Around the Israel-Hamas War and Their Implications for the Future of the Gaza Marine Gas Field’ (Istituto Analisi Relazioni Internazionali 2024) <https://iari.site/2024/06/11/the-energy-security-dynamics-around-the-israel-hamas-war-and-their-implications-for-the-future-of-the-gaza-marine-gas-field/#google_vignette> accessed 6 November 2024.

⁴⁵ Krasna (n 41).

⁴⁶ Reuters, ‘Israel's Gas Reserves Grew by 40% Over Past Decade’ (2023) <<https://www.reuters.com/business/energy/israels-gas-reserves-grew-by-40-over-past-decade-report-2023-06-22>> accessed 23 November 2024.



meters of gas has been consumed domestically, primarily in the energy sector, 921 billion cubic meters have been exported. Alongside the smaller Karish field, which commenced production in October 2022, the further development of Leviathan and Tamar is projected to add more than 15 billion cubic meters of supply annually by 2026. Such an increase will generate substantial revenue for Israel. The country's potential gas exports to the European Union may prove advantageous for European governments seeking to reduce their dependence on Moscow.⁴⁷ Accordingly, in light of the energy crisis that has emerged since the Russia–Ukraine war in 2022, the transportation of Israel's reserves to Europe through the most cost-effective routes has become a matter of critical importance. Hence, in the pre–October 7 period, one of Israel's primary objectives was to safeguard its vital energy security and to employ its gas reserves as a “*diplomatic instrument*” in improving relations with its Arab neighbors.⁴⁸

A. Developments along the Israel–Egypt Line

One of the significant developments in the pre-Gaza war period was Israel's expansion of its energy cooperation with Egypt. This process was also supported by the European Union. On 15 June 2022, the EU signed a Memorandum of Understanding with Egypt and Israel.⁴⁹ Pursuant to this arrangement, an agreement was reached whereby gas produced in both countries would be exported to the European continent through Egypt's two underutilized liquefied natural gas (LNG) facilities (the *Edku plant* operated by Shell and the *Damietta plant* operated by Eni).

According to figures released by the Israeli government, 63% of Israel's gas exports are directed to Egypt, while 37% are supplied to Jordan. Consequently, both countries are dependent on Israeli gas. On 9 October, two days after the surprise attack by Hamas, Israel suspended production at Tamar which is the country's second-largest gas field, for a period of five weeks due to security

⁴⁷ Noam Raydan, ‘The Gaza War's Impact on Energy Security in the East Mediterranean’ (The Washington Institute 2023) <<https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/gaza-wars-impact-energy-security-east-mediterranean>> accessed 5 December 2024.

⁴⁸ Sujata Ashwarya, ‘Natural Gas Discoveries and Israel's Energy Security’ (Georgetown Journal of International Affairs 2020) <<https://gjia.georgetown.edu/2020/05/25/natural-gas-discoveries-and-israels-energy-security>> accessed 23 October 2024.

⁴⁹ Euronews, ‘Avrupa Birliği Rusya'ya Bağımlılığını Azaltmak İçin İsrail ve Mısır ile Doğal Gaz Anlaşması İmzaladı’ (2022) <<https://tr.euronews.com/2022/06/15/israil-ile-avrupa-birligi-nin-dogal-gaz-ihracat-icin-anlasma-yapacag-duyuruldu>> accessed 23 November 2024.



concerns.⁵⁰ Subsequently, Israel's oil terminal in Ashkelon was also shut down, and crude oil imports were disrupted.⁵¹ The temporary closure of the Tamar gas facility interrupted the flow of gas to Egypt, thereby exacerbating Cairo's energy shortages and exposing its structural vulnerabilities.⁵²

B. Developments along the Israel–Lebanon Line

Since gaining independence on 22 November 1943, Lebanon has faced not only territorial border disputes⁵³ with Israel but also significant challenges concerning the delimitation of their maritime zones. The dispute emerged after Lebanon, in January 2017, divided its offshore area into ten blocks and opened Blocks 4 and 9 to international bidding. In response, Israel took a countermeasure by claiming that three of these five blocks fell within its own territorial waters and subsequently passed a law in its Knesset to formalize the determination of its maritime boundaries.⁵⁴ It is asserted that the disputed area contains an estimated 1.7 billion barrels of crude oil and 112 trillion cubic meters of natural gas reserves.⁵⁵

An important development occurred on October 7, 2022, and as a result of US mediation efforts, a historic maritime border agreement was signed between Israel and Lebanon regarding the said disputed maritime areas, based on “*equitable principles*”.⁵⁶ The Agreement both draws a border and sets out principles for the joint management of cross-border resources.⁵⁷ However, as a

⁵⁰ Antonia Dimou, ‘East Mediterranean Energy Projects Amid Israel-Hamas War’ (Modern Diplomacy 2024) <<https://moderndiplomacy.eu/2024/07/24/east-mediterranean-energy-projects-amid-israel-hamas-war>> accessed 14 October 2024.

⁵¹ Raydan (n 47).

⁵² Dimou (n 50).

⁵³ Yasin Athloğlu, ‘Lübnan’ın Güney Sınırı: Çatışma, İşgal ve Toprak İhtilafı’ (2024) 11(2) Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi 5-21.

⁵⁴ Haydar Oruç, ‘İsrail ve Filistin’in Doğu Akdeniz Politikası’, in İsmail Numan Telci and Recep Yorulmaz (eds), *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz* (Ortadoğu Yayınları 2020) 219-220.

⁵⁵ Anadolu Ajansı, ‘Doğu Akdeniz’de Lübnan-İsrail Anlaşmazlığı Türkiye’ye Yarayabilir’ (2019) <<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/dogu-akdenizde-lubnan-israil-anlasmazligi-turkiyeye-yarayabilir/1547663>> accessed 4 November 2024.

⁵⁶ Exchange of Letters Constituting a Maritime Agreement Between the State of Israel and the Lebanese Republic (with letters, 18 October 2022), Agreement Series No. 57582, signed October 27, 2022, United Nations Treaty Collection <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002806029d5&clang=_en> accessed 15 June 2025; Raydan (n 47).

⁵⁷ Yücel Acer and Sultan Şuanur Şimşek, ‘İsrail-Lübnan Deniz Sınırı Antlaşması’ (2022) 379 SETA 8.



result of Hezbollah's involvement on October 8, 2023 in the Gaza War that started on October 7, 2023, the fate of this agreement has become controversial. The controlled conflicts that started on October 8 escalated over time; on September 27, 2024, Israel killed Hezbollah's prominent leader Hassan Nasrallah, and on October 1, 2024, it invaded Lebanon once again. With the ceasefire agreement reached between the two countries on November 27, 2024, the waters have calmed down a bit in the region.⁵⁸ As a result of both Israeli attacks and the Iran-Israel war that took place in June 2025 and lasted for twelve days, Hezbollah has been significantly weakened both militarily and politically, and is no longer regarded as a regional "axis of resistance" leader. The power vacuum created by Hezbollah's decline has, in turn, brought Lebanon to the brink of a new political transformation.

C. Developments on the Israel-GCAS Line

Israel had problems with the GCAS regarding the sharing of maritime jurisdictions. Israel claims that the border of the "Yishai" gas field overlaps with the "Aphrodite" field declared by the GCAS.⁵⁹ However, on September 19, 2022, the parties agreed on these topics.⁶⁰ This agreement strengthened energy cooperation between the parties.

D. Developments on the Israel-Türkiye Line

Before October 7, the policies of Israel and Türkiye in the Eastern Mediterranean were largely shaped around the axes of maritime jurisdictions, energy resources, regional alliances, and geopolitical competition. In fact, Israel does not have a maritime border with Türkiye, but the issue of transporting natural gas reserves from Israel to Europe is of great importance for both countries. The East-Med Pipeline Project, which aims to transport natural gas extracted from areas within the jurisdictions of the GCAS and Israel in the Eastern Mediterranean to Europe via Greece and Italy, was officially approved with an agreement signed in Athens on January 2, 2020.⁶¹ With the Eastern Mediterranean Pipeline Agreement, it is

⁵⁸ Anadolu Ajansı, 'İsrail Ordusu, Lübnan ile Yaptığı Ateşkes Anlaşmasını İhlal Etmeyi Sürdürüyor', (2024), <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ordusu-lubnan-ile-yaptigi-ateskes-anlasmasini-ihlal-etmeyi-surduruyor/3410464>> accessed 17 December 2024.

⁵⁹ Anadolu Ajansı, 'İsrail ile GKRY Arasında Gaz Sahası Krizi', (2019), <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ile-guney-kibris-rum-yonetimi-arasinda-gaz-sahasi-krizi/1668787>> accessed 5 November 2024.

⁶⁰ Acer and Şimşek (n 57) 8.

⁶¹ Mat, Köse and Armağan (n 20) 1078.



planned to transport 12 billion cubic meters of natural gas per year. The cost of the pipeline is estimated to be between 6-15 billion dollars.⁶² This agreement is pushing the countries in the region to align and form blocs with each other.⁶³ During this period, Israel wanted to chart its natural gas energy policy with the GCAS, Greece, and Egypt. Because political relations between Türkiye and Israel had reached a breaking point due to events such as “one minute” in 2009, the “low seat crisis” in 2010, and the “Mavi Marmara raid” on May 31, 2010.⁶⁴ Israel tried to fill the “strategic void and isolation left by Türkiye by making agreements in economic, military, and defense fields with regional and extra-regional states”. In addition to the East-Med Pipeline Project, among the agreements made in the recent period are the April 9, 2021, Military Cooperation Agreement between Greece-Egypt-GCAS;⁶⁵ the April 18, 2021, Israel-Greece Defense Procurement Agreement;⁶⁶ and the September 15, 2020, Israel-UAE-Bahrain Normalization Agreement.⁶⁷ The Russia-Ukraine War that started on February 24, 2022, led to the reshaping of political and legal balances in the Eastern Mediterranean. Türkiye’s star shone again during this period.⁶⁸ Subsequently, with the February 7, 2023, earthquake, Türkiye began to normalize its relations with regional powers such as Greece, the UAE, Egypt, Saudi Arabia, including Israel, and softened its “Blue Homeland” doctrine.⁶⁹

⁶² Gamze Alper, ‘Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Doğu Akdeniz’deki Münhasır Ekonomik Bölge İlanları ve Sınırlandırmaları: Türkiye’nin Güvenliği ve KKTC Üzerindeki Etkiler’, (2020) 2 (2) Anadolu Strateji Dergisi 33.

⁶³ Ömer Fuad Kahraman, ‘Doğu Akdeniz Enerji Sarmalını İsrail Enerji Politikaları Penceresinden Değerlendirmek’, (2019) Ortadoğu Etütleri 430-431.

⁶⁴ Fatma Taşdemir, ‘Güncel Gelişmeler Işığında İsrail’in Ulusal Güvenliğine Yönelik Tehdit ve Fırsatların Türkiye’nin Ulusal Güvenliği Üzerine Yansımaları’, in Umut Kedikli and Gökhan Telatar (eds), *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye* (Nobel Yayıncılık 2021) 235-236.

⁶⁵ SSD, ‘Mısır, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Arasında Askeri İşbirliği Anlaşması’, (2021) <<https://savunmasanayiidergilik.com/tr/HaberDergilik/Misir-Yunanistan-ve-Guney-Kibris-arasında-askeri-isbirligi-anlasmasi>> accessed 23 October 2024.

⁶⁶ Euronews, ‘İsrail ile Yunanistan Arasında Bugüne Kadarki En Büyük Savunma Anlaşması İmzalandı’, (2021) <<https://tr.euronews.com/2021/04/18/israil-ile-yunanistan-aras-nda-bugune-kadarki-en-buyuk-savunma-anlasmasi-imzalandi>> accessed 23 November 2024.

⁶⁷ Euronews, ‘İsrail, BAE ve Bahreyn Arasında Varılan İlişkilerin Normalleştirilmesi Anlaşması İmzalandı’, (2020) <<https://tr.euronews.com/2020/09/15/israil-bae-ve-bahreyn-aras-nda-varilan-iliskilerin-normallestirilmesi-anlasmasi-abd-de-imza>> accessed 23 November 2024.

⁶⁸ Oktav (n 30) 18-19.

⁶⁹ The International Institute for Strategic Studies, ‘Turbulence in the Eastern Mediterranean: Geopolitical, Security and Energy Dynamics’, (2023) <<https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/strategic-dossier-preview-turbulence-in-the-eastern-mediterranean>> accessed 19 November 2024.



However, the October 7, 2023, Gaza War quickly ended the political normalization process with Israel. In the post-Gaza War period, should the peace plan be implemented, it can be argued that while political relations between the parties may remain low-profile, cooperation in areas such as energy and trade is likely to continue at a high level.

2. The Eastern Mediterranean Policy from the Perspective of the State of Palestine

The Gaza Strip is a long and narrow region, surrounded by Israel to the north and east, Egypt to the south, and the Mediterranean to the west, approximately 41 kilometers long and 10 kilometers wide, covering a total area of 365 square kilometers.⁷⁰ Due to the existence of the Gaza Strip, Palestine is a coastal state in the Eastern Mediterranean. The Palestinian problem is a deep-rooted problem with religious, political, and historical reasons.⁷¹ With its unilateral Declarations in 2015 and 2019 determining and declaring its maritime jurisdictions in the Eastern Mediterranean, Palestine has now spread the Palestinian problem to the maritime domain as well.⁷² Now, the sharing of maritime jurisdictions and the dimension of energy security have been added to the causes of the Israel-Palestine dispute.

Under the framework agreement signed between Palestine and Israel in 1999, the right to use the Gaza Marine area, where the first hydrocarbon discovery was made in the Eastern Mediterranean, was given to Palestine for a period of 35 years. The Palestinian administration, through an agreement it made in 2000, transferred the operating license of the region to a consortium led by the British gas company British Gas (BG) for a period of 25 years. BG, in its exploration in the field approximately 36 km off the coast, discovered a natural gas reserve of 32 billion cubic meters.⁷³ It was predicted that the reliable gas reserves found in this area would be worth 4 billion dollars and would meet Palestine's energy

⁷⁰ BBC, 'İsrail-Filistin Sorunu: Gazze Şeridi'ne İsrail Neden Abluka Uyguluyor, Bölgede Yaşam Nasıl?', (2021), <<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-57065624>> accessed 12 December 2024.

⁷¹ Miebaka Nabiebu and others, 'The Israeli-Palestinian Conflict: Implications for the Principles of Distinction and Self-Defence in International Humanitarian Law', (2024) 7 (1) GNOSI: An Interdisciplinary Journal of Human Theory and Praxis 135.

⁷² Bayıllıoğlu (n 9) 680.

⁷³ Alcamo (n 44).



needs for 15 years.⁷⁴ However, the Israeli government, citing the Second Intifada that started in 2000, declared area L a security zone by a decision, and as a result of this decision, limited the area accessible to Palestinians to 20 miles.⁷⁵

Israel's withdrawal from Gaza in 2005 was a symbolic withdrawal.⁷⁶ In 2007, disagreements between Al-Fatah and HAMAS due to the leadership struggle in the Gaza Strip turned into violent conflicts between the parties. Al-Fatah was expelled from Gaza in 2007, and HAMAS took control of social, economic, and political life in Gaza. Israel, on the other hand, began to impose an indefinite and strict land, air, and sea blockade on Gaza on January 3, 2009. The strictly enforced Israeli blockade on Gaza subjected the people of Gaza to “*collective punishment*”.⁷⁷ With the Gaza blockade, all of Palestine's rights regarding its maritime jurisdictions were taken away.

Palestine, as a sovereign state with a coast on the Eastern Mediterranean, became a party to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) on January 2, 2015. On August 31, 2015, with a unilateral Declaration, Palestine notified that it had delimited the territorial sea, contiguous zone, continental shelf, and Exclusive Economic Zone (EEZ) area of the State of Palestine in accordance with UNCLOS but did not provide any coordinates. On October 24, 2019, with another unilateral Declaration, it stated that the territorial sea, contiguous zone, continental shelf, and EEZ areas of the State of Palestine and the baselines from which these areas are measured were delimited within the framework of Articles 3, 4, 5, 33, and 57 of UNCLOS, and determined clear coordinates. Palestine applied normal baselines and declared a 12-mile territorial sea, a 24-mile contiguous zone, and a 200-nautical-mile continental shelf and EEZ area. It was stated that in case of overlap, problems would be resolved through judicial means, taking into account “*principles of international law*” and the “*principle of equity*”.⁷⁸ Thus, the State of Palestine objected to the GCAS-

⁷⁴ Dursun Yıldız, ‘İsrail’in Akdeniz’deki Gazze Doğalgazına İlgisi Stratejik’, (Su Politikaları Derneği 2023) <<https://supolitikalaridernegi.org/2023/10/19/israilin-akdenizdeki-gazze-dogalgazina-ilgisi-stratejik>> accessed 13 November 2024.

⁷⁵ Oruç (n 54) 222.

⁷⁶ Fawad Siddiq Rana, ‘To What Extent Does a State Have the Right to Claim Self-Defence Towards a Non-State Actor Acting Either Within or Outside of That State’s Territory?’, (Bachelor’s Thesis, Swedish Defence University) 24-25.

⁷⁷ Fatma Taşdemir, ‘İsrail’in Ulusal Güvenlik Sorunları ve Uluslararası Hukuk’, in Umut Kedikli and Gökhan Telatar (eds), *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye* (Nobel Yayıncılık 2021) 206-210.

⁷⁸ Bayılıoğlu (n 9) 684.



Israel-Egypt junction with its unilateral acts.⁷⁹ Israel and Egypt objected to these delimitation acts. While Israel claimed that Palestine was not a state, Egypt raised its objections within the framework of the law of delimitation.⁸⁰ As a result, in the period before October 7, Israel was applying “*de facto occupation*” over Palestine’s maritime jurisdictions and was not allowing Palestine to develop its natural resources independently.

The reaching of a preliminary agreement in June 2023 between Israel, the Palestinian Authority, and Egypt on cooperation for the development of the Gaza Marine Gas Field quietly opened a window of opportunity for the effective use of energy resources and ensuring regional stability. According to the decision, a consortium led by the Egyptian EGAS would oversee gas extraction, Egypt would purchase the gas and transport it via a pipeline to the port city of Arish, thus facilitating LNG exports to Europe.⁸¹ This decision suggested that Israel preferred limited cooperation with Palestine rather than a policy of “*total isolation*” towards Palestine.⁸² However, with the start of the October 7 Gaza War, this window of opportunity closed.

After October 7, Israel evacuated and militarily occupied Gaza. While conflicts continued in Gaza, Israel announced on October 29, 2023, that it had granted licenses to six international companies to conduct natural gas exploration in areas considered Palestine’s maritime jurisdiction area under international law.⁸³ This initiative once again violated international law. Because Israel is an occupying power in the Gaza Strip⁸⁴ and the occupying power disposing of or having authority over these resources means a violation of Palestine’s sovereignty.

III. THE PROBLEM OF MARITIME JURISDICTIONS AND ENERGY SECURITY IN THE EASTERN MEDITERRANEAN AFTER THE OCTOBER 7 GAZA WAR

The Gaza War, which began on 7 October 2023 and has entered its second year, has significantly altered the geopolitical balance in the Eastern Mediterranean

⁷⁹ Bayıllıoğlu (n 9) 720.

⁸⁰ Bayıllıoğlu (n 9) 723.

⁸¹ Alcamo (n 44).

⁸² Alcamo (n 44).

⁸³ Alcamo (n 44).

⁸⁴ Acer and Şimşek (n 57) 11; Rana (n 76) 24-25.



and has had far-reaching implications at both regional and global levels in legal, political, economic, security, and humanitarian terms.

From the Palestinian perspective, by the end of the two-year-long war, the death toll had reached 67,000, leaving Palestine in a state of severe devastation and rendering it virtually uninhabitable. By the fifteenth month of the war, 60% of the buildings in the Gaza Strip had been damaged, and hospitals, schools, agricultural lands, and critical infrastructure systems had been severely destroyed. During this process, 1.8 million people in Gaza faced famine, poverty increased by 100%, and the Gaza economy experienced the largest economic contraction with an 86% shrinkage. According to the UNCTAD report, the cost of the war is 18.5 million dollars. This amount is approximately seven times Gaza's gross domestic product in 2022, and according to the World Bank, it is predicted that it could take 350 years to return Gaza's economy to its 2022 level.⁸⁵

The 7 October Gaza War has further exacerbated the uncertainties regarding the future of the Gaza Strip and the Palestinian state. In particular, the Gaza plan introduced by the Trump administration on 29 September 2025 has created a new turning point in the regional security architecture and the process of Palestinian statehood. Although the plan ostensibly emphasizes economic development and stability, it effectively undermines Palestinian self-determination by limiting the political sovereignty of Gaza. This situation contradicts the principle of the Palestinian people's right to self-determination as articulated in United Nations General Assembly Resolutions 181 (II) and 3236 (XXIX). Legitimized through Israeli security concerns, this approach perpetuates the fragmented status of Palestinian territories and further weakens Palestine's capacity to be recognized as a state under international law. Therefore, while the plan may offer short-term economic gains, it will, in the long run, erode fundamental elements such as sovereignty, territorial integrity, and political self-governance, thereby delaying Palestine's attainment of full statehood. Moreover, imposing peace through

⁸⁵ BBC, 'Haritalarla Yıkım: Gazze 15 Ayda Nasıl Değişti?', (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/crlkk91kwn5o>> accessed 21 January 2025.



disregard for the principles of law and justice will inevitably generate greater injustice, violence, and instability in the future.⁸⁶

Since 7 October 2023, Israel's multi-layered conflict engagements with Gaza, Hezbollah, Hamas, Iran, and the Houthis have presented significant opportunities for the Israeli state. During this period, Israel has reasserted its deterrence against asymmetric threats, deepened security coordination with the United States and Western allies, and consolidated its position as a central actor in the regional defense architecture. However, the humanitarian devastation caused in Gaza has led to Israel being recognized as a genocidal state, resulting in a loss of international legitimacy.

Looking at the Israel-Türkiye line, the Gaza War that started on October 7, 2023, first of all affected Türkiye-Israel relations and ended the political normalization process between the two countries that had just begun before the Gaza War. Türkiye's initial reaction to HAMAS's October 7 attack was a call for restraint to the parties. It undertook to mediate the release of hostages by HAMAS; it offered guarantees. However, as the destructive effects of Israel's disproportionate military intervention in Gaza increased, Ankara's attitude towards Israel became increasingly harsh. Türkiye first recalled its ambassador; stopped energy agreements; organized support demonstrations for Gaza; launched a widespread boycott campaign against Israeli products; called internationally for an arms embargo on Israel; strove for Israel to be tried in international court for the crimes it committed; imposed trade restrictions on Israel to pressure the Tel Aviv administration; opposed Western countries recognizing HAMAS as a terrorist organization and strongly defended its stance on this issue in international platforms; conducted intense lobbying for the lifting of the blockade; and ensured that the two-state solution remained on the agenda.⁸⁷

Looking at the Israel-Lebanon line, with the Gaza War that started on October 7, 2023, Lebanon-Israel relations deteriorated once again. Conflicts between the Israeli army and Hezbollah, which wanted to support HAMAS, started on

⁸⁶ Middle East Eye, 'Why UN legal experts say Trump's Gaza plan breaches international law', (2025) <<https://www.middleeasteye.net/news/why-un-legal-experts-say-trumps-gaza-plan-breaches-international-law>> accessed 6 October 2025.

⁸⁷ Gizem Zeynep Özpinar, 'İsrail-Filistin Savaşı'nın Türkiye'nin Gazze Politikasına Etkisi', (Tudpam 2024), <<https://tudpam.org/israil-filistin-savasinin-turkiyenin-gazze-politikasina-etkisi>> accessed 25 November 2024.



October 8, 2023, and continued until the ceasefire agreement reached on November 27, 2024. During this time, according to the Lebanese Ministry of Health, more than 3,500 people lost their lives in Israel's attacks on Lebanon, more than 15,000 people were injured, and 1.2 million people, a quarter of Lebanon's population, were forced to leave their homes.⁸⁸ At this point, the "energy diplomacy" between the two parties in the pre-Gaza War period has collapsed. Israel is trying to build a Lebanon without Hezbollah. In this process, the already weak Lebanese government has become even weaker. Hezbollah's actions against Israel to support Gaza also affected the internal political structure in Lebanon, creating a new risk factor for Lebanon's national security. It also had serious negative effects on Lebanon's fragile energy sector, which has been in a financial crisis since 2020. The sovereignty rights of an increasingly weakened Lebanon over its maritime jurisdictions and potential energy resources have become more open to debate.

Looking at the Israel, Egypt, and Jordan line, Israel has maintained bilateral relations with these countries since the peace agreements it signed with them in 1979 and 1994. Relations with these countries are also very important for ensuring Israel's security in the Eastern Mediterranean. These two countries supported Israel in the face of HAMAS's October 7 attack. However, due to the strong sympathy of the peoples of Egypt and Jordan for Palestine, these two countries faced internal political pressures. Reactions to maintaining trade relations with Israel increased. This situation complicated both the domestic and foreign policies of Egypt and Jordan.⁸⁹

Looking at the Israel-GCAS line, the Gaza War of October 7, 2023, further deepened security and energy cooperation between Israel and the GCAS. In the coming period, energy and regional security cooperation projects between the two countries will continue to be important.

CONCLUSION

The Eastern Mediterranean region has always been of great geopolitical, geo-economic, and geo-strategic importance both for regional states and powerful states outside the region. The energy reserves discovered in the region since the

⁸⁸ Euronews, 'İsrail Beyrut'a Bir Hafta İçinde Dördüncü Saldırısını Gerçekleştirdi: En Az 11 Kişi Öldü', (2024) <<https://tr.euronews.com/my-europe/2024/11/23/israil-beyruta-bir-hafta-icinde-dorduncu-saldirisini-gerceklestirdi-en-az-11-kisi-oldu>> accessed 25 November 2024.

⁸⁹ Çıraklı and Köprülü (n 39) 150-151.



2000s have turned the region into a basin of key importance where struggles for sovereignty have increased even more. The Gaza War, which began on 7 October 2023 and is still ongoing, has opened the door to significant developments that will not only affect Israel and Palestine but also reshape the maritime jurisdiction, security, and energy policies of other actors in the Eastern Mediterranean region.

First of all, the October 7 Gaza War shelved the two-state solution plans and further obscured the future of the Palestinian state. Israel, which has long rejected Palestine's sovereignty claims in its maritime jurisdictions and seen energy discoveries in the region as a priority for its own security, used HAMAS's October 7 attack as a pretext to reoccupy Gaza. Thus, it further increased its dominance over the governance and maritime jurisdictions of Gaza. Under these conditions, the chance of implementing the consensus decision reached in June 2023 has disappeared. Israel has strengthened its plan to create a buffer zone stretching from north to south between Gaza and its own border to prevent "surprise" attacks like October 7 against itself in the future. This scenario that Israel is trying to stage in Gaza means the denial of the Palestinians' right to external and economic self-determination. This situation means that the sovereignty claims over maritime borders and energy areas between Israel and Palestine in the Eastern Mediterranean will continue to be an area of conflict. Palestine is a state under international law, and it is its sovereign right to declare an exclusive economic zone beyond the territorial sea and continental shelf off the coast of Gaza within the framework of its right to economic self-determination and to benefit from all living and non-living natural resources in these maritime areas. What should be legally in the post-Gaza War period is the recognition of the State of Palestine by the international community and its becoming a UN member state. However, global politics will determine the fate of Gaza and the Palestinian state in line with the interests of global powers.

The October 7 Gaza War ended the normalization process in the Eastern Mediterranean region and increased the risk of competition between regional states turning into armed conflicts and spreading. The permanent occupation of Gaza and its energy resources by Israel will undoubtedly further increase tension and instability in the region, significantly affecting regional cooperation and energy security and sea lane security. This situation may necessitate the revision of agreements determining maritime borders between states in the region and, if necessary, the start of renegotiations.



BIBLIOGRAPHY

- Acer Y, Şimşek SŞ, ‘İsrail-Lübnan Deniz Sınırı Antlaşması’ (2022) 379 SETA
- Akbayır M, Savaş Cİ, ‘Bölgesel Güvenlik Kompleksi Kuramı’nda Yalıtıcı Kavramı: Doğu Akdeniz ve Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme’ (2021) 21 (2) Akdeniz İİBF Dergisi
- Akram SM, ‘The failures of the UN in the Israel-Palestine Conflict’ (Open Global Rights 2024) <<https://www.openglobalrights.org/failures-un-israel-palestine-conflict/>> accessed 7 Haziran 2024
- Alcamo I, ‘The energy security dynamics around the Israel-Hamas war and their implications for the future of the Gaza Marine gas field’ (Istituto Analisi Relazioni Internazionali 2024) < https://iari.site/2024/06/11/the-energy-security-dynamics-around-the-israel-hamas-war-and-their-implications-for-the-future-of-the-gaza-marine-gas-field/#google_vignette> accessed 6 Kasım 2024
- Algür B, ‘Kıbrıs ve Doğu Akdeniz’deki Son Uluslararası Gelişmeler Işığında Değişen Türkiye, ABD ve NATO Politikaları’ (2020) 2 (2) Anadolu Strateji Dergisi
- Alper G, ‘Uluslararası Hukuk Çerçevesinde Doğu Akdeniz’deki Münhasır Ekonomik Bölge İlanları ve Sınırlandırmaları: Türkiye’nin Güvenliği ve KKTC Üzerindeki Etkiler’ (2020) 2 (2) Anadolu Strateji Dergisi
- Anadolu Ajansı, ‘Doğu Akdeniz’de Lübnan İsrail Anlaşmazlığı Türkiye’ye Yarayabilir’ (2019) <<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/dogu-akdenizde-lubnan-israil-anlasmazligi-turkiyeye-yarayabilir/1547663>> accessed 4 Kasım 2024
- ‘İsrail ile GKRY Arasında Gaz Sahası Krizi’ (2019) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ile-guney-kibris-rum-yonetimi-arasinda-gaz-sahasi-krizi/1668787>> accessed 5 Kasım 2024
- ‘6 Soruda İsrail’in İşgalini Genişlettiği Suriye’deki Golan Tepeleri’ (2024) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/-6-soruda-israilin-iskalini-genislettigi-suriyedeki-golan-tepeleri/3421373>> accessed 19 Ocak 2024
- ‘İsrail Ordusu, Lübnan ile Yaptığı Ateşkes Anlaşmasını İhlal Etmeyi Sürdürüyor’ (2024) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/israil-ordusu-lubnan-ile-yaptigi-ateskes-anlasmagini-ihlal-etmeyi-surduruyor/3410464>> accessed 17 Aralık 2024



- ‘Filistini Devletini Tanıyan BM Üyesi Ülkelerin Sayısı 157’ye Çıktı’ (2025) <<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/filistin-devletini-taniyan-bm-uyesi-ulkelerin-sayisi-157ye-cikti/3695956>> accessed 6 October 2025
- Aridemir H, Allı Ç, ‘Doğu Akdeniz Bölgesindeki Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmalarının Analizi’ (2019) 4 (10) İktisadi, İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi
- Ashwarya S, ‘Natural Gas Discoveries and Israel’s Energy Security’ (Georgetown Journal of International Affairs 2020) <<https://gjia.georgetown.edu/2020/05/25/natural-gas-discoveries-and-israels-energy-security/>> 23 Ekim 2024
- Atlioğlu Y, ‘Lübnan’ın Güney Sınırı: Çatışma, İşgal ve Toprak İhtilafı’ (2024) 11 (2) Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi
- Başeren SH, ‘Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı’ (2010b) 8(14) Stratejik Araştırmalar Dergisi
- *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı* (Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No.31 2010a)
- Bayıllıoğlu U, ‘Filistin Devletinin Deniz Alanı İddialarına İlişkin Hukuki Bir Değerlendirme’ (2021) 6 (2) ÇÜHFD
- BBC ‘İsrail-Filistin Sorunu: Gazze Şeridi’ne İsrail Neden Abluka Uyguluyor, Bölgede Yaşam Nasıl?’ (2021) <<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-57065624>> accessed 12 Aralık 2024
- ‘Haritalarla Yıkım: Gazze 15 Ayda Nasıl Değişti?’ (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/crlkk91kwn5o>> accessed 21 Ocak 2025
- ‘BM Komisyonu: İsrail Gazze’de Soykırım Yaptı’ (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c5y5628jmy3o>> accessed 6 October 2025
- ‘Trump’ın Gazze Planı Hangi Engellerle Karşı Karşıya?’ (2025) <<https://www.bbc.com/turkce/articles/c1mxkkvvp10o>> accessed 6 October 2025
- Bowlus J V, ‘Eastern Mediterranean Gas: Testing the Field’ (The European Council on Foreign Relations 2020) <https://ecfr.eu/special/eastern_med/gas_fields> accessed 4 Kasım 2024



Caner M, ‘İran-Suudi Arabistan Normalleşme Anlaşması Sebepleri ve Sonuçları’ (2023) 65 SETA

Çıraklı M, Köprülü N, ‘Why the War in Gaza Matters for the Eastern Mediterranean’ (2024) 26 Horizons: Journal of International Relations and Sustainable Development

CNN Türk, ‘Rumlar, Türkiye ile Çakışan 6. Parselde Gaz Buldu’ (2022) <<https://www.cnnturk.com/video/dunya/rumlar-turkiye-ile-cakisan-6-parselde-gaz-buldu-1828485>> accessed 12 Aralık 2024

Dimou A, ‘East Mediterranean Energy Projects amid Israel-Hamas War’ (Modern Diplomacy 2024) <<https://moderndiplomacy.eu/2024/07/24/east-mediterranean-energy-projects-amid-israel-hamas-war/>> accessed 14 Ekim 2024

Ercan M, Kılınç MC, ‘Bölgesel ve Küresel Aktörlerin Ortadoğu Merkezli Doğu Akdeniz Politikaları “Kıbrıs Çatışması ve Libya Mutabakatı” (2020) 2 (2) Anadolu Strateji Dergisi

Euronews, ‘İsrail, BAE ve Bahreyn Arasında Varılan İlişkilerin Normalleştirilmesi Anlaşması İmzalandı’ (2020) <<https://tr.euronews.com/2020/09/15/israil-bae-ve-bahreyn-aras-nda-var-lan-iliskilerin-normallestirilmesi-anlasmas-abd-de-imza>> accessed 23 Kasım 2024

— ‘İsrail ile Yunanistan Arasında Bugüne Kadarki En Büyük Savunma Anlaşması İmzalandı’ (2021) <<https://tr.euronews.com/2021/04/18/israil-ile-yunanistan-aras-nda-bugune-kadarki-en-buyuk-savunma-anlasmas-imzalandi>> accessed 23 Kasım 2024

— ‘Avrupa Birliği Rusya’ya bağımlılığını azaltmak için İsrail ve Mısır ile doğal gaz anlaşması imzaladı’ (2022) <<https://tr.euronews.com/2022/06/15/israil-ile-avrupa-birligi-nin-dogal-gaz-ihracat-icin-anlasma-yapacag-duyuruldu>> 23 Kasım 2024

— ‘HAMAS’tan 7 Ekim Raporu: Saldırı Savunma Eylemiydi’ (2024) <<https://tr.euronews.com/2024/01/22/HAMAS-tan-7-ekim-raporu-saldiri-savunma-eylemiydi>> accessed 6 Haziran 2024

— ‘İsrail Beyrut’a Bir Hafta İçinde Dördüncü Saldırısını Gerçekleştirdi: En Az 11 Kişi Öldü’ (2024) <<https://tr.euronews.com/my-europe/2024/11/23/israil->



beyruta-bir-hafta-icinde-dorduncu-saldirisini-gerceklestirdi-en-az-11-kisi-
oldu> 25 Kasım 2024

— ‘İsrail’in kara harekâtı için Refah’ı boşaltma emri dış dünyada tepki çekiyor’
(2024) <<https://tr.euronews.com/2024/05/06/israilin-kara-harekati-icin-refahi-bosaltma-emri-dis-dunyada-tepki-cekiliyor>> accessed 6 Haziran 2024

Exchange of Letters Constituting a Maritime Agreement Between the State of
Israel and the Lebanese Republic (with letters, 18 October 2022), Agreement
Series No. 57582, signed October 27, 2022, registered December 22, 2022,
United Nations Treaty Collection,
<[https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002806029d5](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002806029d5&clang=_en.)
&clang=_en.> accessed 15 Haziran 2025

Güney NA, ‘Rusya-Ukrayna Savaşı sonrası Türkiye-AB İlişkilerinin Geleceği’
(2022) 370 SETA

Hava HT, ‘Doğu Akdeniz’deki Doğal Gaz Rezervlerinin Ekonomik ve Güvenlik
Boyutuyla Türkiye Açısından Değerlendirmesi’ (2020) 16 (35) Güvenlik
Strateji Dergisi

Kahraman ÖF, ‘Doğu Akdeniz Enerji Sarmalını İsrail Enerji Politikaları
Penceresinden Değerlendirmek’ (2019) Ortadoğu Etütleri

Kaya Ş, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz’in Hukuki
Statüsü ve Türkiye Cumhuriyeti İçin Stratejik Önemi’ (2007) 9 Stratejik
Araştırmalar Dergisi

Keser U, Ak G, ‘Kıbrıs Sorunu ve Deniz Hukuku Bağlamında Doğu Akdeniz’de
Yapılması Gerekenler’ (2018) 1 (2) Kıbrıs Araştırmaları ve İncelemeleri
Dergisi

Kırval L, Özkan A, ‘The Delimitation Dispute of the Maritime Jurisdiction Areas
in the Eastern Mediterranean: Turkish Perspective Based on the Equitable
Principles’ (2021) 52, The Turkish Yearbook of International Relations

Krasna J, ‘A Long Hot Summer for Eastern Mediterranean Gas Politics’ (Foreign
Policy Research Institute 2023) <<https://www.fpri.org/article/2023/09/a-long-hot-summer-for-eastern-mediterranean-gas-politics/>> accessed 13
Kasım 2024

Mat TY, Köse M A, Armağan M İ, ‘Türkiye ile Avrupa Birliği Arasında Doğu
Akdeniz Meselesine İlişkin Güncel Siyasi Gelişmeler ve Meselenin
Uluslararası Hukuk Boyutu’ (2021) 79 (3) İstanbul Hukuk Mecmuası



Mavi Vatan, ‘Doğu Akdeniz Gaz Forumu (East-Med) ve Türkiye’nin durumu’ (2024), <<https://mavivatan.net/dogu-akdeniz-gaz-forumu-ve-turkiyenin-durumu/>> accessed 23 Kasım 2024

Middle East Eye, ‘Why UN legal experts say Trump’s Gaza plan breaches international law’ (2025), <<https://www.middleeasteye.net/news/why-un-legal-experts-say-trumps-gaza-plan-breaches-international-law>> accessed 6 October 2025

Nabiebu M vd., ‘The Israeli-Palestinian Conflict: Implications for the Principles of Distinction and Self-Defence in International Humanitarian Law’ (2024) 7 (1) GNOSI: An Interdisciplinary Journal of Human Theory and Praxis

Oktav ÖZ, ‘Ukrayna Savaşı’nın Türkiye-Rusya İlişkilerine Olası Etkileri’ (2022) 13 (23) Bilge Strateji

Oruç H, ‘İsrail ve Filistin’in Doğu Akdeniz Politikası’ (Ed.) İsmail Numan Telci ve Recep Yorulmaz, *Uluslararası Siyasette Doğu Akdeniz* (Ortadoğu Yayınları 2020)

Özdemir V, Hasan B, ‘Uluslararası Ekonomi Politik Bir Değerlendirme: Karadeniz ve Doğu Akdeniz Deniz Alanları Sorunu’ (2018) 13 (22) Turkish Studies

Özpınar GZ, ‘İsrail-Filistin Savaşı’nın Türkiye’nin Gazze Politikasına Etkisi’ (Tudpam 2024), <<https://tudpam.org/israil-filistin-savasinin-turkiyenin-gazze-politikasina-etkisi/>> accessed 25 Kasım 2024

Paralı Z, ‘Türkiye Cumhuriyeti İle Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında İmzalanan Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırasının Uluslararası Politikaya Etkileri’ (2020) 1 (1) Nazilli İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi

Rana FS, ‘To What Extent Does A State Have The Right to Claim Self-Defence Towards A Non-State Actor Acting Either Within or Outside of That State’s Territory?’ (Bachelor’s Thesis, Swedish Defence University)

Raydan N, ‘The Gaza War’s Impact on Energy Security in the East Mediterranean’ (The Washington Institute 2023) <<https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/gaza-wars-impact-energy-security-east-mediterranean>> accessed 05 Aralık 2024



Reuters, 'Israel's gas reserves grew by 40% over past decade' (2023) <<https://www.reuters.com/business/energy/israels-gas-reserves-grew-by-40-over-past-decade-report-2023-06-22/>> accessed 23 Kasım 2024

Salah M, Boxer B, 'Mediterranean Sea' (Encyclopedia Britannica 2025) <<https://www.britannica.com/place/Mediterranean-Sea>> accessed 11 Kasım 2024

Şeker B Ş, 'Doğu Akdeniz Enerji Güvenliği Eksen: Yunanistan- GKRY'nin Muhtemel Politikaların Analizi ve Türkiye'nin Tutumu' (Ed.) Deniz Güler, Ahmet Yıldız ve İzgi Savaş, *Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz* (TASAM 2019)

SSD, 'Mısır, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Arasında Askeri İşbirliği Anlaşması' (2021) <<https://savunmasanayiidergilik.com/tr/HaberDergilik/Misir-Yunanistan-ve-Guney-Kibris-arasinda-askeri-isbirligi-anlasmasi>> accessed 23 Ekim 2024

Taşdemir F, 'Yemen İç Savaşında Suudi Arabistan Liderliğindeki Koalisyon Devletlerinin Askeri Müdahalesi ve Uluslararası Hukuk' (Ed.) Fırat Purtaş, *Uluslararası İlişkilere Tarihsel Bir Bakış: Prof. Dr. Refet Yinanç'a Armağan* (Nobel Yayıncılık 2019)

— 'Güncel Gelişmeler Işığında İsrail'in Ulusal Güvenliğine Yönelik Tehdit ve Fırsatların Türkiye'nin Ulusal Güvenliği Üzerine Yansımaları' (Ed.) Umut Kedikli ve Gökhan Telatar *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye* (Nobel Yayıncılık 2021)

— 'İsrail'in Ulusal Güvenlik Sorunları ve Uluslararası Hukuk' (Ed.) Umut Kedikli ve Gökhan Telatar *Bölgesel Güvenlik Sorunları Ekseninde Türkiye* (Nobel Yayıncılık 2021)

— 'The 2022 Russia-Ukraine War from the Perspective of Jus Ad Bellum: Is International Law Strengthened?' (2022) 8 (1) Journal of Law

The International Institute for Strategic Studies, 'Turbulence in the Eastern Mediterranean: Geopolitical, Security and Energy Dynamics' (2023) <<https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/strategic-dossier-preview-turbulence-in-the-eastern-mediterranean/>> accessed 19 Kasım 2024

Udegbulem M, 'Israel's Right of Self Defence and The Use of Civilian Facilities as Military Centers Gaza: An Appraisal International Humanitarian Law' (2022/2023) 9 Journal of Commercial and Contemporary Law



UNSC/2023/742

Yeşiltaş M, ‘Gazze ve Türkiye’nin Bölgesel Diplomasisi’ (Kriter Dergi 2024)

<<https://kriterdergi.com/dis-politika/gazze-ve-turkiyenin-bolgesel-diplomasisi>> accessed 25 Kasım 2024

Yıldız D, ‘İsrail’in Akdeniz’deki Gazze Doğalgazına İlgisi Stratejik’ (Su Politikaları Derneği 2023)

<<https://supolitikalariderneği.org/2023/10/19/israilin-akdenizdeki-gazze-dogalgazina-ilgisi-stratejik/>> accessed 13 Kasım 2024



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

*WITHIN THE SCOPE OF THE 2016 YAR RULE VI, SALVAGE BEING
ALLOWED AS GENERAL AVERAGE: RETURN TO SALVAGE GENERAL
AVERAGE?*

Doç. Dr. Fevzi TOPSOY**

ÖZ

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

Anahtar Kelimeler: •Kurtarma •Kurtarma Ücreti •Müşterek Avarya •York-Anvers Kuralları •Kural VI

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 25.06.2025 / Kabul Tarihi: 06.08.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1727196.

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: 0000-0002-8296-0368).



ABSTRACT

Due to the different practices of the States, the salvage reward could be regulated in Rule VI of the 1974 York-Antwerp Rules (YAR). Thus, the salvage fee was accepted as general average. However, a radical change was made in the 2004 YAR. As a rule, salvage rewards were excluded from general average. In the 2016 YAR, a comprehensive change was made to the subject of the salvage rewards. With the amendment, Rule VI of the 2004 YAR has been abandoned. The inclusion of salvage fees in general average has been made dependent on the existence of certain circumstances. In this study, Rule VI of the 2016 YAR were examined and explained.

Keywords: •Salvage •Salvage Rewards •General Average •York-Antwerp Rules •Rule VI

GİRİŞ

Genel anlamda gemi, yük ve navlunun, onları birlikte tehdit eden bir tehlikeden korunması amacıyla yapılan olağanüstü harcamaların paylaştırılmasını ifade eden müşterek avarya (*general average*¹), deniz ticareti hukukunun en köklü ilkelerinden birisidir. İlke, denizde seyrüsefer eden gemi ile gemide bulunanların kader birliği yaptığı temeline dayanır.² Buna göre, ortak bir tehlikeden korunmak amacıyla yapılan bir fedakârlık veya harcama, aslında, gemi ve gemide bulunanların hepsinin selametine yöneliktir. Dolayısıyla yapılan bu fedakârlık ve harcamalar, tehlikeden korunan bu değerlerin malikleri tarafından paylaşılmalıdır.³

¹ Arseven, *Wüstendöfter*'e atfen avarya (*average*) kelimesinin kökenin Arapça olduğu ve “avar” kelimesinden geldiğinin iddia edildiğini bildirmektedir. Haydar Arseven, *Müşterek Avaryalar* (B. 1, Menteş Kitapevi 1961) 1. Bununla birlikte *average* kelimesinin ilk çağ düzenlemelerinde kullanılan ve kişinin sahip olduğu eşya ve malvarlığı anlamında olan “*avere*” kelimesinden geldiği yönünde bkz. Charles McArthur, *The Contract of Marine Insurance* (B. 1, Stevens and Sons 1885) 151. Türk Hukukunda 1864 tarihli Kanunname-i Humayun-ı Ticaret-i Bahriye'nin Onikinci Fasil'in başlığı “Avaryalar Ya'ni Hasar-ı Bahriyye Hakkındadır” olmasına rağmen Kanunda müşterek avarya terimi yerine “hasarat-ı bahriye” terimi kullanılmıştır. Kanun için bkz. Fikri Gürzumar, Tekin Gürzumar ve A. Himmet Berki, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962) 203. Cumhuriyet dönemi ticaret kanunlarında ise istisnasız “avarya” terimi tercih edilmiş; müşterek avaryanın karşılığı olarak 1929 tarihli Ticaret Kanununda “büyük avarya” ifadesi kullanılmıştır. Bkz. Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934) 218.

² Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 1, Vedat Kitapçılık 2016) 7.

³ Kavram için bkz. Albert Wahl (çev. Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (B. 1, Yeni Cezaevi Basımevi 1948) 253; Arseven, 30; Fahiman Tekil, *Türk Hukukunda Müşterek Avarya* (B. 1, Kurtulmuş Matbaası 1965) 33; Ergon Çetingil, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Müşterek Avarya Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2011) 3; Sözer, 7; Emine Yazıcıoğlu, *Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 17, Filiz Kitapevi 2022) 453; Julian H. S. Cook ve R. Richard Cornah, *General Average and York-Antwerp Rules* (B. 13,



Temelleri tarih öncesi döneme uzanan⁴ müşterek avarya ile ilgili uyumsuzluklar önceleri ulusal kanunlara göre göre çözümlenmiştir. Deniz ticaretindeki gelişmelere bağlı olarak gemi ebatlarının büyümesi, taşınan yükün çeşitlenmesi ve sigorta sisteminin yaygınlaşmasıyla birlikte, hangi fedakârlıkların müşterek avarya sayılacağı ve özellikle yapılan bu olağanüstü harcamaların taraflar arasında nasıl paylaştırılacağı önemli sorun olarak ortaya çıkmıştır.⁵ Devletlerin farklı uygulamaları konu hakkında uluslararası düzeyde yeknesak kulların oluşturulması ihtiyacını doğurmuş; York-Anvers Kuralları (*York-Antwerp Rules* - YAK) olarak adlandırılan ilke ve kurallar kabul edilmiştir.⁶

YAK hukuki anlamda bir uluslararası sözleşme niteliğinde değildir.⁷ YAK'a taraf olunmadığı gibi konişmento ya da charter parti gibi navlun sözleşmesini ispat eden belgelerde taraflarca atıfta bulunulmadıkça resmi bir bağlayıcılığı da

Sweet and Maxwell 2008) 43; N. Geoffrey Hudson ve Michael Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (B. 4, Informa Law 2018) 3; Francis Rose, *General Average, Law and Practice* (B. 3, Informa Law 2017) 1; Jolien Kruit, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (B. 1, Paris Legal Publishers 2017) 23.

⁴ Müşterek avaryaya ilişkin ilk kuralların Rodos Kanunlarına kadar geriye uzandığı ve Roma Hukuku vasıtasıyla dünyaya yayıldığı bilinmektedir. Ortaçağ şehir kanunlarıyla gelişen müşterek avaryaya ilişkin kurallar, Onsekizinci Yüzyıl kanunlaştırma döneminde ulusal kanunlara derç edilmiştir. Tarihsel süreç için genel olarak bkz. Sami Okay, 'Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi' (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289; Arseven, 20; Turgut Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi, C. I* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971) 33; Didem Algantürk-Light, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (B. 2, Arıkan Yayıncılık 2006) 3; Çetingil, Kender ve Ünan, 7; Sözer, 48; James J. Donovan, 'The Doctrine Of General Average - Historical Development And Present Application' (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251, 251; Cook ve Cornah, 43; Hudson ve Harvey, 3; Kruit, 21.

⁵ Arseven, 13.

⁶ Müşterek avarya ile ilgili kuralların yeknesaklaşması amacıyla Uluslar Hukukunun Reformu ve Kodifikasyonu Derneği (*The Association for the Reform and Codification of the Law of Nations*) 1864 yılında York (İngiltere), 1877 yılında ise Antwerp (Belçika)'de konferanslar düzenlemiştir. Konferanslarda kabul edilen kurallar, daha sonra, *York-Antwerp Rules* olarak adlandırılmıştır. 1890 yılında Liverpool'da düzenlenen konferansta ise 1890 YAK olarak adlandırılan kurallar kabul edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ernest W. Cagdon, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913) 49; Algantürk-Light, 7; Çetingil, Kender ve Ünan, 11.

⁷ Kerim Atamer, 'Müşterek Avarya', Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları*, C I (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355; Kruit, 56.



yoktur. Tarafların önceden sözleşmeye derç edecekleri bir hükümle⁸ veya sonradan uzlaşarak YAK'ın uygulanmasını kabul etmeleri mümkündür.⁹

Günümüzde YAK, Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comite Maritime International* - CMI) tarafından hazırlanmakta ve uygulamanın ihtiyacına göre belirli aralıklarla revize edilmektedir. En son kural, 2016 YAK adıyla uygulamanın kullanımına sunulmuştur.¹⁰ 2016 YAK ile 2004 YAK'ta bir takım değişikliklere gidilmiştir.¹¹ Bu değişikliklerden birisi de kurtarma ücretinin müşterek avarya garamesine dahil edilmesine ilişkin "Kurtarma Ücreti (*Salvage Remuneration*)" başlıklı Kural VI'daki yeni düzenlemedir.

Aslında Devletlerin kurtarma müşterek avaryası konusundaki farklı uygulamaları¹² sebebiyle, kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi, YAK'ın tarihsel süreci içinde en çok tartışılan ve değişikliğe uğrayan konulardan birisi olmuştur. Nitekim kurtarma, müşterek avaryanın en tipik örneklerinden birisi¹³ olmasına rağmen, kurtarma ücreti ancak 1974 YAK ile kurallara eklenebilmiştir.

1974 YAK Kural VI'da ortak deniz sergüzeştine dahil varlıkların tehlikeden korunması amacıyla yürütülmesi şartıyla tarafların, sözleşme veya başka bir

⁸ Örneğin uygulamada Gencon olarak kısaltılan Standart Genel Çarter Sözleşmeleri (*Uniform General Charter*)'nden Gencon 1994 Klok 12 ve Gencon 2022 Klok 29'de aksi kararlaştırılmadıkça (22 nolu kutucuk), müşterek avarya paylaşımının YAK'a göre yapılacağı düzenlenmektedir. 1956 tarihli TTK Dönemindeki uygulama için bkz. Kerem Ertan, 'Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya' (2003) 1(5) Legal Hukuk Dergisi 1119, 1122.

⁹ TTK'nın 1273/I maddesinde ise farklı bir çözüm getirilmiştir. Buna göre taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir. Söz konusu hükmün yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda hukuki anlamda bağlama kuralı niteliğinde olmadığı hususunda bkz. Sinan Can Konyalı, 'Müşterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri' (2024) 7(1) DEHUKAM 85, 108.

¹⁰ 2016 YAK için bkz. 'York-Antwerp Rules (YAR)', <<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>> s.e.t. 30.05.2025; Resmi Türkçe metin için bkz. RG 19.02.2019/30691.

¹¹ 1994 ve 2004 tarihli YAK ile 2016 YAK'da yapılan ekleme ve çıkartmaları gösteren karşılaştırmalı tablo için bkz. 'York-Antwerp Rules 2016' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025. 2016 YAK ile getirilen değişiklikler için ayrıca bkz. Bülent Sözer, '2016 York-Anvers Kuralları' (2018) 1(1) DEHUKAMDER 77.

¹² Ergon A. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 139.

¹³ Cook ve Cornah, 282; Sözer, s. 190; Micheal D. Harvey, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) The Journal of International Maritime Law 447, 448; Kruit, 22.



sebeple ödemek zorunda kaldıkları kurtarma ücreti, ilk kez, müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. 1989 yılında Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (*International Convention on Salvage* - 1989 Kurtarma Sözleşmesi)'nin¹⁴ kabul edilmesi üzerine ise 1990 yılında kurala iki yeni paragraf eklenmiştir. 1974 YAK Kural VI, 1990 yılındaki değiştirilmiş haliyle, 1994 YAK Kural VI'da aynen korunmuştur.

2004 YAK Kural VI'da ise radikal bir değişikliğe gidilerek kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında bırakılmıştır.¹⁵ Yalnızca taraflardan birisinin, diğer tarafa düşen kurtarma ücretini ödemek zorunda kalması halinde, ödenen bu iştirak payının borç olarak kaydedileceği kabul edilmiştir.

2016 tarihli YAK'ta ise kurtarma ücretinin konusunda yeniden kapsamlı bir değişikliğe gidilmiştir. Yapılan değişiklikle 2004 YAK Kural VI'daki ilkeden vazgeçilerek, kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi belli şartların varlığına bağlanmıştır.

Bilindiği üzere Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nin 1273/I maddesinde taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesinin, Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli YAK'a tabi olduğu düzenlenmiştir. 2016 tarihli YAK, 19.02.2019 tarihinde Türkçe'ye çevrilerek Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.¹⁶ Taraflar aksini kararlaştırmadıkça, müşterek avarya garamesi 2016 YAK'a tabi olacağından,¹⁷ Kurallar ile getirilen değişikliklerin bilinmesi Türk Hukuku bakımından önemli hale gelmiştir. Bu kapsamda çalışmada 2016 YAK Kural VI'da yapılan değişiklikler incelenerek, kurtarma müşterek avaryasının şartları açıklanmaya çalışılmıştır.

¹⁴ Sözleşme 28 Nisan 1989 tarihinde kabul edilmiş, 14 Temmuz 1996 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir. Türkiye 27 Haziran 2015 tarihinde Sözleşmeye taraf olmuştur. Sözleşmenin resmi Türkçe metni için bkz. RG 24.05.2014/29009.

¹⁵ Jonathan Gilman, Robert Merkin, Claire Blanchard ve Mark Templeman, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (B. 18, Sweet and Maxwell 2013) 1357; Mehtap Civar-Engin, 'Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri' (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111, 119.

¹⁶ RG 19.02.2029/30691.

¹⁷ Ayrıca bkz. Atamer, 355; Nil Kula, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727, 729.



I. KURTARMA ÜCRETİ VE YAK

Kurtarma müşterek avaryası konusunda uluslararası uygulamada yeknesaklık yoktur.¹⁸ ABD'de gemi ve yükü birlikte tehdit eden ortak tehlikeden kaçınılmasına yönelik kurtarma masrafları müşterek avaryaya dahil edilirken;¹⁹ İngiltere'de adi sorumluluk ilkesi²⁰ uyarınca kurtarma ücreti daima müşterek avarya kapsamı dışında tutulmuştur.²¹ Hollanda, İspanya ve Fransa gibi bazı Kıt'a Avrupası ülkelerinde ise kurtarma ücretinin borçlusunun donatan olması sebebiyle, kurtarma ücretinin, müşterek avarya garamesi olarak taraflar arasında paylaşıldığı; hatta 1965 yılında Uluslararası Avrupalı Dispeççiler Birliği Genel Kurulu (*Association Internationale des Dispatcheurs Européens - AIDE*)'nun, hakem veya mahkemece belirlenen kurtarma ücretinin gemi, navlun ve yüke paylaştırılması halinde, dispeççilerin, müşterek avarya garamesinde gerçek değer temelinde başka bir paylaştırma belirleyebileceklerini kabul ettiği bildirilmektedir.²²

Devletlerin bu farklı uygulamaları sebebiyle, gemi ve eşyayı birlikte tehdit tehlikeye yönelik de olsa kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesine yönelik yeknesak kuralın kabul edilmesi 1974 YAK'a kadar mümkün olmamıştır.²³

1. 1974 YAK

1974 YAK, 1890 tarihinde YAK olarak adlandırılan ve 1950 YAK'ın yerine kabul edilen kuralların dördüncüsüdür. Kuralların hazırlanmasına yönelik çalışmalara, 1966 yılında Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (*International*

¹⁸ Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.

¹⁹ McArthur, 161. Buna karşın Yazar, yalnızca gemi veya yükü tehdit eden tehlikenin bertaraf edilmesi için yapılan kurtarma masraflarının müşterek avaryaya dahil olmadığını belirtmektedir.

²⁰ İngiltere'de kurtarma sözleşmesi donatan tarafından yapılmış olsa da kurtarma ücretinden doğan sorumluluk kurtarılan değerlere göre bir oranlama yapılarak hesaplanmaktadır. Dolayısıyla tek bir kurtarma ücreti hesaplanmış olsa da ücret kurtarılan değerler arasında paylaştırılmaktadır. Bkz. Hudson ve Harvey, 115.

²¹ İngiltere'deki bu uygulamanın gerekçesi olarak, kurtarma sözleşmesi olup olmadığına bakılmaksızın, donatanın kurtarma ücretinin yalnızca gemi ve navluna düşen kısmından sorumlu olması gösterilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cook ve Cornah, 282.

²² Hudson ve Harvey, 116.

²³ Çetingil, 1890 yılındaki Liverpool Konferansı'nda İngiliz Müşterek Avarya Dispeççileri Birliğinin (*British Association of Average Adjusters*) kurtarmaya ilişkin bir kuralın YAK'a eklenmesi yönde bir girişiminde bulunduğunu ancak başarılı olamadığını bildirmektedir. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.



Union of Marine Insurers - IUMI)'nin girişimleriyle başlanmıştır. Konuyu gündemine alan²⁴ CMI, bu amaçla bir anket hazırlayarak üyelerin görüşlerini almış; gelen cevaplar dikkate alarak hazırlanan tasarımı 1974 tarihli Hamburg Konferansı'nda üyelerin onayına sunmuştur.

Konferansa sunulan taslakta, 1950 tarihli YAK'ın "Yelkenlerin Zorlanması: Yelkenlerin Zararı ve Hasarı" başlıklı Kural VI tamamen metinden çıkarılarak, yerine²⁵ ortak deniz sergüzeştine atılan varlıkların tehlikeden korunmasına yönelik kurtarma faaliyetlerinde üstlenilen yükümlülüklerin toplamının müşterek avarya olarak kabul edilmesi önerilmiştir.²⁶

Konferans sürecinde "yükümlülüklerin toplamı (*the aggregate of the liabilities*)" ifadesi, kurtaranın sorumluluğu ile bağlantısı varmış gibi yanlış yorumlamaya yol açacak nitelikte olması sebebiyle metinden çıkarılarak, kuralın başına "tarafarla yapılan harcamalar (*expenditure incurred by the parties*)" ifadesi eklenmiştir. Yine ifadenin daha anlaşılır olması amacıyla olsa gerek, "deniz hukuku kuralları veya bir sözleşme uyarınca" ifadesi, "bir kurtarma sözleşmesi veya başka bir sebeple olsun (*whether under contract or otherwise*)" şeklinde değiştirilmiştir.²⁷ Yeni metin 1974 YAK Kural VI olarak kabul edilmiştir.

1974 YAK Kural VI'da kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi gemi, navlun ve yükü tehdit eden ortak tehlikenin varlığı şartına bağlanmıştır.²⁸ Yalnızca gemiyi veya yükü tehdit eden tehlikeden korunmasına yönelik kurtarma masrafları, müşterek avarya dışında bırakılmıştır.²⁹ Kurtarma

²⁴ Konunun ilk olarak, 1968 yılında, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (*United Nations Conference on Trade and Development* - UNCTAD)'ın gündemine alındığı, ancak CMI'nin UNCTAD'ın kısa sürede sonuca ulaşamayacağı düşüncesiyle bu görevi üstlendiği bildirilmektedir. Ergon Çetingil, 'Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları' (1982) 11(4) BATİDER 37, 37.

²⁵ 1890 YAK'tan itibaren aynı düzendeki sıranın mümkün olduğunca korunması amacıyla yeni kuralın, Kural VI'ya eklenmesine karar verilmiştir. Comité Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I) 68.

²⁶ CMI, *Yearbook 1974-I*, 68.

²⁷ Hudson ve Harvey, 108.

²⁸ 1994 YAK döneminde (dolayısıyla 1974 YAK Kural VI kapsamında) donatan tarafından alınan karar üzerine yürütülen kurtarma faaliyetinin müşterek avarya teşkil edip etmeyeceği konusundaki değerlendirme için bkz. Samim Ünan, 'Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu' Rayegan Kender ve Samim Ünan, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan (B. 1, Beta Yayınları 2000) 639, 647.

²⁹ Çetingil'in de ifade ettiği üzere, bu ifade olmasaydı dahi Kural A uyarınca ortak deniz sergüzeştine atılan değerleri birlikte tehdit eden bir tehlikenin varlığı gerekecekti. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 142.



müşterek avaryasından bahsedilebilmesi için kurtarma faaliyeti sonunda faydalı bir netice elde edilmiş; kurtarma faaliyeti ve masrafları da makul olmalıdır. Buna karşın kurtarma faaliyetinin bir sözleşme veya kanun ya da idari sebebe dayanmasının bir önemi yoktur.³⁰

2. 1990 Değişikliği ve 1994 YAK

1974 YAK Kural C'de yalnızca müşterek avarya hareketinin doğrudan sonucu olan zarar, hasar veya masrafların müşterek avarya olarak kabul edileceği belirtilmiş³¹ olmasına rağmen, 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I-b maddesinde, çevrenin kirlenmesinin önlenmesi veya azaltılması konusundaki beceri ve çabanın kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınacağı düzenlenmiştir. Yine 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 14. maddesinde *no cure no pay* ilkesine³² bir istisna getirilerek,³³ kurtaranlara, faydalı netice elde edilememiş olsa da, çevre tehdidi oluşturan gemi veya eşyaya yönelik kurtarma faaliyetlerinde yaptığı giderleri, özel tazminat (*special compensation*)³⁴ olarak isteme hakkı verilmiştir.

1974 YAK'tan sonra kabul edilen 1989 Kurtarma Sözleşmesi'yle getirilen bu yenilikler, 1974 YAK Kural C uyarınca Kural VI'nın yeniden gözden geçirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu kapsamda CMI'nin Haziran 1990 tarihli Paris

³⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 144 vd.

³¹ Bu kural, tüm YAK'ların Kural C'sinde bulunan genel bir kuraldır. 1994 YAK'tan itibaren Kural C'ye çevre zararlarının müşterek avarya sayılmayacağına ilişkin ikinci bir fıkra eklenmiştir.

³² Faydalı sonuç yoksa kurtarma ücreti de yoktur şeklinde Türkçe'ye çevrilen *no cure no pay* ilkesi, kurtarma ücretine hak kazanılması için kurtarma sonunda faydalı bir sonucun elde edilmesini ifade eder. Ayrıntılı bilgi için bkz. İsmail Demir, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma (B. 1, Turhan Kitapevi 2010) 178; Halil Emre Gürlü, Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti (B. 1, Seçkin Yayınları 2012) 190.

³³ Fahiman Tekil, 'Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar', Rayegan Kender ve Samim Ünan, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan (B. 1, Beta Yayınları 2000) 509.

³⁴ Özel tazminat (*special compensation*), çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunulmasına rağmen hiç veya en azından yapılan giderleri karşılayacak bir kurtarma ücretine hak kazanılamaması durumunda, kurtaranlara, yapmış olduğu giderleri isteme hakkı veren özel bir tazminat sistemidir. Kavram hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, Kurtarma, 203; Nazlı Selek, 6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri (B. 1, On İki Levha Yayınları 2015) 79; Gürlü, 152.



Konferansı'nda, bir takım küçük değişiklikler³⁵ yapılarak, Kural VI'nın mevcut hükmü (a) fıkrası olarak numaralandırılarak, kurala iki yeni paragraf eklenmiştir.

1974 Kural VI-a olarak yeniden düzenlenen mevcut kurala eklenen yeni paragrafta, 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 13/I-b maddesindeki çevreye gelebilecek zararı önlemeye veya azaltmaya yönelik beceri ve çaba dikkate alınarak hesaplanan kurtarma ücretinin müşterek avarya garmesine girdiği kabul edilmiştir.³⁶ Kural VI-b olarak eklenen yeni hükümde ise 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 14. maddesi uyarınca ödenecek özel tazminat, müşterek avarya paylaştırılmasının dışında tutulmuştur.³⁷

1994 YAK'ın görüşüldüğü CMI'nın 3-7 Ekim 1994 tarihleri arasındaki *Sidney* Konferansı'nda³⁸ ise Kural VI'da herhangi bir değişiklik yapılmamış; 1990 tarihli değişik metin, 1994 YAK Kural VI olarak kabul edilmiştir.³⁹

3. 2004 YAK

1996 yılından itibaren özellikle Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (*International Union of Marine Insurers - IUMI*)'nin 1994 YAK Kural VI'nın müşterek avarya paylaşımında adaletsizliğe yol açtığı itirazı ile başlayan süreç sonrasında CMI, kurtarma müşterek avaryasını tekrar gündemine almıştır.⁴⁰ Bu

³⁵ Kurtarma ücretinin ancak ortak deniz sergüzeştine atılan değerleri birlikte tehdit eden tehlikeden korunmasına şartıyla müşterek avaryaya dahil olacağına vurgulanması amacıyla olsa gerek *"to the extent"* ifadesi *"provided"*, *"undertaken"* ise *"carried out"* kelimesi ile değiştirilmiştir.

³⁶ 1974 YAK Kural A'da yalnızca ortak deniz sergüzeştine atılan değerleri birlikte tehdit eden tehlikeden korunması amacıyla bilerek yapılan olağanüstü fedakârlıklar müşterek avarya olarak kabul edilmiştir. Çevre zararının önlenmesi ve azaltulmasının ise bu kapsamda bir fedakârlık olmadığı tartışmasıdır. Bu sebeple *Çetingil* 1974 Kural VI'da yapılan bu değişikliğin çevrenin korunmasına verilen önemin bir sonucu olduğunu düşünmektedir. *Çetingil*, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 153.

³⁷ Değişikliklere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. *Çetingil*, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 155.

³⁸ 1994 YAK süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. N. Geoffrey Hudson, 'The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994' (1996) 27(3) *Journal of Maritime Law and Commerce* 469; Hudson ve Harvey, 13; Algantürk-Light, 45.

³⁹ 1994 YAK değişiklik özeti ve metin için bkz. *Comite Maritime International, Yearbook 1994 Annuaire* (Sydney II) 134; Ayrıca Bkz. Selim Ataergin, 'Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri:' (1995) 9(1) *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 378.

⁴⁰ Cook ve Cornah, 63. Kurtarma müşterek avaryasının kabul edildiği 2004 YAK öncesinde de yük ilgililerinin, kurtarma ücretinden dolayı ayrı ayrı sorumlu olduğu kurtarmaların, haksızlık yaratması ve garme borcunu artırdığı gerekçesiyle müşterek avarya kapsamı dışında tutmaya çalıştıkları bildirilmektedir. Harvey, 448.



kapsamda CMI, 1994 YAK'ın değiştirilmesine yönelik görüşlerin alınması amacıyla bir anket hazırlamıştır. Anketin 4. maddesinde, özetle, kurtarma ücretinden dolayı bir kısım Devletin müteselsil; bazılarının ise adi sorumluluk ilkesini kabul ettiklerine işaret edilerek, gemi ve yükün birlikte kurtarıldığı ancak kurtarma ücretinden dolayı donatan ve yük sahiplerinin ayrı ayrı sorumlu olduğu hallerde, ödenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil edilmesi görüşünü destekleyip desteklemedikleri sorulmuştur.⁴¹

CMI'nın 18-20 Eylül 2000 tarihlerinde *Toledo* (İspanya)'da gerçekleştirilen kolokyumda, IUMI tarafından 1994 YAK'ın değiştirilme ihtiyacı ile yapılması istenilen değişikliklere içeren bir rapor sunulmuştur. *Ememonn Magee* tarafından hazırlanan "Müşterek Avarya Reformu - IUMI'nin Konumu (*General Average Reform - The IUMI Position*)" başlıklı Raporda, 1994 YAK'ın değiştirilmesine yönelik ihtiyaç açıklanmıştır.⁴² Rapora eklenen IUMI Müşterek Avarya Taslağı Çalışma Grubunca hazırlanan "Müşterek Avarya: Nasıl bir Değişiklik Olmalıdır (*General Average How Should it be Changed?*)" başlıklı raporda ise 1994 YAK'ta yapılmasını istenen değişiklik önerileri sıralanmıştır.⁴³

Önerilere ilişkin Raporun 15. paragrafında, özetle, kurtarma ücretinin paylaştırılmasına ilişkin kuralın ilk kez 1974 YAK Kural VI ile kabul edildiği, bu yeni kuralın, son elli yılda yapılan değişikliklerden çok daha fazla dipesçilere iş yükü; sigortacılara ise masraf getirdiği eleştirisinde bulunulmuştur. Bununla birlikte, 1994 YAK Kural VI'nın tamamen kaldırılmasını halinde, yüke düşen kurtarma ücretini ödemek zorunda kalan donatanların bunu tahsil edememe riskiyle karşı karşıya kalabileceğine işaret edilerek, kurtarma ücretinin tamamıyla müşterek avarya kapsamından çıkarılmasının da adil olmayacağı vurgulanmıştır. 1994 YAK'ta olduğu gibi özel tazminatın müşterek avarya paylaşımı dışında tutulması uygulamasına devam edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu kapsamda ilk Raporda sunulan öneri paralelinde 1994 YAK Kural VI'nın;

(a) Salvage payments (including legal fees associated with such payments) shall lie where they fall and not be brought into General Average save only that any amounts paid by one party to the General Average in respect

⁴¹ Comité Maritime International, *Yearbook 1994 Annuaire* (Specimen Property CMI Secretariat) 368.

⁴² Eamonn Magee, 'General Average Reform - The IUMI Position' (Comité Maritime International, *Yearbook 2000*) 294.

⁴³ Working Group General Average, 'How should it be Changed?' (Comité Maritime International, *Yearbook 2000*) 298.



of the proportion (calculated on salvaged values and not GA contributory values) of another party or parties shall be apportioned between the parties to the General Average in accordance with these rules.

(b) In paragraph (a) of this section references to salvage payments and the like expressions shall be construed as excluding payments under Article 14 of the 1989 Salvage Convention and similar provisions (including Scopic).

şeklinde değiştirilmesi önerilmiştir.⁴⁴

1994 YAK'ın değiştirilmesine ilişkin tartışmalara 2001 yılında Singapur'da yapılan CMI Konferansı'nda devam edilmiş ve bu amaçla Müşterek Avarya Uluslararası Alt Çalışma Komitesi oluşturulmuştur.⁴⁵ Çalışmalarına devam eden Komite, bu kapsamda hazırlamış olduğu raporunu 2003 yılında CMI'a sunmuştur.⁴⁶

Raporun kurtarma ücretine ayrılan 6. paragrafında, kurtarma ücretinin müşterek avarya olarak kabul edilmesine ilişkin süreç hakkında bilgi verildikten sonra kurtarma masraflarının müşterek avarya kapsamı içinde tutulması⁴⁷ ve dışında bırakılmasına⁴⁸ yönelik gerekçeler açıklanmış; ancak Kural VI'da herhangi değişiklik önerisinde bulunmamıştır.⁴⁹ Buna rağmen CMI'nin 31 Mayıs - 4 Haziran 2004 tarihleri arasında Vancouver'da yapılan 38. Kongresinde IUMI'nin

⁴⁴ Comité Maritime International, *Yearbook 2000* (Singapore I) 305.

⁴⁵ Comité Maritime International, *Yearbook 2001* (Singapore Conference), 213.

⁴⁶ Comité Maritime International, *Yearbook 2003* (Vancouver I), 276.

⁴⁷ Kurtarma ücretinin kapsam dışında tutulmasının gerekçeleri arasında; kurtarma ücretinin gereksiz yere iki kez hesaplanmak zorunda kalınması, iki kez teminat alınmasının gerekmesi, dispecin çok uzun sürmesine yol açması sayılmıştır. Comité Maritime International, *Yearbook 2003*, 291.

⁴⁸ Kurtarmanın müşterek avaryaya dahil edilmesi gerekçeleri olarak; daha adil bir sonuç vermesi, bazı Devletlerde kurtarma ücretinden doğan sorumluluğun müteselsil olması, kurtarma ücretin daha doğru hesaplanması, taraflar arasında uzlaşma ihtimali gösterilmiştir. Comité Maritime International, *Yearbook 2003*, 291.

⁴⁹ Comité Maritime International, *Yearbook 2003*, 305.



görüşleri;⁵⁰ destek görmüş ve Kural VI yeniden düzenlenerek,⁵¹ kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya garamesi dışında bırakılmıştır.⁵²

4. 2016 YAK

2004 YAK'ın revizyonuna ilişkin çalışmalara, 2013 yılında, bu amaçla oluşturulan Müşterek Avarya Uluslararası Ad Hoc Çalışma Grubu (*Ad Hoc International Working Group on General Average*)'nca konu hakkında anket (*questionnaire*) hazırlanarak üyelere gönderilmesi kararı ile başlanmıştır.⁵³ Ankette, Kural VI kapsamında iki başlık altında beş soru yönetilmiştir.

Birinci başlık (6.1) altında, özetle, sözleşme veya kanun uyarınca kurtarma ücretinin kurtarılanlar arasında paylaşıldığı hallerde bunun müşterek avaryaya dahil olup olmadığı konusunun CMI'nın Pekin Konferansı'nda çözüme kavuşturulamadığına (her iki yönde de gerekçelerin olduğuna) işaret edilerek, 2016 YAK Kural VI bağlamında beş seçenek açıklanmıştır:

- i) 1994 YAK Kural VI'a geri dönmek.
- ii) 2004 YAK Kural VI'yı korumak.
- iii) CMI'nın Pekin Konferansındaki yüzde olarak karar vermeyi de içeren bir çözümü benimsemek.
- iv) (i)'deki çözümü kabul etmek ancak mümkün olduğunca dispeçilerin "özel (ad hoc)" yaklaşımını teşvik etmek.
- v) (i) ve (iv)'deki çözümü kabul etmek ancak dispeçilerin kurtarmayı dahil etmeme olasılığını değerlendirmesini zorunlu tutan açık bir hüküm eklemek.

Bu kapsamda üyelere;

⁵⁰ Konferansta IUMI delegasyonunun, müşterek avaryanın, ortak deniz sergüzeştine atılan değerlerin birlikte tehdit eden tehlikeden korunması şartına yönelik radikal görüşlerinden taviz vermeye hazır olduklarını belirttikleri ancak konu hakkında Konferansta herhangi bir görüşmenin olmadığı yönünde bkz. Jonathan Spencer, 'Hull Insurance and General Average-Some Current Issues' (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1227, 1253.

⁵¹ Süreç hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 61.

⁵² 2004 YAK Kural VI hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünán, 146. 2004 YAK'ın uygulamada genel destek görmediği ve navlun sözleşmelerinde neredeyse hiç atıfta bulunulmadığı bildirilmektedir. Kruit, 61.

⁵³ Çalışma Grubunun 19 Ekim 2012 tarihinde Pekin'de yapılan toplantısında, 2004 YAK'ın revizyonu kapsamında değerlendirilmesi istenen konuların ilki olarak kurtarma açıklamıştır. Bkz. 'Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-he-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.



- a) Hangi seçeneği destekliyorsunuz?
- b) Dikkate alınması istenen başka seçenek var mı?
- c) (ii) veya (iii) seçenekleri destekleniyorsanız, kurtarmanın müşterek avarya olarak kabul edilmediği durumlarda, kurtarma masrafinın müşterek avarya garesinden düşülmemesi için Kural XVII’de bir değişiklik yapılmalı mıdır?

soruları sorulmuştur.

İkinci başlıkta (6.2) ise Kural VI’nın mevcut haliyle kurtarma ücretine herhangi bir atf yapılmadığını, bu masrafların Kural C kapsamında dispeççiler tarafından dikkate alınacağına işaret edilerek;

- a) Kanun ve diğer hususlar uyarınca doğan kurtarma masraflar Kural VI’da açıkça sayılmalı mıdır?
- b) Eğer kanundan doğan masraflar açıkça hariç tutulursa, kurtarılan eşyalar arasında uzlaşma olasılığını teşvik eder mi?

soruları sorulmuştur.

Ankete verilen cevaplardan tespit edilebildiği kadarıyla, altı Devlet ve sivil toplum örgütü⁵⁴ 1994 YAK Kural VI’daki çözüme dönüşmesini; altı Devlet⁵⁵ 2004 YAK Kural VI’nın devamı yönündeki çözümü benimsediklerini bildirmişlerdir. Yedi Devlet ve sivil toplum örgütü⁵⁶ ise (iv) nolu seçeneği kabul ettiklerini belirtmişlerdir. İngiltere ve Almanya kendi ulusal dernekleri arasında bir uzlaşmaya varılamadığını açıklamışlardır.⁵⁷

CMI Uluslararası Müşterek Avarya Alt Komitesi, 2013 yılında Dublin’de yapılan Sempozyumunda, ankete verilen cevaplar kapsamında bir değerlendirme raporu hazırlanmıştır. Alt Komite’nin 14-15 Haziran 2014 tarihinde Hamburg

⁵⁴ Arjantin, Brezilya, Danimarka, Finlandiya, Norveç ve BIMCO.

⁵⁵ Belçika, Kanada, Fransa, İtalya, Japonya ve İspanya.

⁵⁶ Çin, Hırvatistan, Danimarka, Hollanda, Norveç, Dünya Dispeççiler Derneği (*Association Mondiale de Dispatcheurs - AMD* ve Avarya Dispeççiler Derneği (*Association of Average Adjusters - AAA*).

⁵⁷ Report by the CMI International Working Group on General Average s. 98. Ankete verilen cevaplar CMI Uluslararası Müşterek Avarya Alt Komitesi 2013 yılında Dublin’de yapılan Sempozyumunda ele alınarak rapor haline getirilmiştir.



toplantısında ise kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edilip edilmemesine göre iki alternatifli Kural VI önerilmiştir.⁵⁸

Kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edilmediği 2004 YAK Kural VI esas alınan birinci öneride;

Faiz ve yasal giderler dahil olmak üzere kurtarma masrafları;

(i) Kurtarma taraflarından biri, diğer tarafın ödemesi gereken (müşterek avaryaya iştirak değerleriyle değil, kurtarılan değerler üzerinden hesaplanan) kurtarma iştirak payının tamamını veya bir kısmını faiz ve avukatlık ücretleri dâhil olmak üzere ödemiş olmadıkça,

Bu durumda, diğer tarafın ödemesi gerekli olup da ödenmiş olan bu kurtarma iştirak payı, paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan taraf hesabına alacak ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilecektir.

(ii) Kurtarma sonrasında yapılan yolculuk esnasında kurtarılan değer ile kurtarma ücretine esas değer arasında önemli farklılık oluşturacak bir kaza yaşanmadıkça,

(iii) Kurtarılan değerler açık şekilde yanlış ve kurtarma masraflarının önemli ölçüde hatalı şekilde paylaştırılmış olmadıkça,

(iv) Kurtarılan değerlere ilişkin önemli müşterek avaryaya fedakârlıkları bulunmadıkça,

Müşterek avaryaya olarak kabul edilmeyecektir.

1994 YAK Kural VI esas alınarak kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edildiği öneride:

(a) Ortak deniz sergüzeştine atılan taraflarca, bir sözleşme uyarınca veya başka şekilde, ortak deniz tehlikesinden korunmak amacıyla yapılan kurtarma masrafları, aşağıda (b) ve (c) paraflarına bağlı olarak, müşterek avaryaya kabul edilecektir.

(b) Deniz macerasına katılan tarafların, sözleşme veya yasal sorumluluk gereği bağımsız olarak ödeme yapmaları durumunda, aşağıdaki durumlar haricinde kurtarma ve ilgili masrafların müşterek avaryaya olarak ödenmeyecek veya yeniden dağıtımına esas olmayacaktır:

(i) Kurtarma sonrasında yapılan yolculuk esnasında kurtarılan değer ile kurtarma ücretine esas değer arasında önemli farklılık oluşturacak bir kaza yaşanması.

⁵⁸ '2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference' <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.



(ii) Kurtarılan değerler açık şekilde yanlış ve kurtarma masraflarının önemli ölçüde hatalı şekilde paylaştırılmış olması.

(iii) Kurtarılan değerlere ilişkin önemli müşterek avarya fedakârlıklarının bulunması.

CMI'nın 6-7 Haziran 2015 tarihlerinde İstanbul'da yapılan toplantısında kurtarmanın müşterek avarya olarak kabul edildiği alternatif esas alan yeni taslak üzerinde çalışılmıştır.⁵⁹ Alt Komite'nin 7-8 Aralık 2015 tarihlerinde Londra'daki toplantısında da İstanbul'daki taslak metin üzerinde çalışmalara devam edilmiştir. Söz konusu taslak metin CMI'nin 3-6 Mayıs 2016 tarihlerinde New York'da yapılan 42. Konferansında kabul edilmiştir.⁶⁰

CMI Genel Kurulunca, aynı zamanda, müşterek avarya sorunlarının çözümüne taraflara yardımcı olmak amacıyla CMI Müşterek Avaryaya İlişkin Ana Hatlar (*CMI Guidelines Relating to General Average* - CMI Ana Hatları) yayımlanmıştır.⁶¹

II. 2004 YAK KAPSAMINDA KURTARMA ÜCRETİ

Yukarıda açıklanmaya çalışıldığı üzere 2004 YAK'da kurtarma müşterek avaryasında köklü bir değişikliğe gidilmiş ve kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında tutulmuştur. Ancak bu genel kurala, taraflardan birisinin diğer tarafın ödemek zorunda kaldığı kurtarma ücretini (faiz ve avukatlık ücreti⁶² dahil) ödemesi halinde, ödenen bu tutarın, ödeyen tarafın hesabına alacak; ödenen tarafın hesabına ise borç olarak kaydedileceği şeklinde bir istisna getirilmiştir (2004 YAK Kural VI).

⁵⁹ 'CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015' <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.

⁶⁰ Comité Maritime International, *Yearbook 2016* (New York II Documents of the Conference) 178.

⁶¹ Comité Maritime International, *Yearbook 2016*, 189. Ekim 2002 tarihinde, bir kısım değişiklikler içeren, Ana Hatlar'ın yeni güncellenmiş hali yayımlanmıştır. Comité Maritime International, *CMI Guidelines Relating to General Average* <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025.

⁶² 2004 YAK'ın resmi tercümesinde Kural VI'da kullanılan "*legal fees*" ifadesinin karşılığı olarak "avukatlık ücreti" kullanılmıştır. Resmi tercümeye uygun olarak çalışmada da aynı ifade tercih edilmiştir. Buna karşın *legal fees* ifadesinin Türkçeye "vekâlet ücretleri ile mahkeme masrafları" olarak çevrilmesi gerektiği hususunda bkz. Sözer, 189 (2 nolu dipnot).



1. Kurtarma Müşterek Avaryasının Yokluğu

2004 YAK Kural VI-a'da “gerçekleşen kurtarmaya dair faiz ve ilgili avukatlık ücretleri dahil olmak üzere yapılan kurtarma ödemeleri(nin) müşterek avarya olarak kabul edilmeyece(ği)” belirtilmiştir. Madde metninden de anlaşılacağı üzere 2004 YAK Kural VI ile kurtarma müşterek avaryasından vazgeçilerek; faiz ve avukatlık masrafları dahil olmak üzere kurtarma ücreti, müşterek avarya garamesi dışında bırakılmıştır. Kuralın uygulanmasında, kurtarma ücretinin sözleşme ve kanun uyarınca ödenmiş olmasının bir önemi yoktur.⁶³

Önceki YAK'larda olduğu gibi 2004 YAK Kural A'da da müşterek avarya, ortak deniz sergüzeştine atılan gemi, navlun ve yükü tehdit eden tehlikeden korunmasına yönelik bilerek ve makul bir şekilde yapılan olağanüstü fedakârlık ve harcamaların paylaştırılması olarak tanımlanmıştır. Bu sebeple 2004 YAK döneminde, Kural VI'ya rağmen, Kural A'daki tanım uyarınca gemi, navlun ve yükün birlikte kurtarılmasına yönelik bir kurtarma faaliyetinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi tartışma konusu olmuştur.⁶⁴

Konu hakkında ayrıntıya girilmesi çalışmanın sınırlarını aşmakla birlikte, 2004 YAK Yorum Kuralı (Rule of Interpretation)'nda “Üstün Kural ve numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avarya paylaştırılması(nın) harfli kurallara göre yapılaca(ğı)” belirtilmiştir. Dolayısıyla yapılan olağanüstü bir fedakârlığın müşterek avarya olarak kabul edilmesi, Kural A'daki tanıma uygun olması yanında numaralı kurallarda bir istisna getirilmemiş olması şartına bağlıdır. Kural VI-a'da ise kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya dışında tutulmuştur. Bu anlamda 2004 YAK Üstün Kural gereği, Kural VI'nın Kural A'ya bir istisna oluşturduğu kabul edilmelidir. Daha açık ifadeyle, ortak tehlikeden korunması amacına yönelik de olsa tüm kurtarma müşterek avaryası, kural olarak, 2004 YAK'ın kapsamı dışında olmalıdır.

2. Kurtarma Ücretinin Garameye Dahil Edilmesi

2004 YAK Kural VI'da kurtarma ücreti her hâlde müşterek avarya garamesi dışında tutulmamıştır. Kuralın (a) fıkrasında taraflardan birisinin, diğer tarafa düşen kurtarma ücretini ödemesi halinde, ödenen bu tutarın borç kaydı olarak kaydedileceği düzenlenmiştir.

⁶³ Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünan, 148.

⁶⁴ 2004 YAK dönemindeki tartışmalar için bkz. Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünan, 148.



A. İstisna Hükümü

2004 YAK Kural VI-a'da

“ taraflarından biri, diğer tarafın ödemesi gereken kurtarma iştirak payının tamamını veya bir kısmını faiz ve avukatlık ücretleri dâhil olmak üzere ödemiş ise, diğer tarafın ödemesi gerekli olup da ödenmiş olan bu kurtarma iştirak payı(nın), paylaşırma sırasında bunu ödemiş olan taraf hesabına alacak ve adına ödeme yapılan tarafa borç olarak kaydedilece(ği)”

belirtilmiştir.

Kural'ın lafzından da anlaşılacağı üzere, istisna hükmü gerçek anlamda bir kurtarma müşterek avaryasını düzenlememektedir. Yapılan yalnızca ödenen tutarın, ödeyen taraf hesabına alacak; adına ödeme yapılan taraf hesabına ise borç olarak kaydedilmesi işlemidir. Kural'da belirtilen bu istisna haricinde kurtarma ücretinin müşterek avarya garamesine dahil edilmesi mümkün değildir.

B. Kurtarma Ücretinin Hesaplanması

2004 YAK Kural VI'da müşterek avarya hesabına geçirilecek kurtarma ücretinin hesaplanmasında dört temel kural öngörülmüştür. Bunlardan birincisi, ödenen kurtarma ücretinin, müşterek avarya iştirakine göre değil, kurtarma sonrasında kurtarılan eşyanın durumu üzerinden hesaplanmasıdır.⁶⁵ Böylelikle Kural'da açık şekilde müşterek avarya garamesine alacak ve borç kaydedilecek tutarın, gerçek anlamda kurtarma ücreti olması gerektiği belirtilmiştir.

İkinci temel kural, hesaba geçirilecek kurtarma ücretine faiz ve avukatlık masraflarının dahil olmasıdır. Bu anlamda taraflar, ödemiş oldukları diğer tarafa ait kurtarma ücretinin faizi ile varsa vekâlet ve zorunlu masraflarını alacak hesabına kaydedilmesini isteme hakkına sahiptir.

Üçüncü temel kural 2004 YAK Kural VI-b'da düzenlenen, hesaba geçirilecek tutara

“1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin 13'üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtildiği üzere kurtaranların çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gösterdikleri çaba ve beceri de göz önüne alınarak belirlenen kurtarma ücreti(nin) de dâhil”

⁶⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender ve Ünan, 148.



olmasıdır. Maddenin lafzından ve sistematik yorumundan iki sonuca ulaşmak mümkündür.

Bu sonuçların ilki, çevre zararının önlenmesi veya azaltılmasına yönelik çaba ve beceri karşılığında hesaplanmış olsa da her türlü kurtarmanın, müşterek avarya olarak kabul edilmeyeceğidir.⁶⁶ Diğerisi ise kurtarma ücretinin, kurtaranın çevre zararının önlenmesi ve azaltılması için göstermiş olduğu çaba ve becerisi gözetilerek belirlendiği hallerde kurtarma ücretinin, müşterek avarya garamesinde tarafların hesabına alacak ve borç kaydı olarak eklenmesine imkan verilmesidir. Bu açıdan Kural VI-b'nin, 2004 YAK Kural C'ye bir istisna getirdiği söylenebilir.

2004 YAK Kural VI-c'de kabul edilen son temel kural ise 1989 Kurtarma Sözleşme'nin 14. maddesinde⁶⁷ düzenlenen “özel tazminat (*special compensation*)” ile uygulamada tip kurtarma sözleşmelere eklenen “koruma ve tazmin özel sorumluluk klozu (*special compensation P and I Club - SCOPIC*)⁶⁸” gibi kurtaranlara ödeneceği kararlaştırılan tazminatların, müşterek avarya olarak kabul edilmemesidir. Bu kapsamda taraflar, diğer tarafın ödemek zorunda kalacağı özel tazminat veya SCOPIC Klotu ya da onun yerine geçen kurtarma ödemelerini, müşterek avarya paylaştırmasında alacak kaydı olarak eklenmesini istemeyeceklerdir.

III. 2016 YAK KURTARMA MÜŞTEREK AVARYASI

2016 YAK Kural VI-a'da kurtarma ücretinin ancak “kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine atılmış olan malvarlıklarının tehlikeden kurtarılması amacı ile ve (b), (c) ve (d) fıkralarına uygun olarak yapılmış olmaları şartı ile müşterek avaryaya kabul edilece(ği)” düzenlenmiştir.

⁶⁶ Böylelikle 2004 YAK Kural C'nin ikinci fıkrasındaki, ortak deniz sergüzeştine katılan mallardan denize sızan veya bırakılan kirleticiler nedeniyle uğranılan zararların müşterek avarya kapsamı dışında olacağı kuralı ile de uyum sağlanmıştır. Bkz. Çetingil, Kender ve Ünan, 151.

⁶⁷ Krş. TTK m. 1312.

⁶⁸ SCOPIC Klotu, 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 14. maddesinde düzenlenen “özel tazminatın” yetersiz kalması sebebiyle, uygulamada kullanılan LOF (*Lloyd's Open Form*) tip kurtarma sözleşmelerine eklenen (*Box 7*) ve özel tazminatın yerine geçen özel bir tazmin klotudur. Klot ile kurtaranlar, çevre zararının önlenmesi veya azaltılması şartına bağlı olmaksızın, kurtarma ücretinin daha düşük olmasının beklendiği hallerde, yapmış oldukları masrafları talep etme imkânına sahip olmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuz Caner, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397, 397; Demir, *Kurtarma*, 235; Gürler, 158; Selek, 96; İsmail Demir, ‘Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klotu (SCOPIC)’ (2011) 27(4) BATİDER 89, 90.



Maddenin lafzından da anlaşılacağı üzere, 1994 YAK'dan farklı olarak, 2016 YAK Kural VI-b'de tüm kurtarmalar değil, yalnızca maddede sayılan durumların birisinin varlığı kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edilmiştir.⁶⁹ Yine Kural A gereği, Kural VI'da düzenlenen kurtarma müşterek avaryası, kurtarma faaliyetinin ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlıklarının tümünün tehlikeden korunması ön şartına bağlı olmalıdır.

1. Ön Şart: Müşterek Avaryanın Varlığı

2016 YAK Kural A'da

“müşterek avarya hareketi(nin), ancak ve yalnız ortak deniz sergüzeştine katılmış olan malvarlığı unsurlarını (değerleri) karşılaştıkları bir tehlikeden korumak amacı ile müşterek selamet için bilerek ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakârlık veya harcama yapılması halinde var”

olduğu düzenlenmiştir.⁷⁰ Kural A uyarınca, Kural VI-b'de sayılan durumların müşterek avaryaya olarak kabul edilmesi, kural olarak, hukuki anlamda bir müşterek avaryanın varlığı şartına bağlıdır. Kural VI'da ise bu konuda açık bir hüküm mevcut değildir. Konu müşterek avaryanın unsurları bakımından ayrı ayrı tartışılmalıdır.

A. Ortak Deniz Sergüzeştine Atılma

2016 YAK Kural A uyarınca kurtarma müşterek avaryasından bahsedilebilmesi için gemi, yük ve diğer eşya ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olmalıdır. Bu genel şart Kural VI-a'da “ortak deniz sergüzeştine atılmış (*property involved in the common maritime adventure*)” ifadesiyle bir kez daha tekrar edilmiştir.⁷¹

Dolayısıyla eşyanın, geçici de olsa, gemiden ayrılmasıyla birlikte ortak deniz sergüzeşti sona ereceğinden,⁷² ayrılan bu değerlere verilen kurtarma faaliyeti

⁶⁹ CMI Ana Hatları'nın Kural VI ile ilgili açıklamasında, kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil edilmesinin ek maliyet ve gecikmeye yol açacağı endişelerinin giderilmesine yönelik olarak; kurtarmanın tamamen müşterek avaryanın dışında tutulmasından sabit yüzdeli bir sistemin kurulmasına kadar çok farklı önlemlerin düşünüldüğü, uygulamanın ihtiyacı ve finansal eşitliğin sağlanması gözetilerek açık kriterler belirlenme yoluna gidildiği belirtilmektedir. Comité Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

⁷⁰ Krş. TTK m. 1272.

⁷¹ 1994 YAK Kural VI'da yalnızca “macera (*adventure*)” ifadesi kullanılmıştı. 1994 YAK kapsamında, bu şartın zaten Kural A'da düzenlenmiş olması sebebiyle Kural VI'da tekrarlanmasına ihtiyaç olmadığı hususunda bkz. Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 142.

⁷² İstisna için bkz. 2016 YAK Kural VIII ve X.



müşterek avarya olarak kabul edilemez. Yine gemiler aynı deniz sergüzeştine atılmadığından, çatışan her iki gemiye birlikte verilen bir kurtarma hizmeti hakkında müşterek avaryadan bahsedilmesi mümkün değildir.

B. Kurtarmanın Ortak Tehlikeden Korunmak Amacıyla Yapılması

Müşterek avaryanın varlığı, ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlığı unsurlarını (gemi, yük, diğer eşya ve navlun) birlikte tehdit eden tehlikenin varlığı ile olağanüstü fedakârlığın hepsinin ortak selameti amacıyla yapılması şartına bağlıdır. Yalnızca gemi veya eşyayı tehdit eden bir tehlikenin bulunması, müşterek avaryanın varlığı için yeterli değildir.⁷³

Olağanüstü fedakârlığın tüm malvarlığı unsurlarının hepsinin selameti için yapılması şartı, 2016 YAK Kural VI-a'da “*ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlığının (property) tehlikeden kurtulması amacıyla yürütülen kurtarma hizmetleri (salvage operations)*” şeklinde tekrar edilmiştir. Buna karşın Kural'da “ortak emniyet (selamet) (*common safety*)” ifadesine açıkça yer verilmemiştir.

Kural VI'nın lafzı kurtarma müşterek avaryası için ortak tehlike şartının zorunlu olmadığı şeklinde yorumlanmasına uygun olsa da; amaçsal yorumdan kurtarma müşterek avaryasının varlığı için de kurtarma faaliyetinin tüm malvarlığı unsurlarının korunması amacıyla yürütülmesi gerektiği kabul edilmelidir. Daha açık ifadeyle ortak tehlikenin varlığı şartı kapsamında 2016 YAK Kural VI-a, Kural A'ya herhangi bir istisna oluşturmamaktadır. Dolayısıyla yalnızca gemi veya eşyayı tehdit eden bir tehlikenin giderilmesine yönelik bir kurtarma faaliyeti, müşterek avarya olarak kabul edilmemelidir.

C. Diğer Unsurlar

Müşterek avaryanın varlığı için, ayrıca, fedakârlığın istenerek (iradi) yapılması, makul olması ve fedakârlık sonunda faydalı bir neticenin elde edilmiş olması da gereklidir.⁷⁴ Önceki YAK'larda olduğu gibi 2016 YAK Kural A'da fedakârlık ve harcamanın “*bilerek ve makul bir şekilde*” yapılması kaydıyla müşterek avarya olacağı düzenlenmiştir. 2016 YAK Kural VI'da ise bu unsurlara özel bir atıf yapılmamıştır. Söz konusu özel ifadelerinin Kural VI'ya alınmaması, kurtarma müşterek avaryası için diğer şartların aranıp aranmayacağını ayrıca tartışmaya değer kılmaktadır.

⁷³ Çetingil, Kender ve Ünan, 35.

⁷⁴ Çetingil, Kender ve Ünan, 47.



1994 YAK'dan itibaren tüm YAK'a eklenen “Üstün Kural (Rule Paramount)”, “makul ölçüler içinde yapılmayan fedakârlık ve masraflar için, hiçbir halde paylaşırma” yapılamayacağını düzenler. Üstün Kural uyarınca, makul ölçütler içinde olmayan kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olmayacağı hususunda tartışma olmamalıdır. Diğer yandan 2016 YAK Yorum Kuralı uyarınca, Üstün Kural ve numaralı Kurallarda aksi öngörülmedikçe, müşterek avaryaya paylaşırması harfli kurallara göre yapılır. Dolayısıyla Kural VI veya başka bir numaralı kuralda bir istisna getirilmiş olmadıkça kurtarma müşterek avaryasının unsurları hakkında Kural A uygulanmalıdır.

2016 YAK Kural VI'da ise müşterek avaryaya tanımı ve unsurları bakımından özel bir istisna getirilmemiştir. Bu anlamda kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dâhil olması, öncelikle, kurtarma faaliyeti ve masraflarının makul olması şartına bağlı olmalıdır. Aksine bir görüş, müşterek avaryaya hukukunun ilkelerine aykırı olacaktır.

Doktrinde yapılan tanımların aksine 2016 YAK Kural A'da, faydalı sonucun varlığı müşterek avaryanın unsurları arasında sayılmamıştır.⁷⁵ Konu hakkında doktrinde farklı görüşler⁷⁶ olmakla birlikte, fedakârlık sonunda gemi veya yük tamamen zayi olmuş ise ortada paylaşılacak bir değer de kalmayacağından müşterek avaryadan zaten bahsedilemeyecektir. Diğer taraftan sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, *no cure no pay* ilkesi uyarınca kurtarma ücreti kurtarılan değerler üzerinden hesaplanmaktadır. 2016 YAK Kural VI-d uyarınca özel tazminat veya onun yerine geçen SCOPIC klozu benzer tazminatlar kurtarma müşterek avaryası dışında tutulduğundan, kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dâhil olmasının, kural olarak, kurtarmanın faydalı netice ile sonuçlanması şartına bağlı olduğu söylenebilir.

2. Tarafların Kurtarma Ücretinden Ayır Ayır Sorumlu Olmaları

2016 YAK Kural VI-b'de, kuralın (a) fıkrasına hâle gelmemek kaydıyla, sayılan durumların “*müşterek deniz sergüzeştinin taraflarının kurtaranlara karşı ayrı sözleşmesel veya kanuni sorumluluklarının bulunduğu hâller*” için geçerli olduğuna özel bir vurgu yapılmıştır. Daha açık anlatımla kuralda, fıkra da sayılan kurtarma müşterek avaryaya hallerinin, kurtarılan değerlerin maliklerinin kurtarma ücretinden ayrı ayrı sorumlu olduğu kurtarmalar için geçerli olduğu belirtilmiştir. Kuralın aksi ile kanıt yorumundan, kurtarma ücretinden yalnızca

⁷⁵ Aynı şekilde TTK'nın 1272/I maddesinde de faydalı netice belirtilmemiştir.

⁷⁶ Ayrıntılı bilgi Wahl, 260; Arseven, 47; Çetingil, Kender ve Ünan, 48.



tarafardan birisinin sorumlu olduğu hallerde ödenen kurtarma ücretinin, maddede sayılan istisnalara bakılmaksızın müşterek avarya olacağı sonucuna ulaşmak mümkündür.

Bilindiği üzere 1989 Kurtarma Sözleşmesi ve TTK'da kurtarma ücretinden dolayı adi sorumluluk ilkesi kabul edilmiştir.⁷⁷ İlke uyarınca kurtarma ücreti, kurtarılan aracın ve diğer eşyanın malikleri arasında kurtarılan değerler arasında paylaştırılır. Kurtarma faaliyeti, ortak deniz sergüzeştine atılan malvarlığının tehlikeden kurtulması amacıyla yürütülmüş olsa dahi, kurtarma ücretinden dolayı kurtarılan eşyaların, kurtarma tamamlandığı andaki malikleri ayrı ayrı sorumludurlar. Dolayısıyla uluslararası sözleşme ve TTK'nın uygulandığı hallerde kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avarya garamesine dahil olmayacaktır. Bununla birlikte 2016 YAK Kural VI-b'nin lafzı kapsamında iki hususun ayrıca tartışılmasına ihtiyaç vardır.

Bunlardan birincisi metinde yer alan “(a) fıkrasına halel gelmemek kaydıyla” ifadesinin, kurtarma müşterek avaryasına bir istisna getirip getirmediğidir. Zira 2016 YAK Kural VI-a'da kurtarma ücretinden dolayı tarafların ayrı sözleşmeden veya kanundan dolayı sorumlu olmalarına özel bir vurgu yapılmamıştır.

2016 YAK Kural VI-a'da tarafların kurtarma ücretinden ayrı ayrı sorumlu olmasına dair bir hükme yer verilmemiş olsa da, açık şekilde, “taraflarca yapılan harcamalar (*expenditure incurred by the parties*)” ifadesi kullanılmıştır. İfadeden, Kural VI-a'da farklı bir düzenin öngörülmediği, aksine, (b) fıkrasındaki kurtarma ücretinden dolayı tarafların ayrı ayrı sorumlu olmalarının teyit edildiği anlaşılmaktadır.

Tartışılması gereken diğer husus ise tarafların kurtaranlara karşı “ayrı sözleşme veya kanuni sorumluluklara sahip olması (*separate contractual or legal liability to salvors*)” ifadesinin nasıl yorumlanacağıdır. Örneğin, uygulamada tip kurtarma sözleşmelerine⁷⁸ eklendiği gibi donatanın, eşya maliklerine düşen tüm kurtarma masrafından dolayı kurtarana karşı tek başına sorumlu olduğunun kararlaştırılması halinde, (b) fıkrasındaki şartlara bakılmaksızın kurtarma faaliyeti, müşterek avarya olarak kabul edilecek midir?

⁷⁷ 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/II; TTK m. 1306/II.

⁷⁸ Örnek TURKS 2015 m. 7. Maddede donatanın, geminin yanı sıra yük ve navluna düşen kurtarma ücretinden dolayı donatanın sorumlu olduğu ve husumetin yalnızca kendisine yönetileceği kararlaştırılmaktadır.



Rose, kaptanın yük sahiplerinin yetkisine dayanarak tek bir kurtarma sözleşmesi yapması halinde ödenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya olarak kabul edilebileceğini belirtmektedir.⁷⁹ Yine CMI Ana Hatları'nda Kural VI-b'nin, *Lloyd's Open Form* olduğu gibi donatan ve eşya maliklerinin kurtarma ücretinden ayrı ayrı sorumlu olduğu kurtarmalarda, kurtarma faaliyetinin sona erdiği tarihteki değerlerine göre hesaplanacak bedelin, herhangi bir ek maliyet ve gecikmeye sebep olmaksızın, müşterek avaryaya dahil edilmesi amacıyla eklendiği belirtilmektedir.⁸⁰ Bu anlamda Türk Kurtarma Sözleşmesi (TURKS) 2015'de⁸¹ olduğu gibi ortak deniz sergüzeştine atılan değerlerin tamamın kurtarılmasına yönelik yapılan kurtarma sözleşmesinde donatanın, geminin yanı sıra eşya ve navluna düşen, kurtarma ücretinden sorumlu olması halinde, ödenen kurtarma ücreti, Kural VI-b'deki durumların varlığı aranmaksızın müşterek avaryaya olarak kabul edilmelidir.⁸²

3. Kurtarma Müşterek Avaryası Halleri

2016 YAK Kural VI-b'de “*kurtarma(nın) ancak aşağıdakilerden biri doğduğunda müşterek avaryaya kabul edil(eceği)*” belirtilmiştir. Sınırlı sayıda olan bu durumlar haricinde kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil edilmesi mümkün değildir. Yine Kuralın (c) ve (d) fıkralarına, müşterek avaryaya dahil olan kurtarma ücretinin kapsamının belirlenmesine yönelik özel hükümler derç edilmiştir.

A. Sonraki Zıya ve Hasar

Kurtarma ücretinin belirlemesinde “*aracın ve diğer eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri*” esas alınır.⁸³ Müşterek avaryaya hesaplaması ise garameye dahil eşyanın yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerlere göre yapılır (2016 YAK Kural G). Eşyanın kurtarıldıktan sonra müşterek avaryaya hesaplamasının

⁷⁹ Rose, 56. Buna karşın yazar, uygulamada en çok kullanılan LOF Tip Kurtarma Sözleşmesinde kaptanın talep eden her bir taraf adına ayrı ayrı sözleşme yapmasının istenildiğini, bu durumda kurtarma ücretinden dolayı diğer kurtarılan eşya maliklerinin herhangi bir sorumluluğunun doğmadığı gibi ödenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya paylaşımına dahil olmayacağını düşünmektedir.

⁸⁰ Comité Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

⁸¹ TURKS 2015 m. 7.

⁸² Aşağıda açıklanmaya çalışıldığı üzere donatanın, diğer kurtarılan eşya maliklerine düşen kurtarma ücretini ödemiş olması aynı zamanda Kural VI-b'nin (iv) bendinde düzenlenen duruma dahil olduğundan, tarafların ayrı ayrı veya birlikte sorumlu olup olmadığına bakılmaksızın kurtarma ücreti müşterek avaryaya dahil olacaktır.

⁸³ 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/I-a; TTK m. 1305/I-a.



yapılacağı yere ulaşınca kadar tekrar ziya veya hasara uğraması mümkündür. Bu durumda eşya maliki daha fazla kurtarma ücreti ödemek zorunda kalırken daha az müşterek avarya payı alabilecektir. Bu sebeple 2016 YAK Kural VI-b'nin (i) bendinde “*yolculuk sırasında, kurtarılan değerler ile katkıda bulunacak değerler arasında belirgin bir fark oluşmasına sebep teşkil eden bir ziya veya hasara yol açan müteakip bir kaza veya başka olayın meydana gelmesi*” durumunda kurtarma faaliyetinin müşterek avarya olarak kabul edileceği belirtilmiştir.

Hudson ve Harvey'in belirttiği üzere söz konusu bent, kurtarma hizmetleri tamamlandıktan sonra ortak deniz sergüzeştine dahil araç veya eşyanın ziya veya hasara uğramasıyla ilgilidir.⁸⁴ Hudson ve Harvey ile Güden tarafından verilen, makine arızası sebebiyle geçici barınma limanına çekilen konteyner gemisinin, onarımı yapıldıktan sonra devam ettiği yolculuk sırasında şiddetli fırtına sebebiyle güvertede bulunan konteynerlerin denize düşerek zayı olduğu örnekte,⁸⁵ denize düşerek zayı olan konteynerlerin malikleri kurtarma ücretinden, geminin barınma limanına geldiği andaki değerine sorumlu olacaktır. Kurtarma faaliyetinin müşterek avarya olarak kabul edilmesi halinde, müşterek avarya garamesi yolculuğun tamamlandığı yere göre hesaplanacağından, konteyner malikleri müşterek avarya sonunda hiçbir değere sahip olmayacaklarından hiçbir ödeme yapmayacaktır.

Yukarıdaki örnekte eşyanın kısmen zayı olarak varma limanına ulaşması durumunda eşya maliki, hem eşyasının kurtarmanın tamamlandığı barınma limanına göre kurtarma ücretinden hem de yolcuğun tamamlandığı yerdeki değerine göre barınma müşterek avaryasından sorumlu olacaktır. Bu olasılıkta eşya maliki müşterek avarya garamesi, varma yerine ulaşan eşyanın değeri üzerinden hesaplanacaktır. Böylelikle eşya maliki, fazladan ödemiş kurtarma ücretini, müşterek avarya zararı olarak isteme hakkına sahip olacaktır.

Maddenin lafzından her türlü ziya veya hasar değil yalnızca, 2016 YAK Kural VI-b'nin (i) bendinin resmi tercümesinde kullanıldığı üzere, “*belirgin bir fark (significant differences)*”⁸⁶ olan kurtarma ücreti, müşterek avaryaya dahildir. “*Significant (önemli)*” terimi Kural VI-b'nin beş bendinin tamamında da

⁸⁴ Hudson ve Harvey, 118.

⁸⁵ Hudson ve Harvey, 118; Güden, s. 151.

⁸⁶ 2016 YAK Kural VI'nın Resmi Gazetede yayımlanan resmi çevirisinde “*significant*” terimi, (i) ve (iii) bentlerinde “*belirgin*”; diğer bentlerinde ise “*önemli*” şeklinde tercüme edilmiştir.



kullanılmış olmasına rağmen tanımı yapılmamıştır.⁸⁷ Bu açıdan eşya malikinin uğramış olduğu zararın önemli olup olmadığı her bir somut olayın kendine özgü koşullarına göre çözümlenmelidir. CMI Ana Hatları'nda da Kural VI-b'nin i-v bentlerinin uygulanmasında neyin önemli sayılması gerektiğinin belirlenebilmesi için dispeçilerin mesleki tecrübelerini kullanmak zorunda kalacakları vurgulanmaktadır.⁸⁸

B. Önemli Müşterek Avarya Fedakârlıklarının Bulunması

2016 YAK Kural VI-b'nin (ii) bendinde “önemli müşterek avarya fedakârlıklarının (*significant general average sacrifices*)” müşterek avaryaya dahil olacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte ifade ile neyin amaçlandığı çok açık değildir. Zira müşterek avaryanın amacı, olağanüstü fedakârlıkların paylaştırılarak taraflar arasında menfaat dengesinin sağlanmasıdır. Paylaştırma sonunda taraflardan hiç biri diğeri aleyhine zenginleşmemelidir. Kural'ın bu genel ilkeyi yansıttığı; kurtarma faaliyeti sonucu avantaj elde eden tarafın, diğer tarafın ödemek zorunda kalacağı kurtarma ücretine katkı sağlayarak, muhtemel zenginleşmenin önüne geçilmesinin amaçlandığı söylenebilir.

Örneğin karaya oturan geminin yüzdürülmesine yönelik bir kurtarma faaliyetinde, geminin kurtarılmasına katkı sağlaması amacıyla gemide bulunan bir kısım yükün denize atılması durumunda eşya maliki, denize atılan yük için kurtarma ücreti ödemeyecek; ancak denize atılan eşyası nedeniyle uğramış olduğu tüm zararını, YAK 2016 Kural I (Denize Yük Atılması) uyarınca müşterek avarya kapsamında tazmin etme imkânına sahip olacaktır. Daha açık ifadeyle eşya maliki, kurtarma ücreti ödememesine rağmen tüm zararını tazmin edebilecektir. Buna karşın gemi ve diğer eşya malikleri hem kurtarma ücreti ödemek hem de eşyası denize atılan malikin zararını tazmin etmek zorunda kalacaktır. Kural VI-b'nin (ii) bendi taraflara, ödemek zorunda kaldıkları bu tür kurtarma harcamalarını müşterek avarya garmesine dahil etme imkanı vermektedir. *Hudson ve Harvey*'in ifadesiyle Kural, bu tür adaletsizliklerin düzeltilmesini sağlamaktadır.⁸⁹

⁸⁷ CMI Ana Hatları'nda “önemli” teriminin müşterek avarya sürecinin maliyeti ve süresinin kısaltılmasının sağlanması amacıyla eklendiği ancak YAK'ın uygulandığı olay ve davaların çok geniş olması sebebiyle açık bir tanım verilemediği belirtilmektedir. *Comite Maritime International, Guidelines Relating to General Average*, 17.

⁸⁸ *Comite Maritime International, Guidelines Relating to General Average*, 17. Aynı yönde bkz. Rose, 59.

⁸⁹ *Hudson ve Harvey*, 119.



C. Kurtarma Ücretinin Yanlış Hesaplanması ve Paylaştırılması

2016 YAK Kural VI-b'nin (iii) bendinde “kurtarılan değerlerin belirgin bir şekilde yanlış olması ve kurtarma masraflarının açıkça hatalı şekilde bölüştürülmüş bulunması(nın)” kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edileceği belirtilmiştir.

Bilindiği üzere faydalı bir sonuç veren her türlü kurtarma faaliyeti, kurtarma ücreti istemine hak kazandırır.⁹⁰ Kurtarma ücreti ise, genellikle, kurtarmanın sonunda kurtarılan değerler dikkate alınarak 1989 Kurtarma Sözleşmesi ve TTK'da sayılan kıstaslar⁹¹ dikkate alınarak belirlenir. Uygulamada çok nadir görüldüğü bildirilmekle⁹² birlikte Kural, kurtarma ücretinin hesaplanması ve paylaştırılmasındaki herhangi bir yanlışlığın düzeltilmesine hizmet etmektedir.

2016 YAK Kural VI-b'nin (iii) bendinin lafzından kurtarma müşterek avaryası için iki şartın birlikte varlığının arandığı anlaşılmaktadır. Bunlardan birincisi kurtarma ücretinin, kurtarılan araç ve diğer eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri esas alınarak belirlenmiş olmasıdır. Uygulamada pek görülmemekle birlikte ücretin taraflarca önceden kararlaştırıldığı kurtarmalarda kuralın uygulanması mümkün olmamalıdır. Kurtarma ücretinin mahkemece belirlendiği hallerde⁹³ ise mahkeme kararı ortadan kaldırılmadıkça, muhtemel bir açık yanlışlık müşterek avaryaya olarak kabul edilmemelidir. Yine kuralın lafzı gereği ancak “belirgin bir yanlış (manifestly incorrect)” müşterek avaryaya olarak kabul edilecektir.

Maddenin resmi tercümesindeki “kurtarılan değerlerin belirgin bir şekilde yanlış olması” ifadesi yanlış yorumlanmaya açıktır. Zira ifadenin lafzından yanlışlığın kurtarılan araç, yük veya diğer eşyanın niteliğinde olması gerektiği anlamı çıkmaktadır. Kural'ın orijinal metninde ise “salved values” ifadesi kullanılmıştır. Bu anlamda yanlışlık, kurtarılan araç veya eşyanın niteliğinde değil; onların değerlerinin hesaplanmasında olmalıdır.

Kurtarma müşterek avaryası için kurtarılan araç veya eşyanın değerlerinin yanlış hesaplanmış olması yeterli değildir. Aynı zamanda kurtarma masrafları “açıkça hatalı şekilde bölüştürülmüş” de olmalıdır. Kurtarma ücretinin yanlış

⁹⁰ 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 12/I; TTK m. 1304/I.

⁹¹ 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/I; TTK m. 1305/I.

⁹² Hudson ve Harvey, 119.

⁹³ 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 7; TTK m. 1301.



hesaplanmasına rağmen, araç ve eşya malikleri arasındaki paylaştırmada bu hatanın giderilmesi, müşterek avaryanın varlığına engel olacaktır.

D. Diğer Tarafın Kurtarma Ücretinin Ödenmesi

2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde “*kurtarmanın taraflarından birisinin, diğer bir tarafın ödemesi gereken ücretin önemli bir tutarını ödemiş olması*” kurtarma müşterek avaryası olarak sayılmıştır. Bu haliyle madde, 2004 YAK Kural VI-a'da kabul edilen müşterek avaryanın tekrarı niteliğindedir. Bununla birlikte iki madde arasında bir takım farklılıklar mevcuttur.

2004 YAK Kural VI-a'da taraflardan birisinin diğer tarafın ödemekle yükümlü olduğu kurtarma ücretinin tamamı veya önemli kısmını ödemek zorunda kalması halinde, ödenen bu tutarın paylaşırma esnasında adına ödeme yapılan tarafın hesabına borç olarak kaydedileceği belirtilmiştir.⁹⁴ Dolayısıyla kural gerçek anlamda bir kurtarma müşterek avaryasını değil bir hesap transferini düzenlemektedir. 2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde ise taraflardan birisinin, diğer tarafın payına düşen kurtarma ücretini ödemiş olması kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edilmiştir.

2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde diğer tarafa düşen kurtarma ücretinin yasal bir zorunluluk, sözleşme veya diğer sebeple ödenmesinin gerektiğine dair bir açıklık yoktur. Maddenin lafzı uyarınca kurtarma müşterek avaryası için ücretin, yasa veya sözleşme uyarınca ücretin tümünden sorumlu olunması ya da yük hakkında uygulanan tedbirin kaldırılarak geminin seyrüseferine devam etmesinin sağlanması gibi amaçla ödenmesinin bir önemi olmamalıdır.

2024 YAK Kural VI-a'da müşterek avarya garamesine faiz ve avukatlık giderleri (*legal fees*) dahil edilmiş ve ödemenin bir kısmının yapılmış olması yeterli görülmüştür. 2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) bendinde ise faiz ve yasal giderlere ilişkin bir açıklama yapılmamıştır.

Bilindiği üzere kurtarma giderlerine, kurtarma ücretinin yanı sıra faiz ve yargılama giderleri de dâhildir.⁹⁵ Hatta kurtarma ücretinin eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri aşmaması ilkesinde faiz ve yasal giderler dikkate alınmaz.⁹⁶ Dolayısıyla kurtarma müşterek avaryası durumunda bu değerler zaten

⁹⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 174; Çetingil, Kender ve Ünan, 148.

⁹⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, *Kurtarma*, 248; Gürler, 241.

⁹⁶ 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/II; TTK m. 1304/III.



kendiliğinden garameye ekleneceğinden, maddede faiz ve yargı giderlerinin sayılmamış olması bir eksiklik olarak değerlendirilmemelidir.

2016 YAK Kural VI-b'nin (iv) maddesi uyarınca, ödenen tutarın “önemli (*significant*)” derecede olması kaydıyla, diğer tarafın ödemesi gereken tutarın kısmen ödenmiş olması kurtarma müşterek avaryası için yeterlidir. Yukarıda vurgulandığı üzere ödenen tutarın önemli derecede olup olmadığına ilişkin kesin kıstasların belirlenmesi mümkün değildir. Sorun her bir somut olayın özelliklerine göre çözümlenmelidir.

E. Birden Fazla Kurtarma Sözleşmesi Yapılması

2016 YAK Kural VI-b'nin (v) bendinin resmi tercümesinde “ *tarafların önemli bir çoğunluğunun kurtarma ücretini çok farklı şartlara göre ödemiş olması*” kurtarma müşterek avaryası olarak sayılmıştır. Meydana gelen bu farklılıkta “*faiz, kur dengelemesi veya kurtaranın veya katkıda bulunan değerlerin yargılama giderleri dikkate alınma(yacaktır)*”. Bununla birlikte maddenin bu şekilde tercüme edilmesi izaha muhtaçtır.⁹⁷ Zira kurtarma sonunda tek bir ücret belirlenmesi halinde tarafların kendisine düşen payı çok farklı şartlarda ödemesi pratikte mümkün olmayacaktır.

2016 YAK Kural VI-b'nin (v) bendinde kurtarma sonunda taraflara düşen kurtarma ücretinin çok farklı şekilde belirlenmesi ihtimalini düzenlenmektedir. *Hudson ve Harvey*, gemi ve eşya maliklerinin farklı kurtarma ücreti anlaşmaları yapmasının, 1974 YAK Kural VI'nın yürürlüğe girmesinden önce de sorunlara yol açtığını, bu farklılığa tarafların kendilerini mi katlanacağı yoksa taraflar arasında paylaştırılmak üzere müşterek avaryaya mı dahil edileceğinin tartışma konusu olduğunu, *Anglo-Sakson* Hukukunda ise genel eğilimin, “genel paylaştırma (*general apportionment*)” yönünde olduğunu bildirmektedir.⁹⁸ Maddenin bu amaçla Kural VI-b'ye derç edildiği anlaşılmaktadır.

Gemi ve eşya maliklerinin farklı kurtarma ücreti ödemiş olmalarının kurtarma müşterek avaryası olarak kabule edilmesi, iki şartın birlikte mevcut olması şartına bağlanmıştır. Bunlardan birincisi tarafların önemli kısmının (*significant proportion of the parties*) kurtarma ücretinin farklı yöntemlerle belirlemiş

⁹⁷ Gerçekte 2016 YAK Kural VI-b'nin (v) bendinde kurtarma ücretinin çok farklı şartlara göre ödenmesinden değil, kurtarma ücretinin farklı şekilde belirlenmesinden bahsedilmektedir. Dolayısıyla paragraf “*tarafların önemli bir çoğunluğunun kurtarma ücretinin çok farklı şartlara göre belirlenmiş*” olması şeklinde anlaşılmalıdır.

⁹⁸ *Hudson ve Harvey*, 119.



olmalarıdır.⁹⁹ Önemli kısmından neyin anlaşılması çok açık olmamakla birlikte, onlarca tarafın olduğu bir kurtarma ilişkisinde yalnızca bir veya iki malikin ayrı kurtarma sözleşmesi yapması, kurtarma müşterek avaryası için yeterli olmamalıdır.

Diğer şart ise ücretin farklı şekilde belirlenmesi sebebiyle tarafların çok farklı kurtarma ücreti ödemek zorunda kalmasıdır. Bu farklılığın belirlenmesinde faiz, kur dengelemesi veya yasal giderler dikkate alınmayacaktır. CMI Ana Hatları'nda dispeçilerin Kural VI-b'nin (v) bendini uygulanmasında tarafların ödemek zorunda olduğu kurtarma ücreti arasında önemli fark olup olmadığını değerlendirirken, yalnızca kur farkı, faiz, teminat ve yasal masraflar hariç olmak üzere, kurtarılan tüm menfaatlere yönelik kurtarma ücreti dikkate alması gerektiği belirtilmektedir.¹⁰⁰

4. Müşterek Avaryaya Dahil Kurtarma Ücretinin Kapsamı

1974 YAK'tan sonra kabul edilen 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I maddesinde çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılmasına ilişkin çaba ve beceri, kurtarma ücretinin belirlenmesinde dikkate alınması gereken kıstaslar arasında sayılmıştır. Sözleşmenin 14. maddesinde özel tazminat (*special compensation*) adında, çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunan kurtarana, yapmış olduğu giderleri isteme hakkı da verilmiştir.

Yukarıda vurgulandığı üzere 1974 YAK Kural C uyarınca çevre zararlarının müşterek avarya garmesine girmemesi, 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 13 ve 14. maddelerinde düzenlenen ücret ve tazminatın, kurtarma müşterek avaryasına dahil olup olmadığı tartışmasını doğurmuştur. Bu tartışmaları önlemek amacıyla 1990 yılında, 1974 YAK Kural VI'ya iki özel kural eklenmiştir. Bu kurallar, 1994 YAK Kural VI'da aynen korunmuştur. 1989 Kurtarma Sözleşmesinin yürürlüğe girmesinden sonra uygulamada kullanılan tip kurtarma sözleşmelerine SCOPIC klotunun eklenmesi üzerine, 2004 YAK Kural VI-c'ye özel bir hüküm

⁹⁹ Örneğin kurtarılan eşya maliklerinin önemli bir kısmının, diğer bir grubun kurtarma ücretine itiraz etmesi üzerine sürecin uzamaması için kurtaran ile anlaşma yapmak veya tahkime gitmek zorunda kalması.

¹⁰⁰ Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.



eklenmiştir. 2004 YAK Kural VI-b ve c, çok ufak değişikliklerle,¹⁰¹ 2016 YAK Kural VI'nın c ve d fıkraları olarak yeniden düzenlenmiştir.¹⁰²

A. 1989 Kurtarma Sözleşmesine Göre Belirlenen Kurtarma Ücreti

No cure no pay ilkesi uyarınca kurtarma ücreti, kurtarma faaliyeti tamamlandıktan sonra taraflarca kararlaştırılır. Tarafların uzlaşmaması halinde ise 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I maddesinde sayılan kıstaslar gözetilerek mahkemece belirlenir.¹⁰³ Ücretin belirlenmesine yönelik sayılan bu kıstaslardan birisi de kurtaranın, çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için gösterdiği çaba ve becerisidir. Bu anlamda kurtaranların, çevre kirlenmesi veya tehdidinin bulunduğu kurtarma faaliyetlerinde daha fazla kurtarma ücretine hak kazanması mümkündür.

Önceki YAK'lar gibi 2016 YAK Kural C'de, çevreye verilen zararlar veya ortak deniz sergüzeştine katılan malvarlığı değerlerinden sızan ya da bırakılan kirlетici maddeler dolayısıyla uğranılan zarar ve yapılan masraflar müşterek avarya paylaşımı dışında tutulmuştur.¹⁰⁴ Dolayısıyla kurtaranın çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için gösterdiği çaba ve beceri dikkate alınarak hesaplanan kurtarma ücretinin, kural olarak, müşterek avarya paylaşımı dışında tutulması gereklidir. Bu amaçla, 1990 yılında yapılan değişiklikle 1974 YAK Kural VI'ya, 1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 13/I-b maddesindeki kurtaranların çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gösterdikleri çaba ve beceri de göz önüne alınarak belirlenen kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olduğu eklenmiştir.¹⁰⁵ 2016 YAK döneminde de bu türden bir tartışmanın yaşanmaması için olsa gerek Kural VI-c'de söz konusu kural aynen tekrar edilmiştir.

¹⁰¹ “Kurtarma ödemeleri (*salvage payments*)” ifadesi, “kurtarma masrafları (*salvage expenditures*)” şeklinde değiştirilmiştir.

¹⁰² 2004 YAK Kural VI'nın b ve c bentlerinin kaynağı da 1994 YAK Kural VI'nın a bendinin ikinci paragrafı ve b bendidir.

¹⁰³ Kurtarma ücreti belirlenmesinde sayılan kıstasların sırası dikkate alınmaz. Bkz. 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 13/I; TTK m. 1305/I.

¹⁰⁴ Bununla birlikte Kural XI-d sayılan durumların varlığı halinde çevre zararlarını önlemek ve azaltmak için alınan tedbirlere ilişkin masrafların müşterek avaryaya dahil edilmesi mümkündür.

¹⁰⁵ Söz konusu kural, 1994 YAK Kural VI-a'nın ikinci paragrafında ve 2004 YAK Kural VI-b'de aynen tekrar edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Algantürk-Light, 176; Çetingil, Kender ve Ünan, 150.

2016 YAK Kural VI-c’de

“(a) fıkrasında öngörülen kurtarma masraflarına, 1989 Milletlerarası Kurtarma Sözleşmesi’nin 13’üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtildiği üzere kurtaranların çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gösterdikleri çaba ve beceri de göz önüne alınarak belirlenen kurtarma ücreti de dâhil”

olduğu belirtilmiştir. Bu anlamda Kural, ortak deniz tehlikesine atılan gemi ve yükün kurtarılması yanı sıra çevre zararlarının önlenmesi veya azaltılmasına yönelik çabalar için ödenen ücretin müşterek avaryaya dahil edilmesine imkan vermektedir.¹⁰⁶

2016 YAK Kural VI-c’de doğrudan 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 13/I-b maddesine atıf yapılmamakta; orada sayılan (*such as is referred*) kıstasa işaret edilmektedir. Dolayısıyla Kuralın uygulanması için kurtarma sözleşmesi ilişkisine 1989 Kurtarma Sözleşmesinin uygulanması zorunlu olmamalıdır.¹⁰⁷

B. Kurtarma Müşterek Avaryası Dışında Kalan Tazminatlar

2016 YAK Kural VI-d’de 1989 Kurtarma Sözleşmesi’nin 14. maddesi uyarınca veya SCOPIC klozu gibi benzer nitelikte bir özel tazminatın, kurtarma masrafı olarak kabul edilmeyeceği ve müşterek avarya paylaşımına alınmayacağı düzenlenmiştir. Madde bu haliyle kurtarma müşterek avaryası paylaşımına esas alınacak kurtarma ücretinin sınırlarını belirlemektedir.

1989 Kurtarma Sözleşmesinin 14. maddesinde kurtaranın, çevre zararı tehdidi oluşturan kurtarma faaliyetinde bulunmasına rağmen kurtarma ücretine hak kazanamaması veya kazanılan ücretin yetersiz olması halinde yapmış olduğu giderleri özel tazminat olarak malikten isteyebileceği düzenlenmiştir.¹⁰⁸ *No cure no pay* ilkesinin istinası olan hükmün amacı, kurtarma faaliyeti sonunda hiçbir ücret alamama riski nedeniyle kurtarma faaliyetine soğuk bakan kurtaranları teşvik etmektedir.¹⁰⁹

Yukarıda vurgulandığı üzere özel tazminatın yetersiz kalması ve çevre zararının varlığının ispatının zorluğu nedeniyle uygulamadaki tip kurtarma

¹⁰⁶ Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 153.

¹⁰⁷ Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 154.

¹⁰⁸ Krş. TTK m. 1312/I. Kurtarma faaliyeti ile çevre zararı önlenmiş veya sınırlandırılması halinde kurtaran, yapmış olduğu masrafın % 30 fazlasını isteme hakkına sahiptir. Ancak bu tutar hiçbir halde yapılan masrafın iki katını aşamaz. 1989 Kurtarma Sözleşmesi m. 14/II; TTK m. 1312/II.

¹⁰⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, *Kurtarma*, 203; Selek, 79; Gürlér, 152.



sözleşmelerine, özel tazminatın yerine geçen, SCOPIC klozu eklenmektedir. SCOPIC kloxunun uygulanması için çevre zararının varlığı zorunlu değildir. Klox uyarınca kurtaran, kurtarma faaliyetine katılan personel, araç, gerek ve donanım ile yapmış olduğu masrafların % 25 fazlasını tazminat olarak isteme hakkına sahiptir.¹¹⁰

2016 YAK Kural VI-d maddesinde 1989 Kurtarma Sözleşmesinin 14/II maddesinde düzenlenen özel tazminat ile SCOPIC Kloxu gibi özel tazminat yerine geçen ödemeler, kurtarma ücreti olarak kabul edilmemiştir. Dolayısıyla kurtarma müşterek avaryası halinde, özel tazminat veya onun yerine geçen ödemeler, müşterek avaryaya paylaşımı dışında kalacaktır. Kurtaranın daha az kurtarma ücreti kazanması sebebiyle özel tazminat veya SCOPIC kloxunu işletmesi durumunda da sonuç değişmemeli; hesaplanan kurtarma ücretinden fazlası değil tüm özel tazminat veya onun yerine geçen ödemeler müşterek avaryaya paylaşımı dışında olmalıdır.

SONUÇ

Kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olması, uluslararası uygulamada en çok tartışılan konulardan birisi olmuştur. Kıt'a Avrupası ve İngiltere'deki uygulamaların farklılığı, konu hakkında yeknesak bir kuralın kabul edilmesini zorlaştırmıştır. Bu sebeple kurtarma müşterek avaryası ancak seksen yıl sonra 1974 YAK Kural VI ile YAK'a dahil edilebilmiştir. Ancak kurtarma müşterek avaryası üzerindeki tartışmalar sona ermemiş, IUMI'nin girişimleriyle, 1974 YAK Kural VI ile getirilen çözümden vazgeçilmiştir. Böylelikle 2004 YAK Kural VI ile kurtarma ücreti, kural olarak, müşterek avaryaya dışında bırakılmıştır.

2016 YAK'ta ise yeniden bir sistem değişikliğine gidilerek; kurtarma müşterek avaryası olarak kabul edilebilecek durumlar sınırlı şekilde sayılmıştır. Kuralda sayılan durumların haricinde kurtarma ücretinin müşterek avaryaya garamesine dahil edilmesi mümkün değildir. Sınırlı sayılan bu durumların müşterek avaryaya olarak kabul edilmesi ise yine ortak deniz sergüzeştine atılmış malvarlığı unsurlarının birlikte kurtarılması ön şartına bağlı tutulmuştur. Bu anlamda 2016 YAK'ta da kurtarma ücretinin müşterek avaryaya dahil olması, müşterek avaryanın tüm unsurlarına ek olarak, Kural VI-b'de sayılan durumlardan birisinin varlığının bulunması şartına bağlanmıştır.

¹¹⁰ Caner, 402; Demir, 'SCOPIC', 101.



2016 YAK Kural VI bir bütün olarak incelendiğinde, sınırlı şekilde de olsa, kurtarma müşterek avaryası ilkesine geri dönlüdüğüne söylemek yanlış olmayacaktır. Daha açık ifadeyle ortak deniz sergüzeştine atılan değerlerin hepsine yönelik her türlü kurtarma faaliyeti değil yalnızca Kural VI-b’de sayılan durumlar müşterek avaryaya olarak kabul edilmiştir. Aksi halde kurtarma ücreti müşterek avaryaya dışında kalacak; duruma göre ayrı bir paylaşırma esas alınacaktır.

KAYNAKÇA

Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934)

Algantürk-Light D, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (B. 2, Arıkan Yayıncılık 2006)

Arseven H, *Müşterek Avaryalar* (B. 1, Menteş Kitapevi 1961)

Ataergin S, ‘Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri:’ (1995) 9(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 378

Atamer K, ‘Müşterek Avarya’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, C I (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355

Caner O, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397

Cangdon EW, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913)

Civir-Engin M, ‘Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri’ (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111

Comite Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I)

— Yearbook 1994 Annuaire (Sydney II)

— Yearbook 1994 Annuaire (Specimen Property CMI Secretariat)

— Yearbook 2000 (Singapore I)

— Yearbook 2001 (Singapore Conference)

— Yearbook 2003 (Vancouver I)

— Yearbook 2016 (New York II Documents of the Conference)



— ‘CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015’ <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025

— *CMI Guidelines Relating to General Average* <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025

Cook JHS ve Cornah RR, *General Average and York-Antwerp Rules* (B. 13, Sweet and Maxwell 2008)

Çetingil E, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 13 (‘Kurtarma Müşterek Avaryası’)

— ‘Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları’ (1982) 11(4) BATİDER 37 (‘Yeni Düzenleme’)

Çetingil E, Kender R ve Ünan S, *Müşterek Avarya Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2011)

Demir İ, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (B. 1, Turhan Kitabevi 2010) (Kurtarma)

— ‘Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klozu (SCOPIC)’ (2011) 27(4) BATİDER 89 (‘Özel Tazminat’)

Donavan JJ, ‘The Doctrine Of General Average - Historical Development And Present Application’ (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251

Eamonn Magee, ‘General Average Reform - The IUMI Position’ (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 294

Ertan K, ‘Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya’ (2003) 1(5) Legal Hukuk Dergisi 1119

Gilman J, Merkin R, C. ve Templeman M, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (B. 18, Sweet and Maxwell 2013)

Gürler HE, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (B. 1, Seçkin Yayınları 2012)

Gürzumar F, Tekin Gürzumar T ve Berki AH, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962)



Harvey MD, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) The Journal of International Maritime Law 447

Hudson NG, 'The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994' (1996) 27(3) Journal of Maritime Law and Commerce 469

Hudson NG ve Harvey M, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (B. 4, Informa Law 2018)

Kalpsüz T, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi*, C. I (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971)

Konyalı SC, 'Müşterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri' (2024) 7(1) DEHUKAMDER 85

Kula N, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727

Kruit J, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (B. 1, Paris Legal Publishers 2017)

McArthur C, *The Contract of Marine Insurance* (B. 1, Stevens and Sons 1885)

'Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average' <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-he-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf>> 30 Mayıs 2025

Okay S, 'Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi' (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289

Rose F, *General Average, Law and Practice* (B. 3, Informa Law 2017)

Selek N, *6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2015)

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku II* (B. 1, Vedat Kitapçılık 2016)

Sözer B, '2016 York-Anvers Kuralları' (2018) 1(1) DEHUKAMDER 77

Spencer J, 'Hull Insurance and General Average-Some Current Issues' (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1227



Tekil F, *Türk Hukukunda Müşterek Avarya* (B. 1, Kurtulmuş Matbaası 1965) (Müşterek Avarya)

— ‘Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 509 (‘Deniz Kazaları’)

Ünan S, ‘Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu’ Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (B. 1, Beta Yayınları 2000) 639

Wahl A (çev. Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (B. 1, Yeni Cezaevi Baimevi 1948)

Working Group General Average, ‘How Should it be Changed?’ (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 298

Yazıcıoğlu E, *Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 16, Filiz Kitapevi 2022)

‘York-Antwerp Rules (YAR)’, <<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>> s.e.t. 30.05.2025.

‘York-Antwerp Rules 2016’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf>> s.e.t. 30 Mayıs 2025

‘2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference’ <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> s.e.t. 30 Mayıs 2025



-Çeviri / Translation-

WITHIN THE SCOPE OF THE 2016 YAR RULE VI, SALVAGE BEING ALLOWED AS GENERAL AVERAGE: RETURN TO SALVAGE GENERAL AVERAGE?*

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

Assoc. Prof. Fevzi TOPSOY**

ABSTRACT

Due to the different practices of the States, the salvage reward could be regulated in Rule VI of the 1974 York-Antwerp Rules (YAR). Thus, the salvage fee was accepted as general average. However, a radical change was made in the 2004 YAR. As a rule, salvage rewards were excluded from general average. In the 2016 YAR, a comprehensive change was made to the subject of the salvage rewards. With the amendment, Rule VI of the 2004 YAR has been abandoned. The inclusion of salvage fees in general average has been made dependent on the existence of certain circumstances. In this study, Rule VI of the 2016 YAR were examined and explained.

* Research Article, Received: 25.06.2025 / Accepted: 06.08.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1727196.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Piri Reis University Faculty of Law, Department of Sea and Maritime Law, (ftopsoy@pirireis.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-8296-0368).



Keywords: •Salvage •Salvage Rewards •General Average •York-Antwerp Rules •Rule VI

ÖZ

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

Anahtar Kelimeler: •Kurtarma •Kurtarma Ücreti •Müşterek Avarya •York-Anvers Kuralları •Kural VI

INTRODUCTION

In general terms, general average,¹ which expresses the apportionment of extraordinary costs made for the protection of the ship, the cargo, and the freight from a peril threatening them together, is one of the most deep-rooted principles of maritime trade law. The principle is based on the foundation that the ship navigating at sea and those on board share a common destiny.² Accordingly, a sacrifice or an expense made in order to be protected from a common peril is, in fact, directed to the safety of both the ship and all those on board. Therefore,

¹ Arseven, with reference to Wüstendörfer, states that it is claimed that the origin of the word average (avarya) is Arabic and that it derives from the word 'avar.' Haydar Arseven, *Müşterek Avaryalar* (1st edn, Menteş Kitapevi 1961) 1. However, see Charles McArthur, *The Contract of Marine Insurance* (1st edn, Stevens and Sons 1885) 151, for the view that the word average derives from the word 'avere,' which was used in ancient regulations and meant the goods and property owned by a person. In Turkish law, although the title of Chapter Twelve of the 1864 Maritime Code (1864 *Kanunname-i Humayun-ı Ticaret-i Bahriye*) is "Averages, namely Sea Maritime Loss (*Hasarat-ı Bahriyye*)", the term "maritime loss (*hasarat-ı bahriyye*)" was used in the Code instead of the term general average. See Fikri Gürzumar, Tekin Gürzumar and A. Himmet Berki, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962) 203. In the commercial codes of the Republican era, however, the term 'average (avarya)' was invariably preferred; as a counterpart of general average, the expression 'gross average (*büyük avarya*)' was used in the 1929 Commercial Code. See Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934) 218.

² Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku II* (1st edn, Vedat Kitapçılık 2016) 7.



these sacrifices and expenses made must be shared by the owners of the values protected from the peril.³

The disputes regarding general average, whose foundations date back to prehistoric times,⁴ were initially resolved according to national laws. With the developments in maritime trade, the increase in the size of ships, the diversification of the cargo carried, and the spread of the insurance system, the question of which sacrifices would be considered as general average and, in particular, how these extraordinary expenses would be apportioned among the parties emerged as a significant issue.⁵ The different practices of states created the need for the establishment of uniform rules at the international level, and the principles and rules referred to as the York-Antwerp Rules (YAR) were adopted.⁶

³ For the concept, see Albert Wahl (trans. Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (1st edn, Yeni Cezaevi Basımevi 1948) 253; Arseven, 30; Fahıman Tekil, *Türk Hukukunda Müsterek Avarya* (1st edn, Kurtulmuş Matbaası 1965) 33; Ergon Çetingil, Rayegan Kender and Samim Ünan, *Müsterek Avarya Hukuku* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2011) 3; Sözer, 7; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (17th edn, Filiz Kitapevi 2022) 453; Julian H. S. Cook and R. Richard Cornah, *General Average and York-Antwerp Rules* (13th edn, Sweet and Maxwell 2008) 43; N. Geoffrey Hudson and Michael Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (4th edn, Informa Law 2018) 3; Francis Rose, *General Average, Law and Practice* (3rd edn, Informa Law 2017) 1; Jolien Kruit, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (1st edn, Paris Legal Publishers 2017) 23.

⁴ It is known that the first rules regarding general average date back to the Rhodian Laws and spread to the world through Roman Law. The rules concerning general average, which developed with the medieval city statutes, were incorporated into national laws during the codification period of the eighteenth century. For the historical process, see generally Sami Okay, 'Müsterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi' (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289; Arseven, 20; Turgut Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi*, Vol. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971) 33; Didem Algantürk-Light, *York Anvers Kuralları 2004 Müsterek Avarya* (2nd edn, Arıkan Yayıncılık 2006) 3; Çetingil, Kender and Ünan, 7; Sözer, 48; James J. Donavan, 'The Doctrine of General Average - Historical Development and Present Application' (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251, 251; Cook and Cornah, 43; Hudson and Harvey, 3; Kruit, 21.

⁵ Arseven, 13.

⁶ For the purpose of the unification of the rules concerning general average, the Association for the Reform and Codification of the Law of Nations organized conferences in York (England) in 1864 and in Antwerp (Belgium) in 1877. The rules adopted at the conferences were later referred to as the York-Antwerp Rules. At the conference held in Liverpool in 1890, the rules known as the 1890 YAR were adopted. For detailed information, see Ernest W. Cangdon, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913) 49; Algantürk-Light, 7; Çetingil, Kender and Ünan, 11.



The YAR does not have the character of an international convention in the legal sense.⁷ As the YAR is not acceded to, it also does not have official binding force unless it is referred to by the parties in documents evidencing the contract of carriage such as the bill of lading or the charter party. It is possible for the parties to accept the application of the YAR either through a clause inserted in the contract in advance⁸ or by reaching an agreement afterwards.⁹

Today, the YAR is prepared by the Comité Maritime International (CMI) and is revised at certain intervals according to the needs of practice. The most recent rules have been made available for use under the name 2016 YAR.¹⁰ Certain changes have been made in 2004 YAR with the 2016 YAR.¹¹ One of these changes is the new provision in Rule VI, entitled “Salvage Remuneration, “concerning the inclusion of salvage fees in the general average contribution.

In fact, due to the different practices of states regarding salvage general average,¹² the acceptance of salvage reward as general average has been one of the most debated and amended issues in the historical development of the YAR. Indeed, although salvage is one of the most typical examples of general

⁷ Kerim Atamer, ‘Müşterek Avarya’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzöl (eds.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, C I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355; Kruit, 56.

⁸ For example, in practice, it is regulated in the Uniform General Charter, abbreviated as Gencon, that, unless otherwise agreed (box 22), the apportionment of general average shall be made according to the YAR in Gencon 1994 Clause 12 and Gencon 2022 Clause 29. For the practice during the 1956 TCC period, see Kerem Ertan, ‘Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya’ (2003) 1(5) *Legal Hukuk Dergisi* 1119, 1122.

⁹ Article 1273/I of the TCC provides a different solution. Accordingly, unless another matter is agreed upon by the parties, the general average contribution shall be subject to the most recent York-Antwerp Rules translated into Turkish and published. For the issue that this provision does not constitute a conflict-of-law rule in disputes involving foreign elements in the legal sense, see Sinan Can Konyalı, ‘Conflict of Laws Issues in General Average Disputes’ (2024) 7(1) *DEHUKAMDER* 85, 108.

¹⁰ For the 2016 YAR, see ‘York-Antwerp Rules (YAR)’, <https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/> 30.05.2025; for the official Turkish text, see OG 19.02.2019/30691.

¹¹ For a comparative table showing the additions and deletions in the 1994 and 2004 YAR and the 2016 YAR, see ‘York-Antwerp Rules 2016’ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf> 30 May 2025. For the changes introduced with the 2016 YAR, see also Bülent Sözer, ‘2016 York-Antwerp Kuralları’ (2018) 1(1) *DEHUKAMDER* 77.

¹² Ergon A. Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 139.



average,¹³ the salvage reward could only be incorporated into the rules with the 1974 YAR.

In Rule VI of the 1974 YAR, the salvage reward that the parties are obliged to pay by contract or for any other reason, provided that it is carried out for the purpose of protecting assets involved in the common maritime adventure was accepted as general average for the first time. Following the adoption of the International Convention on Salvage (1989 Salvage Convention) in 1989,¹⁴ two new paragraphs were added to the rule in 1990. Rule VI of the 1974 YAR, in its amended form of 1990, was preserved unchanged in Rule VI of the 1994 YAR.

In Rule VI of the 2004 YAR, a radical change was introduced, and as a rule, salvage reward was excluded from general average.¹⁵ Only in the event that one of the parties is obliged to pay the salvage reward due by the other party, it is accepted that this contribution shall be recorded as a debt.

In the 2016 YAR, a comprehensive change was made again regarding the issue of salvage reward. With this amendment, the principle in Rule VI of the 2004 YAR was abandoned, and the acceptance of salvage reward as general average was made conditional upon the existence of certain requirements.

As is known, Article 1273/I of the Turkish Commercial Code (TCC) provides that, unless another matter is agreed upon by the parties, the general average contribution shall be subject to the most recent YAR translated into Turkish and published. The 2016 YAR was translated into Turkish and published in the Official Gazette on 19.02.2019.¹⁶ Since, unless otherwise agreed by the parties, the general average contribution will be subject to the 2016 YAR,¹⁷ knowing the

¹³ Cook ve Cornah, 282; Sözer, s. 190; Micheal D. Harvey, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) The Journal of International Maritime Law 447, 448; Kruit, 22.

¹⁴ The Convention was adopted on 28 April 1989 and entered into force on 14 July 1996. Turkey became a party to the Convention on 27 June 2015. For the official Turkish text of the Convention, see OG 24.05.2014/29009.

¹⁵ Jonathan Gilman, Robert Merkin, Claire Blanchard and Mark Templeman, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (18th edn, Sweet and Maxwell 2013) 1357; Mehtap Civir-Engin, 'Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri' (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111, 119.

¹⁶ OG 19.02.2019/30691.

¹⁷ See also Atamer, 355; Nil Kula, 'Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu' (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727, 729.



changes introduced by the Rules has become important from the perspective of Turkish Law. Within this scope, the study examines the changes made in Rule VI of the 2016 YAR and attempts to explain the conditions of salvage general average.

I. SALVAGE REWARDS AND YAR

There is no uniformity in international practice regarding salvage general average.¹⁸ The costs of salvage undertaken to avoid a common peril threatening the ship and the cargo together are included in general average in the United States.¹⁹ But under the principle of simple liability,²⁰ the salvage reward has always been excluded from general average in the England.²¹ In some Continental European countries, such as the Netherlands, Spain, and France, since the shipowner is liable for the salvage reward, the salvage reward is shared among the parties as general average contribution. Indeed, it is reported that in 1965, the General Assembly of the International Association of European Dispatchers (Association Internationale des Dispatcheurs Européens - AIDE) accepted that dispatchers could determine another apportionment based on actual values in general average in cases where the salvage reward was apportioned among the ship, freight, and cargo by an arbitrator or court.²²

Due to these different practices of states, the adoption of a uniform rule for the acceptance of salvage reward as general average, even if it is directed against a peril threatening both the ship and the goods together, was not possible until the 1974 YAR.²³

¹⁸ Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.

¹⁹ McArthur, 161. In contrast, the author notes that only the salvage expenses incurred for eliminating a peril threatening solely the ship or the cargo are not included in general average.

²⁰ In England, even if the salvage contract is carried out by the shipowner, the liability arising from the salvage reward is calculated by apportioning it according to the salvaged values. Accordingly, although a single salvage fee is calculated, the fee is distributed among the salvaged values. See Hudson and Harvey, 115.

²¹ As the justification for this practice in England, it is indicated that, regardless of whether there is a salvage contract, the shipowner is liable only for the portion of the salvage reward attributable to the ship and the freight. For detailed information, see Cook and Cornah, 282.

²² Hudson ve Harvey, 116.

²³ Çetingil states that at the Liverpool Conference in 1890, the British Association of Average Adjusters attempted to introduce a rule on salvage into the YAR but did not succeed. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 139.



1. 1974 YAR

The 1974 YAR constitutes the fourth set of rules adopted under the name YAR, replacing the 1950 YAR. Work on the preparation of the Rules was initiated in 1966 at the initiative of the International Union of Marine Insurers (IUMI). The CMI, having placed the issue on its agenda,²⁴ prepared a questionnaire in order to collect the opinions of its members; taking into account the responses received, the draft was submitted to the approval of the members at the 1974 Hamburg Conference.

In the draft submitted to the Conference, Rule VI of the 1950 YAR, entitled “Stress of Sails / Damage to Sails, Machinery and Boilers” was completely removed from the text, and instead,²⁵ it was proposed that the total obligations undertaken in salvage operations aimed at protecting the property involved in the common maritime adventure from danger be recognized as general average.²⁶

During the course of the Conference, the expression “the aggregate of the liabilities” was removed from the text, as it was liable to misinterpretation by appearing to relate to the liability of the salvor, and the words “expenditure incurred by the parties” were inserted at the beginning of the Rule. Again, presumably in order to make the wording more comprehensible, the phrase “under the rules of maritime law or under a contract” was replaced with “whether under contract or otherwise.”²⁷ The new text was adopted as Rule VI of the 1974 YAR.

In Rule VI of the 1974 YAR, the recognition of salvage reward as general average was made conditional upon the existence of a common peril threatening the ship, freight, and cargo.²⁸ Expenditures incurred solely for the protection against a peril threatening only the ship or only the cargo were excluded from

²⁴ It is reported that the issue was first placed on the agenda of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in 1968; however, the CMI undertook this task on the grounds that UNCTAD would not be able to reach a conclusion within a short period of time. Ergon Çetingil, ‘Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları’ (1982) 11(4) BATİDER 37, 37.

²⁵ In order to preserve, as far as possible, the same sequence established since the 1890 YAR, it was decided to add the new rule as Rule VI. Comité Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I) 68.

²⁶ CMI, *Yearbook 1974-I*, 68.

²⁷ Hudson and Harvey, 108.

²⁸ Hudson and Harvey, 108.



general average.²⁹ In order for salvage to be considered general average, the salvage operation must have produced a beneficial outcome, and the salvage activity and expenses must be reasonable in nature. On the other hand, it is irrelevant whether the salvage operation is based on a contract, law, or administrative reason.³⁰

2. The 1990 Amendment and 1994 YAR

Although Rule C of the 1974 YAR stipulates that only the loss, damage, or expenses directly resulting from the general average act shall be considered as general average,³¹ Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention provides that skill and efforts to prevent or minimize environmental pollution shall be taken into account in determining the salvage reward. Likewise, by creating an exception³² to the no cure, no pay principle³³ in Article 14 of the 1989 Salvage Convention, salvors are granted the right to claim, as special compensation,³⁴ the expenditures incurred in salvage operations directed at a ship or cargo posing an environmental threat, even if a useful result has not been achieved.

These innovations introduced by the 1989 Salvage Convention, adopted after the 1974 YAR, necessitated a revision of Rule VI in accordance with Rule C of the 1974 YAR. Within this scope, at the CMI Paris Conference in June 1990, a

²⁹ As Çetingil also states, even in the absence of this expression, the existence of a peril threatening the values involved in the common maritime adventure together would have been required under Rule A. Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 142.

³⁰ For detailed information, see Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 144 et seq.

³¹ This rule is a general provision found in Rule C of all YAR. From the 1994 YAR onwards, a second paragraph was added to Rule C, stipulating that environmental damages shall not be considered as general average.

³² Fahiman Tekil, 'Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar', Rayegan Kender and Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 509.

³³ The principle of no cure, no pay, translated into Turkish as "if there is no useful result, there is no salvage reward," signifies that a useful result must be achieved at the end of the salvage operation in order to be entitled to the salvage reward. For detailed information, see İsmail Demir, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (1st edn, Turhan Kitapevi 2010) 178; Halil Emre Gürler, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (1st edn, Seçkin Yayınları 2012) 190.

³⁴ Special compensation is a system that grants salvors the right to claim the expenses they have incurred when a salvage operation is carried out for a vessel or goods posing an environmental hazard, but no salvage reward, or an amount insufficient to cover the expenses incurred, can be obtained. For detailed information on the concept, see Demir, *Kurtarma*, 203; Nazlı Sele, *6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2015) 79; Gürler, 152.



number of minor amendments³⁵ were made, and the existing provision of Rule VI was numbered as paragraph (a), with two new paragraphs added to the Rule.

In the new paragraph added to the existing rule, reorganized as Rule VI-a of the 1974 YAR, it was accepted that the salvage reward calculated by taking into account the skill and efforts to prevent or minimize environmental damage under Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention is included in the general average contribution.³⁶ In the newly added provision, Rule VI-b, the special compensation payable under Article 14 of the 1989 Salvage Convention is excluded from the general average apportionment.³⁷

At the CMI Conference held in Sydney³⁸ from 3 to 7 October 1994, during which the 1994 YAR was discussed, no amendments were made to Rule VI; the amended text of 1990 was adopted as Rule VI of the 1994 YAR.³⁹

3. 2004 YAR

Since 1996, particularly following the objection raised by the International Union of Marine Insurers (IUMI) that Rule VI of the 1994 YAR led to unfairness in the adjustment of general average, the CMI once again placed the issue of salvage as general average on its agenda.⁴⁰ In this context, the CMI prepared a

³⁵ Presumably to emphasize that salvage reward shall be included in general average only to the extent that it is for the protection against a peril threatening the values involved in the common maritime adventure together, the expression “to the extent” was replaced with “provided, “ and “undertaken” was replaced with “carried out.”

³⁶ In Rule A of the 1974 YAR, only extraordinary sacrifices deliberately made for the purpose of protecting the values involved in the common maritime adventure together are considered as general average. It is indisputable that the prevention and mitigation of environmental damage do not constitute a sacrifice within this scope. For this reason, Çetingil considers that the amendment made in Rule VI of 1974 is a consequence of the importance given to environmental protection. Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 153.

³⁷ For detailed information regarding the amendments, see Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 155.

³⁸ For detailed information on the 1994 YAR process, see N. Geoffrey Hudson, ‘The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994’ (1996) 27(3) *Journal of Maritime Law and Commerce* 469; Hudson and Harvey, 13; Algantürk-Light, 45.

³⁹ For a summary of the 1994 YAR amendments and the text, see Comité Maritime International, *Yearbook 1994 Annuaire (Sydney II)* 134; see also Selim Ataergin, ‘Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri’ (1995) 9(1) *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 378.

⁴⁰ Cook and Cornah, 63. It is reported that even before the 2004 YAR, in which salvage as general average was accepted, cargo interests sought to exclude from the scope of general average those salvages in respect of which they were separately liable for salvage reward, on the grounds that such cases created unfairness and increased the contribution burden. Harvey, 448.



questionnaire with the aim of obtaining views on the amendment of the 1994 YAR. In Article 4 of the questionnaire, it was pointed out, in summary, that while some States accepted joint and several liability and others accepted the principle of several liability in respect of the salvage reward, the question was raised whether the respondents supported the view that the salvage reward paid in cases where ship and cargo were saved together, but where the shipowner and the cargo interests were separately liable for salvage reward, should be included in general average.⁴¹

At the colloquium held by CMI in *Toledo* (Spain) on 18–20 September 2000, a report was presented by IUMI concerning the need to amend the 1994 YAR and the changes requested to be made. In the Report entitled “General Average Reform - The IUMI Position”, prepared by *Ememonn Magee*, the need for amending the 1994 YAR was explained.⁴² In the report annexed thereto, prepared by the IUMI General Average Drafting Working Group and entitled “General Average: How Should it be Changed?”, the proposals for amendments to be made in the 1994 YAR were listed.⁴³

In paragraph 15 of the Report on the proposals, it was noted, in summary, that the rule on the apportionment of salvage reward was first introduced by Rule VI of the 1974 YAR, and this new rule had imposed a far greater workload on average adjuster and costs on insurers than the changes made over the last fifty years. However, it was emphasized that, if Rule VI of the 1994 YAR were to be entirely abolished, shipowners who had to pay the salvage reward falling upon the cargo might face the risk of being unable to recover it, and therefore the complete exclusion of salvage reward from the scope of general average would not be equitable. It was further stated that the practice of excluding special compensation from general average adjustment, as in the 1994 YAR, should be maintained. Within this framework, in parallel with the proposal put forward in the first Report, it was suggested that Rule VI of the 1994 YAR be amended as follows:⁴⁴

⁴¹ Comité Maritime International, *Yearbook 1994 Annuaire* (Specimen Property CMI Secretariat) 368.

⁴² Eamonn Magee, ‘General Average Reform - The IUMI Position’ (Comité Maritime International, *Yearbook 2000*) 294.

⁴³ Working Group General Average, ‘How should it be Changed?’ (Comité Maritime International, *Yearbook 2000*) 298.

⁴⁴ Comité Maritime International, *Yearbook 2000* (Singapore I) 305.

(a) Salvage payments (including legal fees associated with such payments) shall lie where they fall and not be brought into General Average save only that any amounts paid by one party to the General Average in respect of the proportion (calculated on salvaged values and not GA contributory values) of another party or parties shall be apportioned between the parties to the General Average in accordance with these rules.

(b) In paragraph (a) of this section references to salvage payments and the like expressions shall be construed as excluding payments under Article 14 of the 1989 Salvage Convention and similar provisions (including SCOPIC).

The discussions on the amendment of the 1994 YAR continued at the CMI Conference held in Singapore in 2001, and for this purpose, an International Sub-Committee on General Average was established.⁴⁵ The Committee, which continued its work, thereafter, submitted its report to the CMI in 2003 within this framework.⁴⁶

In paragraph 6 of the report, after providing information on the process regarding the inclusion of the salvage reward as general average, the justifications for retaining salvage expenses within the scope of general average⁴⁷ and for excluding them⁴⁸ were explained; however, no amendment to Rule VI was proposed.⁴⁹ Nevertheless, at the 38th Congress of the CMI held in Vancouver from 31 May to 4 June 2004, the views of IUMI⁵⁰ were supported, and Rule VI

⁴⁵ Comité Maritime International, *Yearbook 2001* (Singapore Conference), 213.

⁴⁶ Comité Maritime International, *Yearbook 2003* (Vancouver I), 276.

⁴⁷ Among the justifications for excluding the salvage reward from the scope were the need to calculate the salvage reward twice unnecessarily, the requirement to obtain coverage twice, and the fact that it would lead to an excessively long adjustment process. *Comité Maritime International, Yearbook 2003*, 291.

⁴⁸ The justifications for including salvage in general average were cited as providing a fairer result, the joint and several liability for the salvage reward in some States, more accurate calculation of the salvage reward, and the possibility of reaching an agreement between the parties. *Comité Maritime International, Yearbook 2003*, 291.

⁴⁹ Comité Maritime International, *Yearbook 2003*, 305.

⁵⁰ At the conference, it was noted that the IUMI delegation indicated their willingness to compromise on their radical views regarding general average being conditional upon the protection of values involved in the common maritime adventure from a common peril; however, no discussion on the matter took place at the conference. Jonathan Spencer, 'Hull Insurance and General Average—Some Current Issues' (2009) 83(5-6) *Tulane Law Review* 1227, 1253.



was revised,⁵¹ whereby the salvage reward, as a general rule, was excluded from the general average contribution.⁵²

4. 2016 YAR

The work on the revision of the 2004 YAR began in 2013 with the decision of the Ad Hoc International Working Group on General Average, established for this purpose, to prepare a questionnaire and send it to the members.⁵³ In the questionnaire, five questions were posed under two headings within the scope of Rule VI.

Under the first heading (6.1), it was noted, in summary, that the issue of whether the salvage reward, when shared among the salvaged parties under a contract or by law, should be included in general average, could not be resolved at the CMI Beijing Conference (as there were justifications on both sides), and five options were explained in the context of Rule VI of the 2016 YAR:

- i) Retaining the 1994 position.
- ii) Adopting the 2004 position.
- iii) Adopting a compromise position as put forward by CMI in Beijing which would also involve deciding on a percentage figure.
- iv) Continuing as in (i) but encouraging adjusters “ad hoc” approach wherever possible.
- v) Continuing as in (i) and (iv) but including an express provision obliging the adjuster to consider the possibility of not including salvage, perhaps linked to the Rule Paramount.

In this context, members were asked the following questions:

- a) Which option(s) do you support?
- b) Are there any other options you wish to be considered?

⁵¹ For detailed information about the process, see Algantürk-Light, 61.

⁵² For detailed information on Rule VI of the 2004 YAR, see Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender, and Ünan, 146. It has been reported that the 2004 YAR did not receive general support in practice and was almost never referenced in charterparty agreements. Kruit, 61.

⁵³ At the meeting of the Working Group held in Beijing on 19 October 2012, salvage was identified as the first topic to be considered within the scope of the revision of the 2004 YAR. See, ‘*Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average*’ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-he-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf> 30 May 2025.

c) If options (ii) or (iii) are supported should an amendment to Rule XVII be made so that salvage payments are not deducted from the contributory values when salvage is not allowed as GA?

Under the second heading (6.2), it was noted that Rule VI in its current form makes no reference to the salvage reward and that these expenses would be considered by the adjusters under Rule C; in this context, members were asked:

- a) Should the allowance for legal and other costs be expressly recognised in Rule VI?
- b) Would it encourage co-operation amongst salvaged property interest and early negotiated settlements if legal costs were expressly excluded?

Based on the responses to the questionnaire, six States and non-governmental organizations⁵⁴ reported supporting a return to the solution under Rule VI of the 1994 YAR; six States⁵⁵ indicated that they favoured continuing with Rule VI of the 2004 YAR. Seven States and non-governmental organizations⁵⁶ stated that they accepted option (iv). The United Kingdom and Germany declared that no agreement could be reached among their national associations.⁵⁷

The CMI International Sub-Committee on General Average prepared an evaluation report at the Symposium held in Dublin in 2013, based on the responses to the questionnaire. At the Sub-Committee's meeting in Hamburg on 14–15 June 2014, a two-alternative proposal for Rule VI, depending on whether the salvage reward is included as general average, was presented.⁵⁸

In the first proposal, based on Rule VI of the 2004 YAR, where the salvage reward is not included as general average:

⁵⁴ Argentina, Brazil, Denmark, Finland, Norway and BIMCO.

⁵⁵ Belgium, Canada, France, Italy, Japan and Spain.

⁵⁶ China, Croatia, Denmark, Netherlands, Norway, The World Association of Average Adjusters (*Association Mondiale de Dispatcheurs - AMD*) and the Association of Average Adjusters (AAA).

⁵⁷ *Report by the CMI International Working Group on General Average*, p. 98. The responses to the questionnaire were addressed at the CMI International Sub-Committee on General Average Symposium held in Dublin in 2013 and compiled into a report.

⁵⁸ '2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference' <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> accessed 30 May 2025.



Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in general average, unless

- i. one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not general average contributory values), in which case the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.
- ii. there is a subsequent accident during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values.
- iii. there are significant general average sacrifices involving salvaged property.
- iv. salvaged values were manifestly incorrect and resulted in a significant and inequitable division of salvage expenses values.

In the proposal based on Rule VI of the 1994 YAR, where the salvage reward is included as general average:

- (a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure, and subject to the provisions of paragraph (b) and (c).
- (b) Where the parties to the adventure have paid salvors independently in accordance with separate contractual or legal liability there shall be no allowance or re-apportionment of salvage and associated expenses as general average unless:
 - i. there is a subsequent accident during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values.
 - ii. there are significant general average sacrifices involving salvaged property.
 - iii. salvaged values were manifestly incorrect and resulted in a significant and inequitable division of salvage expenses.

At the CMI meeting held on 6-7 June 2015 in Istanbul, work was carried out on a new draft based on the alternative in which salvage is considered as general average.⁵⁹ The Sub-Committee continued to work on the Istanbul draft text at its

⁵⁹ 'CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015'

meeting in London on 7-8 December 2015. The said draft text was adopted at the 42nd CMI Conference held in New York on 3-6 May 2016.⁶⁰

At the same time, the CMI General Assembly published the CMI Guidelines Relating to General Average (CMI Guidelines) to assist the parties in resolving general average issues.⁶¹

II. SALVAGE REWARD WITHIN THE SCOPE OF THE 2004 YAR

As explained above, the 2004 YAR introduced a fundamental change regarding salvage in general average, whereby salvage reward, as a rule, was excluded from general average. However, an exception to this general rule was established: if one party pays the salvage reward (including interest and legal fees⁶²) that the other party is obliged to pay, the amount paid shall be credited to the account of the paying party and recorded as a debt to the account of the party on whose behalf the payment was made (2004 YAR Rule VI).

1. Absence of Salvage General Average

In 2004 YAR Article VI-a, it is stated that “salvage payments incurred, including interest and related legal fees, shall not be brought into General Average.” As can be understood from the text of the article, the 2004 YAR abandoned salvage general average; accordingly, the salvage reward, including interest and legal expenses, is excluded from the general average contribution. In the application of the rule, it is irrelevant whether the salvage reward has been paid under contract or by law.⁶³

<<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> accessed 30 May 2025.

⁶⁰ Comite Maritime International, *Yearbook 2016* (New York II Documents of the Conference) 178.

⁶¹ Comite Maritime International, *Yearbook 2016*, 189. In October 2002, a newly updated version of the Guidelines, containing certain amendments, was published. Comite Maritime International, *CMI Guidelines Relating to General Average* <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf> 30 May 2025.

⁶² In the official Turkish translation of the 2004 YAR, the term “legal fees” used in Rule VI is rendered as “counsel fee (*avukatlık ücreti*).” In accordance with the official translation, the same expression has been preferred in this study. However, regarding the issue that “legal fees” should be translated into Turkish as “counsel fees (*vekâlet ücretleri*) and court expenses (*mahkeme masrafları*), “see Sözer, 189 (footnote 2).

⁶³ Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender and Ünan, 148.



As in the previous YARs, Article A of the 2004 YAR also defines general average as the apportionment of extraordinary sacrifices and expenditures made deliberately and reasonably to protect the ship, freight, and cargo exposed to a common maritime peril. Therefore, during the 2004 YAR period, despite Article VI, whether a salvage operation aimed at saving the ship, freight, and cargo together could be considered as general average remained a matter of debate.⁶⁴

Although going into detail on the subject would exceed the scope of this study, the 2004 YAR Rule of Interpretation provides that “unless otherwise provided in the Superior Rule and the numbered rules, the apportionment of general average shall be made according to the lettered rules.” Therefore, for an extraordinary sacrifice to be recognized as general average, it must not only comply with the definition in Rule A but also not be subject to any exception in the numbered rules. Under Rule VI-a, salvage reward is, as a general rule, excluded from general average. In this sense, according to the 2004 YAR Superior Rule, Rule VI should be considered an exception to Rule A. In other words, even if the purpose is to protect against a common peril, all salvage general average is, as a rule, outside the scope of the 2004 YAR.

2. Inclusion of Salvage Reward in General Average

Under 2004 YAR Rule VI, the salvage reward is not entirely excluded from the general average. Paragraph (a) of the Rule provides that if one party pays the salvage reward owed by another party, the amount paid shall be recorded as a debt in favour of the paying party.

A. Exception Provision

In 2004 YAR Rule VI-a, it is stated that:

“If one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage due from another party, the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.”

As can be understood from the wording of the Rule, the exception provision does not, in a true sense, regulate a salvage general average. What it does is merely record the paid amount as a credit to the account of the paying party and as a

⁶⁴ For discussions during the 2004 YAR period, see Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender, and Ünán, 148.



debt to the account of the party on whose behalf the payment was made. Except for this exception specified in the Rule, it is not possible for the salvage reward to be included in the general average.

B. Calculation of the Salvage Reward

In 2004 YAR Rule VI, four fundamental rules are provided for the calculation of the salvage reward to be credited to the general average account. The first of these is that the paid salvage reward shall be calculated not according to the general average but based on the condition of the salvaged property after the salvage operation.⁶⁵ Thus, the Rule explicitly states that the amount to be credited and debited to the general average must constitute the actual salvage reward.

The second fundamental rule is that interest and legal fees are included in the salvage reward to be credited. In this sense, the parties have the right to request that the interest on the salvage reward paid on behalf of the other party, as well as any attorney's fees and mandatory expenses, be credited to their account.

The third fundamental rule, regulated in 2004 YAR Rule VI-b, is that

“Salvage payments referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage 1989 have been taken into account”.

From the wording of the provision and its systematic interpretation, two conclusions can be drawn.

The first of these conclusions is that, even if calculated in consideration of efforts and skill aimed at preventing or mitigating environmental damage, not all salvage operations are to be recognized as general average.⁶⁶ The second is that, in cases where the salvage reward is determined by taking into account the salvors' efforts and skill in preventing and mitigating environmental damage, it may be included in the general average account as a credit to one party and a

⁶⁵ For detailed information, see Algantürk-Light, 173; Çetingil, Kender and Ünan, 148

⁶⁶ Thus, it is also aligned with the second paragraph of 2004 YAR Rule C, which provides that damages arising from pollutants spilled or discharged from goods participating in the common maritime adventure shall be excluded from the scope of general average. See Çetingil, Kender, and Ünan, 151.



debit to the other. In this respect, Rule VI-b can be said to constitute an exception to 2004 YAR Rule C.

The final fundamental rule adopted in 2004 YAR Rule VI-c is that compensations payable to salvors, such as “special compensation” regulated under Article 14 of the 1989 Salvage Convention⁶⁷ or the “Special Compensation P and I Club (SCOPIC) Clause”⁶⁸ typically added to salvage contracts in practice, shall not be considered as general average. In this context, the parties shall not request that the special compensation or SCOPIC Clause—or any substitute salvage payment—that one party is obliged to pay on behalf of another, be included as a credit in the general average apportionment.

III. 2016 YAR SALVAGE GENERAL AVERAGE

In 2016 YAR Rule VI-a, it is stipulated that the salvage reward shall be included in general average only if the salvage operations were carried out for the purpose of protecting the assets exposed to the joint maritime adventure and in accordance with paragraphs (b), (c), and (d). As the wording of the provision indicates, unlike the 1994 YAR, in 2016 YAR Rule VI-b not all salvage operations, but only those falling under one of the circumstances specified in the article, are recognized as salvage general average.⁶⁹ Furthermore, pursuant to Rule A, the salvage general average regulated in Rule VI is conditional upon the protection of all assets involved in the common maritime adventure.

⁶⁷ Cf. Turkish Commercial Code, Art. 1312.

⁶⁸ The SCOPIC Clause is a special compensation clause included in LOF (Lloyd’s Open Form) standard salvage contracts (Box 7) used in practice, introduced because the “special compensation” under Article 14 of the 1989 Salvage Convention may be insufficient. Under this clause, salvors are entitled to claim their expenses even when the salvage reward is expected to be low, regardless of whether the salvage operation contributes to the prevention or minimization of environmental damage. For detailed information, see Oğuz Caner, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397, 397; Demir, *Kurtarma*, 235; Gürler, 158; Selek, 96; İsmail Demir, ‘Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Kızı (SCOPIC)’ (2011) 27(4) BATİDER 89, 90.

⁶⁹ In the CMI Guidelines’ explanation regarding Rule VI, it is stated that, to address concerns that including the salvage reward in general average could lead to additional costs and delays, a wide range of measures were considered—from keeping salvage entirely outside general average to establishing a fixed-percentage system. Clear criteria were determined, taking into account practical needs and the objective of ensuring financial equity. Comité Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.



1. Precondition: The Existence of General Average

In the 2016 YAR, Rule A provides that

“There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.”⁷⁰

Pursuant to Rule A, the acceptance of the circumstances enumerated under Rule VI-b as constituting general average is, as a rule, subject to the legal existence of a general average act. Rule VI, however, does not contain an explicit provision on this matter. The issue must therefore be discussed separately in terms of the constituent elements of general average.

A. Exposure to the Common Maritime Adventure

Pursuant to Rule A of the 2016 YAR, in order for salvage to be considered general average, the ship, cargo, and other property must have been exposed to the common maritime adventure. This general requirement is reiterated in Rule VI(a) with the expression “property involved in the common maritime adventure.”⁷¹

Accordingly, since the common maritime adventure terminates once the property, even temporarily, separates from the vessel,⁷² the salvage operation carried out for such separated property cannot be regarded as general average. Likewise, as the vessels are not exposed to the same maritime adventure, it is not possible to speak of general average in respect of a salvage service rendered simultaneously to both colliding vessels.

B. Salvage for the Purpose of Protection from a Common Peril

The existence of general average is contingent upon the presence of a peril threatening all property interests involved in the common maritime adventure (i.e., the vessel, cargo, other goods, and freight), coupled with the requirement that the extraordinary sacrifice be undertaken for the common safety. The

⁷⁰ Cf. Turkish Commercial Code, Article 1272.

⁷¹ In the 1994 YAR, only the term “adventure” was used. Within the scope of the 1994 YAR, it was considered unnecessary to repeat this requirement in Rule VI, since it had already been stipulated in Rule A; see Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 142.

⁷² For the exception, see 2016 YAR Rules VIII and X.



existence of a peril threatening only the vessel or only the cargo is not, in itself, sufficient to constitute general average.⁷³

The requirement that the extraordinary sacrifice be made for the safety of all property interests is reiterated in Rule VI(a) of the 2016 YAR as salvage operations undertaken for the purpose of preserving property involved in the common maritime adventure from peril. In contrast, the Rule does not expressly include the expression “common safety.”

Although the wording of Rule VI could be interpreted as not requiring a common peril for the existence of a salvage general average, it should be accepted, based on a purposive interpretation, that the salvage operation must be carried out for the protection of all property involved for a salvage general average to exist. In other words, under the condition of a common peril, Rule VI-a of the 2016 YAR does not create any exception to Rule A. Therefore, a salvage operation aimed solely at addressing a peril threatening only the ship or cargo should not be considered as general average.

C. Other Elements

For the existence of general average, it is also necessary that the sacrifice be made voluntarily (intentionally), reasonably, and that a beneficial result is obtained from the sacrifice.⁷⁴ As in the previous YAR, Rule A of the 2016 YAR provides that a sacrifice or expenditure, made “*intentionally and reasonably*,” constitutes general average. Rule VI of the 2016 YAR, however, makes no specific reference to these elements. The omission of these explicit expressions in Rule VI raises a separate issue as to whether other conditions are required for a salvage general average.

Since the 1994 YAR, the “Rule Paramount” added to all YARs provides that no apportionment shall be made for sacrifices and expenditures not made within reasonable limits. Under the Rule Paramount, there should be no dispute that salvage rewards not made within reasonable limits cannot be included in general average. On the other hand, according to the 2016 YAR Rule of Interpretation, unless otherwise provided in the Rule Paramount and the numbered Rules, general average apportionment shall be made in accordance with the lettered

⁷³ Çetingil, Kender and Ünan, 35.

⁷⁴ Çetingil, Kender and Ünan, 47.



rules. Therefore, unless an exception is provided in Rule VI or another numbered rule, Rule A shall apply to the elements of salvage general average.

In the 2016 YAR, no specific exception has been introduced in Rule VI regarding the definition and elements of general average. In this context, the inclusion of salvage rewards in general average should primarily depend on the reasonableness of the salvage operations and expenditures. Any contrary view would be inconsistent with the principles of general average law.

Contrary to the definitions proposed in the doctrine, the existence of a beneficial result is not listed among the elements of general average in 2016 YAR Rule A.⁷⁵ Although there are divergent opinions⁷⁶ in the doctrine, if the ship or cargo is completely lost at the end of the sacrifice, there remains no value to be apportioned, and thus general average cannot be invoked. On the other hand, unless otherwise agreed in the contract, under the *no cure no pay* principle, the salvage reward is calculated based on the salvaged values. Pursuant to 2016 YAR Rule VI-d, special compensation or similar compensations like SCOPIC clause which replace it, are excluded from salvage general average; therefore, the inclusion of the salvage reward in general average is, as a rule, contingent upon the salvage resulting in a beneficial outcome.

2. Separate Liability of the Parties for Salvage Reward

In Rule VI-b of the 2016 YAR, without prejudice to paragraph (a) of the rule, special emphasis is placed on the applicability of the enumerated situations to cases “*where the parties to the common maritime adventure have separate contractual or legal liability to salvors, salvage shall only be allowed should any of the following arise.*” In other words, the rule specifies that the salvage general average cases listed in the paragraph are applicable to salvage operations where the owners of the salvaged property are separately liable for the salvage reward. From the contrary interpretation of the rule and the wording, it can be concluded that in cases where only one of the parties is liable for the salvage reward, the paid salvage reward will constitute general average regardless of the exceptions enumerated in the paragraph.

⁷⁵ Similarly, the existence of a beneficial result is not specified in Article 1272/I of the Turkish Commercial Code

⁷⁶ Ayrıntılı bilgi Wahl, 260; Arseven, 47; Çetingil, Kender and Ünán, 48.



As is well known, the principle of several liability for salvage reward is recognized in both the 1989 Salvage Convention and the TCC.⁷⁷ According to this principle, the salvage reward is apportioned among the owners of the salvaged vessel and other property based on the salvaged values. Even if the salvage operation is carried out for the purpose of saving the property involved in the common maritime adventure from danger, the owners of the salvaged property at the time the salvage is completed remain separately liable for the salvage reward. Therefore, in cases where the international convention or the TCC applies, the salvage reward will, as a rule, not be included in the general average. Nevertheless, within the wording of 2016 YAR Rule VI-b, two issues require further discussion.

The first of these is whether the expression “without prejudice to paragraph (a)” in the text creates an exception to the salvage general average. This is because Rule VI-a of the 2016 YAR does not make a specific reference to the separate contractual or statutory liability of the parties for the salvage reward.

Although Rule VI-a of the 2016 YAR does not contain a provision regarding the separate liability of the parties for the salvage reward, it explicitly uses the expression “expenditure incurred by the parties.” From this expression, it is understood that Rule VI-a does not provide for a different arrangement; rather, it confirms the separate liability of the parties for the salvage reward as set out in paragraph (b).

Another issue that requires discussion is how the expression “separate contractual or legal liability to salvors” of the parties should be interpreted. For instance, if, as is common in practice, it is stipulated in standard salvage contracts⁷⁸ that the shipowner is solely liable to the salvor for all salvage costs attributable to the cargo owners, would the salvage operation be considered general average regardless of the conditions set out in paragraph (b)?

Rose states that if the master concludes a single salvage contract based on the authority of the cargo owners, the salvage reward paid may be considered as general average.⁷⁹ Similarly, the CMI Guidelines indicate that under Rule VI-b,

⁷⁷ 1989 Salvage Convention art. 13/II; TCC art. 1306/II.

⁷⁸ For example, in Article 7 of TURKS 2015, it is stipulated that the shipowner is liable for the salvage costs attributable not only to the ship but also to the cargo and freight, and that any legal action shall be directed solely against the shipowner.

⁷⁹ Rose, 56. However, the author notes that in practice, the most commonly used LOF type salvage contract requires the master to conclude separate contracts on behalf of each requesting

in salvages where the shipowner and cargo owners are separately liable for the salvage reward, as in *Lloyd's Open Form*, the amount calculated based on the values at the conclusion of the salvage operation may be added to general average without causing any additional cost or delay.⁸⁰ In this sense, as in the Turkish Salvage Convention (TURKS) 2015,⁸¹ if the shipowner is liable for the salvage reward attributable to the ship as well as the cargo and freight in a salvage contract aimed at recovering all values involved in the common maritime venture, the paid salvage reward should be treated as general average without requiring the conditions set out in Rule VI-b.⁸²

3. Cases of Salvage General Average

Rule VI-b of the 2016 YAR provides that “*salvage shall be included in general average only if one of the following circumstances arises.*” Except for these limited cases, it is not possible for the salvage reward to be included in general average. Furthermore, paragraphs © and (d) of the Rule contain specific provisions aimed at determining the scope of salvage rewards included in general average.

A. Subsequent Loss and Damage

In determining the salvage reward, the “*value of the vessel and other property after salvage*” is taken as the basis.⁸³ The general average calculation, however, is made according to the values of the property included in the general average at the place and time where the voyage ends (2016 YAR G). It is possible for the property to suffer further loss or damage after salvage until it reaches the point where the general average calculation is to be made. In such a case, the owner of the property may have to pay a higher salvage reward while receiving a lower general average contribution. For this reason, paragraph (i) of 2016 YAR VI-b provides that salvage shall be considered general average in the event of a

party, and in this case, no liability arises for the other salvaged cargo owners regarding the salvage reward, nor would the paid salvage reward be included in the general average apportionment.

⁸⁰ Comité Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

⁸¹ TURKS 2015 art. 7.

⁸² As explained below, if the shipowner has paid the salvage reward due from other salvaged cargo owners, this will also fall within the situation regulated in paragraph (iv) of Rule VI-b; therefore, the salvage reward will be included in general average regardless of whether the parties are separately or jointly liable.

⁸³ 1989 Salvage Convention art. 13/I-a; TCC art. 1305/I-a.



subsequent casualty or other incident during the voyage causing a material difference between the salvaged values and the contributory values.

As *Hudson* and *Harvey* point out, this paragraph concerns the loss or damage to property or vessels included in the common maritime adventure after the completion of salvage operations.⁸⁴ In the example provided by *Hudson* and *Harvey* and *Güden*, a container ship diverted to a temporary shelter port due to engine failure resumed its voyage after repairs during which containers on deck were lost overboard due to a severe storm,⁸⁵ the owners of the lost containers are liable for the salvage reward based on the value of the ship and cargo upon arrival at the shelter port. If the salvage operation were recognized as general average, since the general average is calculated according to the values at the end of the voyage, the container owners would receive no value from the general average and would therefore have no payment obligation.

In the above example, if the goods arrive at the port of destination partially lost, the owner of the goods will be liable both for the salvage reward based on the value of the goods at the shelter port where the salvage was completed and for the general average at the port of destination based on the value of the goods at the end of the voyage. In this scenario, the general average will be calculated based on the value of the goods that actually arrived at the port of destination. Accordingly, the owner of the goods will have the right to claim the excess salvage payment as a general average loss.

According to the wording of the provision, not all losses or damages are included, but only the salvage reward that shows a “*significant difference*,”⁸⁶ as used in the official translation of 2016 YAR VI-b(i), is included in general average. Although the term “*significant*” is used throughout all five paragraphs of Rule VI-b, it is not defined.⁸⁷ In this respect, whether the damage suffered by the owner of the goods is significant must be determined according to the specific circumstances of each case. The CMI Guidelines also emphasize that, in

⁸⁴ Hudson and Harvey, 118.

⁸⁵ Hudson and Harvey, 118; Güden, p. 151.

⁸⁶ In the official translation of 2016 YAR Rule VI published in the Official Gazette, the term “significant” is rendered as “belirgin” in paragraphs (i) and (iii), and as “önemli” in the other paragraphs.

⁸⁷ The CMI Guidelines indicate that the term “significant” was included to ensure the reduction of cost and duration in the general average process, but due to the wide range of cases and incidents to which the YAR are applied, no clear definition could be provided. Comité Maritime International, Guidelines Relating to General Average, 17.

applying paragraphs (i)-(v) of Rule VI-b, adjusters will need to rely on their professional experience to determine what should be considered significant.⁸⁸

B. Existence of Significant General Average Sacrifices

In Rule VI-b(ii) of the 2016 YAR, it is stated that “significant general average sacrifices” are to be included in general average. However, the precise intention of this provision is not entirely clear. The purpose of general average is to distribute extraordinary sacrifices so as to maintain a balance of interests among the parties. At the conclusion of the apportionment, none of the parties should be unjustly enriched at the expense of the others. It can be inferred that the Rule reflects this general principle: the party that benefits from the salvage operation contributes to the salvage expenses payable by the other party, thereby preventing potential enrichment.

For example, in a salvage operation aimed at refloating a grounded vessel, if part of the cargo on board is jettisoned to assist in salvaging the ship, the cargo owner will not be required to pay the salvage fee for the jettisoned cargo; however, the cargo owner will have the opportunity to recover all losses incurred due to the jettisoned cargo under 2016 YAR I (Jettison of Cargo) within the scope of general average. In other words, the cargo owner can claim full compensation despite not paying the salvage fee. In contrast, the ship and other cargo owners must both pay the salvage fee and compensate the owner of the jettisoned cargo for their losses. Paragraph (ii) of Rule VI-b provides the parties with the option to include such salvage-related expenditures in the general average. As *Hudson* and *Harvey* note, the Rule ensures the correction of such inequities.⁸⁹

C. Miscalculation and Apportionment of Salvage Fees

Paragraph (iii) of 2016 YAR Rule VI-b provides that the clearly erroneous valuation of the salvaged values and the manifestly incorrect apportionment of salvage expenses shall be recognized as salvage general average.

As is well known, any salvage operation that produces a useful result entitles the salvor to a salvage reward.⁹⁰ The salvage fee is generally determined based on the values of the salvaged property at the conclusion of the operation, taking into

⁸⁸ Comite Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17. See also Rose, 59.

⁸⁹ Hudson and Harvey, 119.

⁹⁰ 1989 Salvage Convention art. 12/I; TCC art. 1304/I.



account the criteria set out in the 1989 Salvage Convention and the TCC.⁹¹ Although reported to be very rare in practice,⁹² the Rule serves to correct any miscalculations or errors in the apportionment of the salvage fee.

From the wording of Rule VI-b(iii) of the 2016 YAR, it is understood that two conditions must coexist for a salvage to qualify as general average. The first condition is that the salvage reward must have been determined based on the value of the salvaged vessel and other property after the salvage operation. Although rarely encountered in practice, the Rule should not apply where the reward has been agreed upon in advance by the parties. In cases where the salvage fee is determined by a court,⁹³ any apparent error should not be considered general average unless the court decision is set aside. Moreover, according to the wording of the Rule, only a “manifestly incorrect” allocation will qualify as general average.

The phrase “the clearly erroneous nature of the salvaged values” in the official translation of the Rule is open to misinterpretation. From its wording, it may be understood that the error must pertain to the nature of the salvaged vessel, cargo, or other property. However, the original text of the Rule uses the term “salved values.” In this sense, the error should not relate to the nature of the salvaged property but rather to the calculation of its value.

For salvage to constitute general average, it is not sufficient that the values of the salvaged vessel or cargo have been miscalculated. At the same time, the salvage expenses must have been “manifestly incorrectly apportioned.” Even if the salvage fee has been miscalculated, rectifying this error in the apportionment among the owners of the vessel and cargo will prevent the existence of general average.

D. Payment of the Other Party’s Salvage Reward

Rule VI-b(iv) of the 2016 YAR provides that “*any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party*, “ such payment shall constitute general average. In this respect, the provision is essentially a repetition of Rule VI-a of the 2004 YAR. However, there are certain differences between the two provisions.

⁹¹ 1989 Salvage Convention art. 13/I; TCC art. 1305/I.

⁹² Hudson and Harvey, 119.

⁹³ 1989 Salvage Convention art. 7; TCC art. 1301.

In Rule VI-a of the 2004 YAR, it was stipulated that if one of the parties was compelled to pay the whole or a significant part of the salvage reward due from another party, the amount so paid would be entered in the adjustment as a debit against the account of the party on whose behalf the payment had been made.⁹⁴ Accordingly, the rule did not in substance establish a salvage general average but rather regulated an accounting transfer. In Rule VI-b(iv) of the 2016 YAR, it is provided that where one of the parties has paid the salvage reward apportioned to another party, such payment shall be treated as general average.

In subparagraph (iv) of Rule VI-b of the 2016 YAR, there is no clarity as to whether the salvage reward due from the other party must be paid as a legal obligation, by contract, or for other reasons. Pursuant to the wording of the article, it should not matter whether the salvage reward for general average is paid with the purpose of being liable for the whole of the reward under law or contract, or for the purpose of securing the removal of the measure applied to the cargo and thereby enabling the continuation of the vessel's navigation.

In Rule VI-a of the 2024 YAR, interest and legal fees have been included in the general average contribution, and it has been considered sufficient that part of the payment has been made. In subparagraph (iv) of Rule VI-b of the 2016 YAR, however, no clarification is provided regarding interest and legal fees.

As is known, salvage costs include, in addition to the salvage reward, interest and litigation costs.⁹⁵ Indeed, in the principle that the salvage reward should not exceed the value of the goods after salvage, interest and legal fees are not taken into account.⁹⁶ Therefore, in the case of salvage as general average, since these amounts are already automatically included in the contribution, the omission of interest and litigation costs in the article should not be regarded as a deficiency.

Pursuant to subparagraph (iv) of Rule VI-b of the 2016 YAR, provided that the amount paid is “significant, “ partial payment of the amount due by the other party is sufficient for salvage general average. As emphasized above, it is not possible to establish definitive criteria as to whether the amount paid is significant. The issue must be resolved according to the circumstances of each individual case.

⁹⁴ For detailed information see Algantürk-Light, 174; Çetingil, Kender and Ünan, 148.

⁹⁵ For detailed information see Demir, *Kurtarma*, 248; Gürler, 241

⁹⁶ 1989 Salvage Convention art. 13/II; TCC art. 1304/III.



E. Executing Multiple Salvage Agreements

In the official translation of subparagraph (v) of Rule VI-b of the 2016 YAR, “a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or legal costs of either the salvor or the contributing interest.” However, the translation of the article in this manner requires clarification.⁹⁷ This is because, in practice, if a single reward is determined at the conclusion of the salvage, it would not be possible for the parties to pay their respective shares under very different conditions.

Subparagraph (v) of Rule VI-b of the 2016 YAR regulates the possibility that the salvage reward allocated to the parties at the conclusion of the salvage may be determined in very different ways. Hudson and Harvey note that the fact that shipowners and cargo owners concluded different salvage reward agreements had caused problems even before the entry into force of Rule VI of the 1974 YAR, that it was debated whether the parties themselves would bear this difference or whether it would be included in general average for allocation among the parties, and that the general trend in Anglo-Saxon law is towards “general apportionment.”⁹⁸ It is understood that the article was incorporated into Rule VI-b for this purpose.

The acceptance of shipowners and cargo owners having paid different salvage rewards as salvage general average is conditioned upon the simultaneous existence of two requirements. The first of these is that a significant proportion of the parties have determined the salvage reward in different ways.⁹⁹ Although it is not very clear what is meant by a significant proportion, in a salvage relation involving dozens of parties, the conclusion of separate salvage agreements by only one or two owners should not be sufficient for salvage general average.

The other requirement is that, due to the salvage reward being determined in different ways, the parties would be obliged to pay very different salvage

⁹⁷ In reality, subparagraph (v) of Rule VI-b of the 2016 YAR refers not to the payment of the salvage reward under very different conditions, but to the determination of the salvage reward in different ways. Therefore, the paragraph should be understood as “*the salvage reward having been determined under very different conditions for a significant majority of the parties.*”

⁹⁸ Hudson and Harvey, 119.

⁹⁹ For example, a significant proportion of the owners of the salvaged goods may be obliged to reach an agreement with the salvor or resort to arbitration in order to prevent the process from being prolonged due to another group’s objection to the salvage reward.

rewards. Interest, currency adjustment, or legal fees shall not be taken into account in determining this difference. The CMI Guidelines state that, when assessing whether there is a significant difference between the salvage rewards payable by the parties under subparagraph (v) of Rule VI-b, average adjusters should consider the salvage reward for all interests salvaged, excluding only currency differences, interest, security, and legal expenses.¹⁰⁰

4. Scope of Salvage Reward Included in General Average

In Article 13/I of the 1989 Salvage Convention, adopted after the 1974 YAR, efforts and skill aimed at preventing or minimizing environmental damage are listed among the criteria to be considered in determining the salvage reward. Article 14 of the Convention also grants the salvor engaged in salvage operations for a vessel or its cargo posing a threat of environmental damage the right to claim their expenses, under the designation of special compensation.

As emphasized above, the fact that environmental damages are not included in general average under Rule C of the 1974 YAR has given rise to the debate as to whether the reward and compensation regulated in Articles 13 and 14 of the 1989 Salvage Convention are included in salvage general average. To prevent these debates, two special rules were added to Rule VI of the 1974 YAR in 1990. These rules were preserved in their entirety in Rule VI of the 1994 YAR. Following the entry into force of the 1989 Salvage Convention, with the addition of the SCOPIC clause to standard salvage agreements used in practice, a special provision was added to Rule VI-c of the 2004 YAR. Rules VI-b and c of the 2004 YAR were, with very minor amendments,¹⁰¹ reorganized as paragraphs c and d of Rule VI of the 2016 YAR.¹⁰²

A. Salvage Reward Determined According to the 1989 Salvage Convention

Pursuant to the principle of *no cure, no pay*, the salvage reward is agreed upon by the parties after the completion of the salvage operation. If the parties fail to reach an agreement, the reward is determined by the court, taking into account

¹⁰⁰ Comité Maritime International, *Guidelines Relating to General Average*, 17.

¹⁰¹ The term “salvage payments” has been replaced with “salvage expenditures.”

¹⁰² The origin of paragraphs b and c of Rule VI of the 2004 YAR is the second paragraph of subparagraph a and subparagraph b of Rule VI of the 1994 YAR.



the criteria listed in Article 13/I of the 1989 Salvage Convention.¹⁰³ One of these criteria for determining the reward is the effort and skill demonstrated by the salvor to prevent or minimize environmental damage. In this sense, it is possible for salvors to be entitled to a higher salvage reward in salvage operations involving pollution or the threat of environmental damage.

As with previous YAR, under Rule C of the 2016 YAR, damages and expenses arising from pollutants leaked or discharged from the environment or from property values contributing to the common maritime adventure are excluded from general average distribution.¹⁰⁴ Therefore, the salvage reward calculated by taking into account the effort and skill of the salvor in preventing or minimizing environmental damage must, as a rule, be excluded from general average distribution. For this purpose, with the amendment made in 1990, Rule VI of the 1974 YAR was supplemented to include that the salvage reward determined by considering the efforts and skill of salvors in preventing and minimizing environmental damage under Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention is included in general average.¹⁰⁵ Presumably to avoid such a debate during the 2016 YAR period as well, the same provision was reiterated in Rule VI-c.

In Rule VI-c of the 2016 YAR, it is stated that

“Salvage expenditures referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.”

In this sense, the Rule allows for the inclusion in general average of the reward paid not only for the salvage of the ship and cargo exposed to common maritime peril but also for efforts aimed at preventing or minimizing environmental damage.¹⁰⁶

¹⁰³ The order of the criteria listed for determining the salvage reward shall not be taken into account. See Article 13/I of the 1989 Salvage Convention; Article 1305/I of the Turkish Commercial Code.

¹⁰⁴ However, in the presence of the situations listed in Rule XI-d, it is possible for the expenses related to measures taken to prevent and mitigate environmental damage to be included in general average.

¹⁰⁵ The aforementioned rule was reiterated verbatim in the second paragraph of Rule VI-a of the 1994 YAR and in Rule VI-b of the 2004 YAR. For detailed information, see Algantürk-Light, 176; Çetingil, Kender, and Ünan, 150.

¹⁰⁶ Çetingil, ‘Kurtarma Müşterek Avaryası’, 153.

In Rule VI-c of the 2016 YAR, there is no direct reference to Article 13/I-b of the 1989 Salvage Convention; rather, it points to the criteria listed therein (such as is referred). Therefore, the application of the Rule does not require the 1989 Salvage Convention to be applicable to the salvage agreement relationship.¹⁰⁷

B. Compensations Excluded from Salvage General Average

Under Rule VI-d of the 2016 YAR, it is regulated that special compensation, whether pursuant to Article 14 of the 1989 Salvage Convention or of a similar nature, such as the SCOPIC clause, shall not be considered as salvage expenses and shall not be included in the general average distribution. In this form, the article defines the limits of the salvage reward to be taken as the basis for salvage general average distribution.

Article 14 of the 1989 Salvage Convention provides that the salvor may claim from the owner, as special compensation, the expenses incurred in a salvage operation posing a threat of environmental damage, in cases where the salvor is not entitled to a salvage reward or the reward received is insufficient.¹⁰⁸ The provision, which is an exception to the *no cure, no pay* principle, aims to incentivize salvors who might otherwise be reluctant to engage in salvage operations due to the risk of receiving no reward at the conclusion of the operation.¹⁰⁹

As emphasized above, due to the insufficiency of special compensation and the difficulty of proving the existence of environmental damage, standard salvage agreements in practice include the SCOPIC clause, which replaces special compensation. The existence of environmental damage is not required for the application of the SCOPIC clause. Under the clause, the salvor is entitled to claim, as compensation, 25% more than the expenses incurred for the personnel, vessels, equipment, and materials involved in the salvage operation.¹¹⁰

Under Rule VI-d of the 2016 YAR, special compensation regulated in Article 14/II of the 1989 Salvage Convention, as well as payments replacing special

¹⁰⁷ Çetingil, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', 154.

¹⁰⁸ Cf. Turkish Commercial Code, Article 1312/I. If environmental damage is prevented or minimized through the salvage operation, the salvor is entitled to claim 30% more than the expenses incurred. However, this amount shall in no case exceed twice the expenses incurred. 1989 Salvage Convention, Article 14/II; Turkish Commercial Code, Article 1312/II.

¹⁰⁹ For detailed information, see Demir, *Kurtarma*, 203; Selek, 79; Gürler, 152.

¹¹⁰ Caner, 402; Demir, 'SCOPIC', 101.



compensation, such as the SCOPIC clause, are not considered as salvage reward. Therefore, in the case of salvage general average, special compensation or payments replacing it shall be excluded from general average distribution. The result should not change even if the salvor invokes special compensation or the SCOPIC clause due to earning a lower salvage reward; not just the excess over the calculated salvage reward, but the entire special compensation or payments replacing it, shall remain excluded from general average distribution.

CONCLUSION

The inclusion of the salvage reward in general average has been one of the most debated issues in international practice. The differences in practice between Continental Europe and England have made it difficult to adopt a uniform rule on the subject. For this reason, salvage general average could only be included in the YAR eighty years later, with Rule VI of the 1974 YAR. However, the debates over salvage general average did not cease, and through the initiatives of IUMI, the solution introduced by Rule VI of the 1974 YAR was abandoned. Thus, under Rule VI of the 2004 YAR, the salvage reward, as a rule, is excluded from general average.

In the 2016 YAR, a system change was again introduced, and the situations that can be accepted as salvage general average have been listed in a limited manner. Outside of the situations specified in the Rule, it is not possible for the salvage reward to be included in general average. The acceptance of these limited situations as general average is again conditioned upon the prerequisite that the elements of property exposed to common maritime peril are salvaged together. In this sense, under the 2016 YAR, the inclusion of the salvage reward in general average is, in addition to all elements of general average, conditional upon the existence of one of the situations listed in Rule VI-b.

When Rule VI of the 2016 YAR is examined as a whole, it would not be incorrect to say that the principle of salvage general average has been reinstated, albeit in a limited manner. In other words, not all salvage operations relating to the values exposed to common maritime peril are accepted as general average, but only the situations listed in Rule VI-b. Otherwise, the salvage reward would remain outside general average, and, depending on the situation, a separate apportionment would be applied.

**BIBLIOGRAPHY**

- Ali Kemal, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Hukuku Talebesi Cemiyeti Neşriyatı 1934)
- Algantürk-Light D, *York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya* (2nd edn, Arıkan Yayıncılık 2006)
- Arseven H, *Müşterek Avaryalar* (1st edn, Menteş Kitapevi 1961)
- Ataergin S, ‘Genel Avarya ve York-Antwerp Kuralları / 1994 Değişiklikleri:’ (1995) 9(1) Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 378
- Atamer K, ‘Müşterek Avarya’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds.), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, C I (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013) 355
- Caner O, ‘SCOPIC Clause’ (2004) 8(1-2) Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi 397
- Cangdon EW, *General Average: Principles and Practice in the United States of America* (Voorhis and Co., 1913)
- Civir-Engin M, ‘Müşterek Avaryanın Tanımı, Unsurları ve Çeşitleri’ (2010) 8(85) Legal Hukuk Dergisi 111
- Comite Maritime International, *Documentation 1974 I* (Yearbook, 1974-I)
- Yearbook 1994 Annuaire (Sydney II)
- *Yearbook 1994 Annuaire* (Specimen Property CMI Secretariat)
- *Yearbook 2000* (Singapore I)
- *Yearbook 2001* (Singapore Conference)
- *Yearbook 2003* (Vancouver I)
- *Yearbook 2016* (New York II Documents of the Conference)
- ‘CMI International Working Group on General Average Working Papers for the Meeting of the CMI International Subcommittee on General Average on 6-7 June 2015’ <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> accessed 30 May 2025
- *CMI Guidelines Relating to General Average* <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/01/CMI-GA-Guidelines-1.pdf>> accessed 30 May 2025



Cook JHS and Cornah RR, *General Average and York-Antwerp Rules* (13th edn, Sweet and Maxwell 2008)

Çetingil E, 'Kurtarma Müşterek Avaryası', Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 13 ('Kurtarma Müşterek Avaryası')

— 'Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları' (1982) 11(4) BATİDER 37 ('Yeni Düzenleme')

Çetingil E, Kender R and Ünan S, *Müşterek Avarya Hukuku* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2011)

Demir İ, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (1st edn, Turhan Kitapevi 2010) (Kurtarma)

— 'Özel Tazminat Koruma ve Tazmin Klozu (SCOPIC)' (2011) 27(4) BATİDER 89 ('Özel Tazminat')

Donavan JJ, 'The Doctrine Of General Average - Historical Development And Present Application' (1975) 42(2) Insurance Counsel Journal 251

Eamonn Magee, 'General Average Reform - The IUMI Position' (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 294

Ertan K, 'Uluslararası Hukuk ve Müşterek Avarya' (2003) 1(5) Legal Hukuk Dergisi 1119

Gilman J, Merkin RC and Templeman M, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average* (18th edn, Sweet and Maxwell 2013)

Gürler HE, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (1st edn, Seçkin Yayınları 2012)

Gürzumar F, Tekin Gürzumar T. ve Berki AH, *Kanunname-i Ticaret ve Zeyilleri* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1962)

Harvey MD, 'The York-Antwerp Rules 2016 from the Perspective of the Average Adjuster' (2016) 22(1) The Journal of International Maritime Law 447

Hudson NG, 'The York-Antwerp Rules: Background to the Changes of 1994' (1996) 27(3) Journal of Maritime Law and Commerce 469

Hudson NG ve Harvey M, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment* (4th edn, Informa Law 2018)



Kalpsüz T, *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş - Gemi*, C. I (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1971)

Konyalı SC, ‘Müşterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri’ (2024) 7(1) DEHUKAMDER 85

Kula N, ‘Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle “Zamanaşımı” Hususu’ (2019) 27(3) Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 727

Kruit J, *General Average, Legal Basis and Applicable Law* (1st edn, Paris Legal Publishers 2017)

McArthur C, *The Contract of Marine Insurance* (1st edn, Stevens and Sons 1885)

‘Minutes of the Ad Hoc International Working Group on General Average’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-10-19-Minutes-of-the-Ad-Hoc-IWG-on-GA-Kempinski-Hotel-Beijing.pdf>> accessed 30 May 2025

Okay S, ‘Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi’ (1959) 24(1-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 289

Rose F, *General Average, Law and Practice* (3rd edn, Informa Law 2017)

Selek N, *6102 Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2015)

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku II* (1st edn, Vedat Kitapçılık 2016)

Sözer B, ‘2016 York-Anvers Kuralları’ (2018) 1(1) DEHUKAMDER 77

Spencer J, ‘Hull Insurance and General Average-Some Current Issues’ (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1227

Tekil F, *Türk Hukukunda Müşterek Avarya* (1st edn, Kurtulmuş Matbaası 1965) (*Müşterek Avarya*)

— ‘Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku ile İlgili Bazı Sorunlar’, Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 509 (‘Deniz Kazaları’)



Ünan S, ‘Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu’ Rayegan Kender ve Samim Ünan, *Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan* (1st edn, Beta Yayınları 2000) 639

Wahl A (translated by Kazım Berker), *Deniz Ticaret Hukuku, Nazari ve Ameli* (1st edn, Yeni Cezaevi Baimevi 1948)

Working Group General Average, ‘How Should it be Changed?’ (Comite Maritime International, *Yearbook 2000*) 298

Yazıcıoğlu E, *Kender- Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (16th edn, Filiz Kitapevi 2022)

‘York-Antwerp Rules (YAR)’, <<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>> accessed 30 May 2025

‘York-Antwerp Rules 2016’ <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2016-York-Antwerp-Rules-Tabular-Format-Draft.pdf>> accessed 30 May 2025

‘2014-05-19-Letter-CMI-President-of-IWG-on-GA-and-Preparation-of-Hamburg-Conference’ <<https://comitemaritime.org/work/review-of-the-rules-on-general-average/>> accessed 30 May 2025



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

*THE SUBSEQUENT DETERMINATION OF THE SALVAGE REWARD: AN
EVALUATION UNDER ARTICLE 1301 OF THE TURKISH COMMERCIAL
CODE*

Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI**

ÖZ

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

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 22.10.2025 / Kabul Tarihi: 06.11.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1808977.

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.

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



değerlendirilmesi gerektiği ve anılan düzenlemeler uyarınca uyarlanabilir olduğu ileri sürülmektedir.

Anahtar Kelimeler: •Kurtarma Hukuku •Kurtarma Sözleşmesi •Kurtarma Ücreti •Kurtarma Sözleşmesinin Uyarlanması ve İptali •1989 Kurtarma Konvansiyonu

ABSTRACT

The issue of the adaptation and annulment of a salvage contract is regulated under Article 1301 of the Turkish Commercial Code, No. 6102 and Article 7 of the 1989 International Salvage Convention. The adaptation of the contract often becomes a matter of dispute, particularly in respect of the salvage reward. This study examines whether a contract concluded by the parties after the completion of the salvage operation for the purpose of determining the salvage reward falls within the scope of Article 1301 of the Turkish Commercial Code and Article 7 of the 1989 International Salvage Convention. The aim of the study is to determine whether the subsequent contract may be adapted pursuant to these provisions. In this context, where it is agreed in the original salvage contract that the reward will later be determined by way of settlement, the study discusses whether the contracts concluded by the parties to determine such reward may be regarded as an extension of the salvage contract. It is ultimately argued that contracts providing for a subsequently determined salvage reward should also be considered within the scope of Article 1301 of the Turkish Commercial Code and Article 7 of the 1989 International Salvage Convention and may accordingly be subject to adaptation under these provisions.

Keywords: •Salvage Law •Salvage Contract •Salvage Reward •Annulment and Adaptation of Salvage Contract •1989 Salvage Convention

GİRİŞ

Kurtarma, deniz ticareti hukukunda özel hükümlerle düzenlenen bir faaliyettir.¹ Türk hukukunda denizde kurtarma, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun² (TTK) Deniz Ticareti'ne ayrılan 5. Kitabının 1298 ilâ 1319. maddelerinde düzenlenmiştir. Hükümler, 1989 tarihli Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme'den³ (1989 tarihli Konvansiyon) iktibas edilmiştir. Bu

¹ Bunun nedeni hakkında bkz.: Rayegân Kender, 'Harp Gemileri Tarafından Yapılan Kurtarma-Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı', *Prof. Dr. Fahman Tekil'in Anısına Armağan* (2003) 13, 13.

² RG 14.02.2011/27846.

³ International Convention on Salvage. Konvansiyon 28.04.1989'da kabul edilmiş; 14.07.1996'da yürürlüğe girmiştir. Konvansiyonun tam metni için bkz.: <<https://comitemaritime.org>> s.e.t. 8 Ekim 2025.



itibarla TTK'nın kurtarma ile ilgili hükümleri, uluslararası alanda üzerinde uzlaşa sağlanmış olan son gelişme ve eğilimleri yansıtmaktadır.⁴

Kurtarma hakkında bir sözleşme yapılmış ise bu sözleşmenin hangi hâllerde uyarlanabileceği veya iptal edilebileceği TTK m. 1301'de düzenlenmiştir. Düzenlemenin kökeni 1989 tarihli Konvansiyon'un 7. maddesidir.⁵ Bu husus, 6762 sayılı mülga TTK⁶ m. 1228'de de "mukavelenin değiştirilmesi ve iptali" başlığı altında düzenlenmiş idi. Yürürlükteki hüküm, bazı değişiklikler içermekle birlikte, mülga TTK m. 1228 ile önemli ölçüde paraleldir.

Kurtarma sözleşmesi çoğu kez tip sözleşmeler çerçevesinde akdedilmektedir. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri (KEGM), Türk Boğazları'nda ve kurtarma bakımından tekel hakkına⁷ sahip olduğu diğer sularda gerçekleştirdiği kurtarma faaliyetlerinde Türk Kurtarma Sözleşmesini (Turks 2015)⁸

⁴ Konvansiyonun hazırlık çalışmalarının başlangıç yılı olan 1980'den yaklaşık 30 yıl sonra gözden geçirilmesi amacıyla Uluslararası Denizcilik Komitesi (Comite Maritime International) tarafından bir çalışma başlatılmışsa da konvansiyonda bir değişiklik yapılmamıştır. Bu çalışmalar hakkında bilgi için bkz.: M. Barış Günay, '1989 Tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nde Değişikliğe İlişkin Çalışmalar' (2012) 28 BATİDER 63, 71 vd.; Nazlı Selek, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri (On İki Levha Yayıncılık 2015), 117 vd.

⁵ Turks m. 7 ve önceki formun buna karşılık gelen düzenlemesi (TOF m. 6) hakkında bkz.: Pınar Akan, 'Turkish Salvage Agreement (Turks 2015)', *Current Problems in International Maritime Law - Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A.N. Yiannopoulos*, Pınar Akan (ed), 37 vd.

⁶ RG 09.07.1956/9353.

⁷ Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Ana Statüsü (RG 30.09.1998/23479) m. 4/1 uyarınca Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün amaçlarından biri de "... belirlenen sahada tekel şeklinde olmak üzere tüm denizlerde su aracı ve/veya diğer eşyaya verilen kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak ..."tır. Aynı maddenin 2. fıkrasında tekel hakkının söz konusu olduğu alan ve tekel hakkı şu şekilde belirlenmiştir: "Karadenizde Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denzinde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dâhil olmak üzere Bababurnu ile Saroz Körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki İstanbul, Çanakkale Boğazları ve Marmara Denzinde; ... harp ve yardımcı gemiler hariç tehlikeye uğrayan 300 Rüsum (Net) tonilatodan yukarı su aracı ve diğer eşyanın kurtarma işlerini tekel şeklinde olmak üzere bütün denizlerde kurtarma.... işlerini yapmak".

Türkiye'de kurtarma hizmetlerinin tarihçesi hakkında bkz.: Halil Emre Gürler, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (Seçkin 2021), 45 vd.

⁸ Turks 2015'in metni için bkz.: <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/turks2015_tr.pdf> s.e.t. 8 Ekim 2025. Turks 2015 hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Akan, Turks 2015, 32 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 178 vd. Tehlikedeki aracın kaptanının Turks 2015'i imzalamaması olasılığı hakkında bkz.: Akan, a.g.e., 45; Gürler, a.g.e., 182. Turks 2015'in eleştirel bir değerlendirmesi için bkz.: Davut Sercan Dağ ve Nil Kula, 'Sözleşmeli Kurtarma ve Türk Milli Standart Kurtarma



kullanmaktadır. Turks 2015 m. 7 uyarınca “donatan; su aracı, bunker, yük ve navluna düşen bütün kurtarma ücretiyle fer’ilerini ödemeyi ve bu sebeple, husumetin yalnız kendisine tevcihini kabul eder. Teminatların ayrı ayrı verilmesi, husumetin tevcihinde hiçbir şekilde etkili olmaz. Taraflarca sulh olunamaması hâlinde, kurtarılan değerlere verilen kurtarma hizmetinden kaynaklanan kurtarma alacağının veya 6. maddede belirtilen özel tazminat miktarının tayin, tespit ve tahsiline ilişkin ihtilaf, yasal süresi içerisinde taraflardan birinin talebi üzerine, İstanbul’da tahkim yolu ile hallolunur”. Bu koşul çerçevesinde kurtarma ücreti kurtarma sözleşmesinde kararlaştırılmamakta; taraflarca daha sonra belirlenmesi, taraflar anlaşamadığı takdirde ise uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözülmesi öngörülmektedir. Bu çözüm uygulamaya paraleldir, zira kurtarma faaliyetine genellikle ayrıntılı bir müzakere yapılmadan ve dolayısıyla da ücret konusunda bir anlaşma sağlanmadan başlanır.⁹

Kurtarma sözleşmesinin uyarlanması, daha ziyade kurtarma ücreti bağlamında uyuşmazlık konusu olmaktadır. Çalışmamızın amacı da tarafların kurtarma ücretini belirlemek için daha sonra akdettiği sözleşmenin TTK m. 1301 ve 1989 Kurtarma Konvansiyonu m. 7 kapsamında uyarlanmasının mümkün olup olmadığı; diğer bir anlatımla ücretin belirlendiği sözleşmenin, anılan hükümlere tâbi tutulup tutulamayacağının incelenmesidir.

I. TÜRK HUKUKU BAKIMINDAN DENİZDE KURTARMA HAKKINDA UYGULANACAK HÜKÜMLER

Denizde kurtarma,¹⁰ deniz hukukunda uluslararası alanda hukukun birleştirilmesi çalışmalarının erken başladığı bir konudur. Denizde kurtarma

Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme’, (2022) 12 Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 191, 205 vd.

⁹ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku II* (Vedat Kitapçılık 2016) 577; Atilla Aybay ve Aydın Aybay ve Gündüz Aybay ve Rona Aybay, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Gündüz Aybay (ed) (Aybay Yayınları 1998), 787; Sezer Ilgın, ‘Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open Form (LOF) 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage Agreement 1996 (Marshal V)’ (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 27, 28.

¹⁰ Denizde kurtarmanın ve hukuksal olarak düzenlenmesinin tarihsel gelişimi hakkında bilgi için bkz.: Hans Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und des internationalen Rechts* (2. Auflage, Verlag J.C.B. Mohr (Paul Siebeck 1950) 410; Dieter Rabe ve Kay Uwe Bahnsen, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (5. Auflage, 2018) 1352 vd. Nr. 1 vd.; Rolf Herber, *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung* (2. Auflage, De Gruyter, 2016), 398; Geoffrey Brice and John Reeder, *Brice on Maritime Law of*



hakkında akdedilen ilk milletlerarası sözleşme, 23.09.1910 tarihinde Brüksel’de imzalanan “Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme”dir¹¹ (1910 Konvansiyonu). Anılan konvansiyon, Türkiye bakımından 16.09.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1910 Konvansiyonu’nun hükümlerinin Türk hukukuna girişi ise, konvansiyonun Türkiye’de yürürlüğe girmesinden önce gerçekleşmiştir.¹² Şöyle ki, 1910 Konvansiyonu’nun hükümleri, 07.01.1913 tarihli Kanun¹³ ile 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’nun¹⁴ (Handelsgesetzbuch- HGB) 740 ilâ 753 üncü paragraflarına alınmıştır.¹⁵ Bu hükümler de 13.05.1929 tarihli ve 1440 sayılı Ticaret Kanununun¹⁶ (2. Kitap–Deniz Ticareti) 1281 ilâ 1294 üncü maddelerine aktarılmıştır. Kurtarmaya ilişkin 1910 Konvansiyonu’ndan gelen anılan hükümler, daha sonra, 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu’nun 1222 ilâ 1234 üncü maddelerinde muhafaza edilmiştir.¹⁷

Salvage (5. Edition Sweet Maxwell 2011), Nr. 1-12, 13; Rayegân Kender, *Denizde Kurtarma-Yardım (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre)* (1962), 3 vd.; Fahiman Tekil, *Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım* (1966) 10; Âdil İzveren, *Deniz Ticaret Hukuku* (1966), 232; Aybay, 777; Selek, 3 vd.; Sözer, 505; Emine Yazıcıoğlu, Kender - Çetingil *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 17, Filiz Kitabevi 2022) 469; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 25 vd.

- ¹¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea. 1910 Brüksel Konvansiyonu’nun hazırlık çalışmaları hakkında bkz.: Selek, 9 vd. 1910 Brüksel Konvansiyonu’nun ortaya çıkışı, uygulama alanı ve getirdiği düzenlemeler hakkında bkz.: Rabe/Bahnsen, 1354 Nr. 2 vd.; Tekil, *Kurtarma*, 10 vd.; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt 1 (On İki Levha Yayıncılık 2017), 187 vd. Nr. 396; İsmail Demir, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (Turhan Kitabevi 2010), 9 vd.; Sözer, 507 vd.; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 51 vd.
- ¹² Türk hukukundaki yasama süreci hakkında bkz.: Kender, *Denizde Kurtarma*, 12 vd.; Kerim Atamer, ‘1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma’, *Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan*, Cilt 1 (2007) 807, 823.
- ¹³ “Gesetz über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot”, RGBl 1913, 90. Kanunun metni için bkz.: <https://common.wikimedia.org/wiki/File:Deutsches_Reichsgesetzblatt_1913_010_090.jpeg> s.e.t. 24 Eylül 2025.
- ¹⁴ Handelsgesetzbuch, Gesetz vom 10.05.1897 (RGBl. I 219). Alman Ticaret Kanunu’nun yürürlükteki metni için bkz.: <<https://dejure.org/gesetze/HGB>> s.e.t. 24 Eylül 2025.
- ¹⁵ Denizde kurtarma hususunda Alman hukukundaki yasama süreci hakkında bkz.: Atamer, *Kurtarma*, 821 vd.
- ¹⁶ RG 29.05.1929/1197. Kanunun metni için bkz.: <<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1197.pdf>> s.e.t. 8 Ekim 2025.
- ¹⁷ Bu düzenlemenin 1440 sayılı Kanun’dan farkı hakkında bkz.: Kender, *Denizde Kurtarma*, 13 vd.; Selek, 5.



1910 Konvansiyonu’nun yeni teknik gelişmeler ve hukuksal sorunlar¹⁸ karşısında ortaya çıkan ihtiyaçlara cevap verememesi üzerine 28.04.1989 tarihinde Londra’da “Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme”¹⁹ kabul edilmiş; 14.07.1996’da yürürlüğe girmiştir. Konvansiyon’un hükümleri 6102 sayılı Kanun’a aynen alınmıştır.²⁰ Türkiye’nin taraf olma sürecinin tamamlanmasının ardından konvansiyon, 27.06.2015 tarihi itibarıyla Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

6102 sayılı Kanun’un gerekçesinin “1298 ila 1319. maddelere ilişkin genel açıklamalar” kısmında “1989 Sözleşmesinin hazırlanmasına sebep olan teknik ve hukukî ihtiyaçların, Türk karasuları için de geçerli olduğu; özellikle de, Türk karasularında vuku bulan ‘Independenta’ (1979), ‘Nassia’ (1994), ‘TPAO’ (1997) ve ‘Vologoneft 247’ (1999) gibi vahim tanker kazalarının, nitelikli kurtarma hizmetlerinin önemini ortaya koyduğu; bu kazalar vesilesiyle, gemi ve yükün kurtarılması kadar, çevre kirliliğinin önlenmesinin de ne kadar önemli bir zaruret teşkil ettiğinin ortaya çıktığı; 1989 Sözleşmesi’nin, bu ihtiyaçlara cevap verecek çok sayıda özel hüküm içerdiği; bu hükümlerin Türk mevzuatında yer almamasının, birçok deniz kazasında, kurtarma hizmetlerini yürütenlerin mağdur olmalarına yol açtığı; bu sebeplerle, 1989 Sözleşmesinin özel hukuka ilişkin hükümlerinin tümüyle iktibasına karar verildiği; bu yapılırken, Sözleşmeyi millî hukuklarına aktarmış olan İngiltere ve Almanya’daki yasal düzenlemeler ve 1910 Sözleşmesinin hükümlerinin de dikkate alındığı” ifade edilmektedir. Sonuç olarak 6102 sayılı Kanun’un denizde kurtarmaya ilişkin hükümleri 1989 Konvansiyonu’ndan iktibas edilmiş;²¹ Kanun’un yürürlüğe girmesinden sonra Türkiye ayrıca konvansiyona taraf olmuş ve konvansiyon Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

¹⁸ 1989 Londra Konvansiyonu’nun kabulü ile sonuçlanan süreçte ortaya çıkan teknik gelişmeler ve hukuksal sorunlar ile kurtarma hukukunda güncelleme ihtiyacını belirgin hâle getiren çevre felaketleri konusunda ayrıntılı bilgi için bkz.: Rabe/Bahnsen, 1354 vd. Nr. 9 vd.; Atamer, Kurtarma, 810 vd.; a.y., Deniz Ticareti Hukuku, 189 vd. Nr. 399 vd.; Demir, Kurtarma, 11 vd.; Sözer, 508 vd.; Aybay, Deniz Hukuku, 812 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 31 vd.

¹⁹ International Convention on Salvage, 1989. Konvansiyonun hazırlık çalışmaları hakkında bilgi için bkz.: Atamer, Kurtarma, 819 vd.; a.y., Deniz Ticareti Hukuku, 198 vd. Nr. 422 vd.; Demir, Kurtarma, 21 vd.; Selek, 11 vd.

²⁰ Düzenlemenin temel özellikleri hakkında bkz.: Atamer, Kurtarma, 829 vd.; Rabe/Bahnsen, 355 Nr. 11.

²¹ Alman hukukunda ise, 16.05.2001 tarihli Kanun ile (Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifahrt - Drittes Seerechtsänderungsgesetz- BGBl. I 2001, Nr. 23 vom 22.05.2001 898) 1989 Konvansiyonu’nun hükümleri HGB’ye işlenmiştir. Kanunun metni için bkz.: <<https://www.bgbl.de>> s.e.t. 8 Ekim 2025.



1989 Konvansiyonu’nun 2. maddesine göre, “konvansiyonda düzenlenen hususlarla ilgili olarak bir taraf devlet ülkesinde mahkeme veya hakem önünde yargılama başlatılması hâlinde bu konvansiyon uygulanır”. Konvansiyonun *lex fori* olarak uygulanmasını ve böylece uygulama alanının genişlemesini amaçlayan bu düzenleme çerçevesinde 1989 Konvansiyonu, yabancılık unsuru taşımayan bir kurtarma faaliyetine de doğrudan uygulanır²² (Anayasa²³ m. 90/5; 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun²⁴ [MÖHUK] m. 1/2). Konvansiyonda düzenlenmeyen hususlarda uygulanacak kurallar MÖHUK hükümleri çerçevesinde belirlenecektir. Türk karasularında gerçekleştirilen kurtarma faaliyetleri bakımından Türk hukuku, diğer hâllerde ilgili yabancı hukuk tamamlayıcı olarak uygulanacaktır.²⁵

TTK m. 1302/1 uyarınca “kanunun kurtarmaya ilişkin hükümleri, emredici hükümler hariç olmak üzere, bir kurtarma sözleşmesi ile açıkça veya zımnen değiştirilebilir”. Aynı esas 1989 Konvansiyonu’nda da benimsenmiştir (m. 6/1). Şu hâlde kurtarmaya ilişkin düzenlemelerin büyük çoğunluğu sözleşme ile değiştirilebilir ve farklı esaslar kararlaştırılabilir.

Tüm bu hususlar çerçevesinde bir kurtarma faaliyeti bakımından Türkiye’de mahkemede veya hakem önünde bir dava açıldığında uygulanacak olan düzenlemeler, öncelikle taraflar arasındaki kurtarma sözleşmesinin emredici hükümlere aykırı olmayan koşulları; maddi hukuk bakımından aranan koşullar da gerçekleşmişse 1989 Konvansiyonu ve konvansiyonda düzenlenmeyen hususlarda tamamlayıcı olarak, MÖHUK çerçevesinde belirlenecek hukuktur.

II. DENİZDE KURTARMANIN TANIMI VE UNSURLARI

TTK m. 1298/1 uyarınca “Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya

²² Atamer, Kurtarma, 832 vd.; a.y., Deniz Ticareti Hukuku, 200 Nr. 428; Demir, Kurtarma, 61; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 3, Filiz Kitabevi 2025), 384; Sözer, 509; Dağ ve Kula, 210. Alman hukuku bakımından aynı yönde: Rabe/Bahnsen, 1356 Nr. 13. Ayrıca bkz. ve karşı.: Selek, 7; Dağ ve Kula, 211. Türkiye 1989 Konvansiyonu’na, m. 30/1-c hükmü uyarınca çekince koymadan taraf olduğundan, uyumsuzluğun tüm tarafları Türk vatandaşı olsa dahi konvansiyonun uygulanacağı; bu itibarla TTK hükümlerinin zımnen yürürlükten kalktığı hususunda bkz.: Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 282 Nr. 616; Dağ ve Kula, 203.

²³ RG 09.11.1982/17863 (Mükerrer).

²⁴ RG 12.12.2007/26728.

²⁵ Atamer, Kurtarma, 835; Selek, 9.



hareket, kurtarma faaliyeti oluşturur ve onun hakkında bu Bölüm hükümleri uygulanır”.²⁶

Düzenlemeye göre kurtarma faaliyetinin konusu, “su aracı ve diğer eşya”dır. Bu ifadelerin nasıl anlaşılması gerektiği ve nelerin anılan kavramların kapsamı dışında kaldığı aynı düzenlemenin devam eden fıkralarında açıklanmıştır. Şöyle ki, maddenin ikinci fıkrası uyarınca “Su aracı teriminin kapsamına, her türlü gemi²⁷ ve seyrüsefere elverişli yapı²⁸ girer; “diğer eşya” terimi ise, kıyıya sürekli ve iradi olarak sabitlenmiş olmayan²⁹ her türlü şey ile hak kazanılmış olmayan navlun alacağı³⁰ ifade eder”. Bu kapsamda eşyanın gemide bulunması veya

²⁶ TTK’da tercih edilen terimlerin kaynak 1989 Konvansiyonu’ndaki ifadeleri tam olarak yansıtmıyorsa yansıtmadığı hakkında ayrıntılı bir değerlendirme için bkz.: Atamer, Kurtarma, 837 vd.

²⁷ TTK anlamında gemi kavramı; bu konuda öğretide ileri sürülen çeşitli görüşler ve gemi niteliğinin ne zaman sona erdiği hususlarında ayrıntılı bilgi için bkz.: Kübra Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021) 9 vd., 38 vd. Gemi bu niteliğini kaybetmiş ve enkaz hâline gelmiş ise kurtarmaya konu olmayacağı görüşünde: Atamer, Kurtarma, 886; Cansu Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri* (Adalet Yayınevi 2022) 63. Herber de batmış veya karaya oturmuş bir geminin, enkaz hâline gelmiş olmadığı sürece tehlikeye maruz bulunabileceğini ifade etmektedir. Bkz.: Herber, 400. Aynı yönde: Wüstendörfer, 412. Farklı görüşte: Demir, Kurtarma, 97 vd. dn. (306). Karşl.: Gürler, Kurtarma Ücreti, 134 vd. Ayrıca bkz.: Rabe/Bahnsen, 1365 Nr. 18; Beate Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts* (Bundesanzeiger Verlag 2014), 279 Nr. 4; Hans Jürgen Abraham, Abraham H J, *Das Seerecht* (4. Auflage, de Gruyter 1974), 253, 255. Geminin enkaz hâline gelmesinin sonuçları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Pınar Akan, *Deniz Hukuku’nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları* (Kazancı 2005) 27 vd. Gemi enkazı kurtarmadan ziyade enkaz kaldırma faaliyetinin konusu olur. Bkz.: Çakan Çavuş, 61. Enkazın bulunduğu yerden kaldırılması için bir sözleşme akdedilebilir. Enkaz kaldırma sözleşmesi hakkında bkz.: Akan, Geminin Enkaz Haline Gelmesi, 45 vd.

²⁸ Bu ifadenin kapsamı konusunda bkz.: Rabe/Bahnsen, 1365 Nr. 14 vd.; Sözer, 515 vd.; Demir, Kurtarma, 84; Selek, 19; Yazıcıoğlu, 471 vd.; Çakan Çavuş, 50 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 92 vd.

²⁹ Bu şekildeki bir eşya tehlikenin sonucunda veya başka bir sebeple sahilinden ayrılırsa kurtarma hükümlerinin uygulanacağı hususunda bkz.: Demir, Kurtarma, 79 vd.

³⁰ 1989 Konvansiyonu m. 1-c’deki *freight at risk* kavramı, TTK m. 1298/2’de “hak kazanılmış olmayan navlun alacağı” şeklinde ifade edilmiştir. Bu kavram, gemide eşya taşınması karşılığında ödenen ücreti belirtir. Geminin kullanılmasının karşılığı olan kira ücretini ise kapsamaz. Bkz.: Brice and Reeder, Nr. 3-34. Risk altındaki navlun, eşyanın varma limanında teslimi ile muaccel olan navlundur. Bkz.: Brice and Reeder, Nr. 3-35. Yük ilgisi tarafından peşin ödenen ve gemi yahut yük zayı olsa bile iade edilmeyecek navlun ise, tek başına kurtarmanın konusu ve kurtarılan bir değer olarak nitelendirilemez; ancak eşyanın CIF (*Cost, Insurance and Freight*) değeri içinde yer alır. Kurtarma ücretinin hesaplanmasında da genellikle eşyanın CIF değeri esas alınır. Bkz.: Brice and Reeder, Nr. 3-36. Nitekim Londra Konferansı’nda İngiliz delegasyonu tarafından, Montreal Taslağı’nda yer alan “navlun riskinin eşyanın malikine veya geminin malikine yahut charterere ait olması fark yaratmaz” ibaresinin çıkarılması ve düzenlemede sadece “risk altındaki navlun” ifadesine yer verilmesi önerilirken, “risk altındaki navlunun ayrı bir unsur olarak yalnızca gemi maliki veya charterer bakımından



bulunmuş olması aranmadığından, denize zorunlu iniş yapan veya düşen bir uçak, uçakta bulunan eşya ve bagaj, fener, şamandıra, duba gibi seyir yardımcıları ya da bir balık çiftliği kurtarmaya konu olabilir.³¹

Buna karşılık “Eşya” terimine;

a) Deniz yataklarındaki mineral kaynakların keşfi, çıkartılması veya işlenmesi amacıyla kullanıldıkları sürece³² sabit veya yüzer platformlar ile açık deniz sondaj birimleri,³³

b) Deniz yatağında bulunan prehistorik, arkeolojik veya tarihi değeri olan kültür eserleri,³⁴

girmez (TTK m. 1298/3).

TTK m. 935/2-a ve b uyarınca kurtarma hükümleri, yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis

söz konusu olabileceği” ifade edilmiştir. Bkz.: <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>> 92 vd. s.e.t. 24 Eylül 2025. Bu konuda bkz. ve karşı.: Atamer, Kurtarma, 845; Selek, 25. “Hak kazanılmamış navlun alacağı” ifadesinin kapsamı ve ne şekilde anlaşılması gerektiği hususunda ayrıntılı bilgi için bkz.: Rabe/Bahnsen, 1366 Nr. 21; Atamer, Kurtarma, 844 vd.; Demir, Kurtarma, 89 dn. (279), 90; Selek, 25; Sözer, 525; Yazıcıoğlu, 472; Gürler, Kurtarma Ücreti, 99 vd.; Çakan Çavuş, 55 vd.

³¹ Atamer, Kurtarma, 843; Rabe/Bahnsen, 1366 Nr. 19; Herber, 399; Czerwenka, 279 Nr. 4; Sözer, 518; Demir, Kurtarma, 79.

³² Dolayısıyla bu gibi platformların kullanılmadıkları, ancak kullanılmak üzere bir yerden başka bir yere sevk edildikleri esnada kurtarma faaliyetine konu olması durumunda TTK m. 1298 vd. hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Bkz.: Rabe/Bahnsen, 1367 Nr. 27; Atamer, Kurtarma, 842; Selek, 22; Demir, Kurtarma, 94; Gürler, Kurtarma Ücreti, 93, 97. Düzenlemenin konvansiyon hükmünü doğru yansıtmadığı yönündeki eleştiri için bkz.: Sözer, 521 vd.

³³ Bu istisna, belirtilen platformlara ve sondaj ünitelerine yönelik kurtarma faaliyetinin özel bilgi ve uzmanlık gerektirmesi ve tecrübesiz kurtaranlarca yapılacak bir müdahale sonucunda gerek platformun gerekse çevrenin zarara uğraması riskinin yüksek olması şeklinde gerekçelendirilmiştir. Bkz.: Rabe/Bahnsen, 1367 Nr. 24; Selek, 23; Sözer, 522; Atamer, Kurtarma, 841 vd. Bu gerekçenin eleştirisi için bkz.: Demir, Kurtarma, 94 vd. Böyle bir araca kurtarma hizmeti verilmesi hususunda anlaşma sağlanır ve kurtarma hükümlerinin uygulanmasını öngören bir sözleşme yapılır ise 1989 Konvansiyonu yahut TTK hükümlerinin uygulanması söz konusu olacaktır. Bkz.: Atamer, Kurtarma, 842; Sözer, 523.

³⁴ Türkiye, 1989 Konvansiyonu m. 30/1-d’de tanınan imkândan yararlanmış ve konvansiyona taraf olurken bu hususta çekince koyma hakkını kullanmıştır. Su altında bulunan kültür eserleri, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu’nun (RG 23.07.1983/18113) kapsamına girmektedir. Bu hususta bkz.: M. Barış Günay, ‘Kurtarma Hukukunda Sualtı Kültür Varlıkları’ (2010) 26 BATİDER 57, 62 vd.; Selek, 23 vd.; Sözer, 523 dn. (41); Gürler, Kurtarma Ücreti, 99.



edilmiş gemiler ile münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere de uygulanır.³⁵ Bu itibarla kurtarma konusu su aracının yahut kurtaran geminin kullanım amacı, uygulanacak hükümler bakımından bir farklılık yaratmaz.

Kurtarmanın unsurlarından ilki, su aracı ve diğer eşyanın seyrüsefere elverişli sulara bir tehlikeye maruz bulunmasıdır. Tehlike, gemiyi veya eşyayı doğrudan tehdit eden, bunların zarar görmesine neden olabilecek, tehlike altındaki geminin kendi imkânlarıyla bertaraf edilemeyecek, mevcut veya muhtemel bir durum olarak tanımlanabilir.³⁶ Tehlike unsuru değerlendirilirken somut olayın şartları dikkate alınmalıdır. Örneğin İstanbul Boğazı, seyrüsefer açısından son derece riskli bölgeler içeren, çok yoğun bir su yolu olup, dünyanın uluslararası seyrüsefere açık en dar boğazıdır ve burada bazen 7-8 knot hıza ulaşabilen güçlü bir akıntı söz konusudur.³⁷ İstanbul Boğazı'nda seyreden bir geminin, kısa süreliğine de olsa manevra kabiliyetini tamamen kaybetmesi bizzat tehlike

³⁵ Alman hukukunda da aynı esas geçerlidir. Bkz.: Rabe/Bahnsen, 1364 Nr. 12.

1910 Konvansiyonu'nda, konvansiyon hükümlerinin savaş gemileri ile münhasıran kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemilerine uygulanmayacağı (m. 14) esası benimsenmişti. Bu maddeye ilişkin tartışmalar ve değişiklik protokolü hakkında bilgi için bkz.: Kender, Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı, 15 vd.; Kender, Denizde Kurtarma, 27 vd. 1989 Konvansiyonu ile getirilen çözüm ve eleştirisi için bkz.: Kender, Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı, 19 vd. Savaş gemisinin verdiği bir kurtarma hizmetinin gönüllülük koşulunu sağladığı; diğer koşullar da gerçekleşmiş ise kurtarma ücretine hak kazanmaması için hiçbir sebep olmadığı hususunda bkz.: Kender, Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı, 22.

³⁶ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.: Rabe/Bahnsen, 1368 vd. Nr. 29 vd.; Kender, Denizde Kurtarma, 21 vd.; Kender, Kurtarma Hizmetinde Ücret Hakkı, 13; Rayegân Kender, 'Kurtarma / Yardım Konusunda Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar', (1999) 4 Deniz Hukuku Dergisi 35, 36 vd.; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 2, 1977) 240 vd.; Aybay, 782 vd.; İzveren, 233 vd.; Demir, Kurtarma, 28 vd.; Sözer, 525 vd.; Selek, 25 vd.; Kara, 385 vd.; Çakan Çavuş, 22 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 107 vd. İngiliz hukukunda bu kavramın nasıl yorumlandığı hususunda bkz.: Brice and Reeder, Nr. 1-144 vd.

Üçüncü şahıslara karşı doğması muhtemel sorumluluk riskinin bertaraf edilmesinin kurtarma olarak kabul edilip edilemeyeceği, dolayısıyla böyle bir riskin kurtarma hukuku anlamında "tehlike" teşkil edip etmediği hususunda çeşitli örnekler için bkz.: Demir, Kurtarma, 31. Sorumluluk kurtarması kavramı hakkında bkz.: Halil Emre Gürler, 'Deniz Ticaretinde Kurtarma Hukukunda Sorumluluk Kurtarmasına İlişkin Tartışmalar' (2024) 10 İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1, 8 vd. Bu konudaki tartışmalar hakkında bkz.: a.g.e., 11 vd.

³⁷ Oğuz Cebeci, 'Salvage in Turkish Straits Under Turkish Practice', *Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations* (2012) 55, 55. İstanbul Boğazı'nın seyrüseferle ilgili özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: a.g.e., 56. İstanbul Boğazı'nda kurtarma vakalarına yol açan temel nedenlerin ekipman arızası, çatma, karaya oturma ve yangın olduğu hususunda bkz.: a.g.e., 57 vd.



teşkil etmektedir.³⁸ Ancak unutulmamalıdır ki salt tehlikenin varlığı, verilen hizmetin kurtarma olarak nitelendirilmesi için her zaman yeterli olmayabilir.³⁹

“Seyrüsefere elverişli su”⁴⁰ ifadesi, denizleri olduğu kadar içsuları da kapsamına almaktadır ve bu bakımdan TTK m. 931’in gerekçesinde belirtilen amaçla⁴¹ uyumludur. “Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunma” ifadesi, açıktır ki, tehlikenin ortaya çıktığı yere ilişkindir; yoksa kurtarma faaliyetinin mutlaka denizden veya sudan yürütülmesi gerekmemektedir. Kurtarma faaliyeti karadan yahut havadan yürütülse dahi bu kapsamdadır.⁴² Tehlikenin gemi açık denizde iken ortaya çıkması ise şart değildir. Rıhtıma bağlı bir gemi bakımından söz konusu olan tehlike de anılan şartı sağlar.⁴³

Kurtarmanın unsurlarından biri de tehlike altındaki gemi veya diğer eşyaya yönelik olarak bir kurtarma faaliyetinde bulunulmasıdır. Kurtarma faaliyetinin maddi bir hizmet olması şart değildir; fıkri bir hizmet, örneğin geminin tehlikeden kurtulmasını sağlayan talimat ve yönlendirmeler de somut olayın şartlarına göre kurtarma faaliyeti teşkil eder.⁴⁴ Kurtarma faaliyeti ile faydalı bir

³⁸ Samim Ünan, ‘Salvage in Turkish Straits Under Turkish Law and Practice’, *Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations* (2012) 53.

³⁹ Bkz.: Ünan, 53.

⁴⁰ 1989 Konvansiyonu’nda ayrıca “veya her türlü diğer sularda” ifadesi ile konvansiyonun uygulama alanının genişletildiği; bu ifadenin kanuna alınmamasının kaynak metinle bir uyumsuzluğa yol açtığı; ancak Türkiye’de seyrüsefere elverişli olmayan, fakat yine de kurtarma faaliyeti gerçekleştirilebilecek su akla gelmediğinden sorunun teorik boyutta olduğu hususunda bkz.: Atamer, Kurtarma, 846 vd. Anılan ifadenin kanuna alınmamasının isabetli olduğu görüşünde: Sözer, 529, 531. Farklı görüşte: Çakan Çavuş, 30.

⁴¹ TTK m. 931’in gerekçesinde “denizde hareket yerine, suda harekete öncelik verilmesinin sebebinin, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaç” olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla “su” teriminin tercih edilmesinin amacı, TTK’nın deniz ticaretine ilişkin 5. Kitap hükümlerinin iç sularda yapılan taşımalara da uygulanmasıdır.

⁴² Atamer, Kurtarma, 847; Demir, Kurtarma, 37; Sözer, 532; Selek, 30; Çakan Çavuş, 31 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 117, 120. Alman hukuku bakımından aynı yönde: Rabe/Bahnsen, 1370 Nr. 37. 1989 Konvansiyonu ve İngiliz hukuku bakımından aynı yönde: Brice and Reeder, Nr. 1-97. 1910 Konvansiyonu çerçevesinde de aynı esas söz konusudur. Bkz.: Wüstendörfer, 411; Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 246; Kender, Denizde Kurtarma, 34 vd.

⁴³ Demir, Kurtarma, 30. Tehlikenin liman içinde de olabileceği hususunda bkz.: Wüstendörfer, 411; Abraham, 254; Herber, 400; Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 241; a.y., Kurtarma, 37; Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar, 37; Sözer, 530; Selek, 27.

⁴⁴ Kender, Denizde Kurtarma, 57 vd.; Demir, Kurtarma, 36; Sözer, 531 vd.; Selek, 30; Çakan Çavuş, 35 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 119 vd. Aynı yönde: Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 246; Tekil, Kurtarma, 103 vd.



sonuç⁴⁵ elde edilmesi koşuluna ise TTK m. 1228’de yer verilmemiştir.⁴⁶ Ancak TTK m. 1304/1 ve 2 uyarınca yalnızca faydalı bir sonuç vermiş olan kurtarma faaliyetinin kurtarma ücreti istemine hak kazandırması ile TTK m. 1228’in gerekçesinde “kurtarma ücreti ödenmeyen hâllerin aslında bir ‘kurtarma faaliyeti’ teşkil etmediğinden” söz edilmesi karşısında, faydalı bir sonuç elde edilmesinin kurtarmanın bir unsuru olduğu söylenebilir. Eklemek gerekir ki TTK m. 1304/1 ve 2 emredici nitelik taşımadığından (TTK m. 1302/1, 2) faydalı sonuç vermeyen bir kurtarma için ücret ödeneceğinin kararlaştırılması da mümkün ve geçerlidir.⁴⁷

“Kurtarma faaliyeti” terimine;

a) Su aracının malikinin veya kaptanının yahut araçta bulunmayan ve bulunmuş olmayan eşyanın malikinin açık ve makul olarak karşı koymasına rağmen yürütülen faaliyetler,⁴⁸

⁴⁵ Faydalı sonuç unsuru hakkında bkz.: Rabe/Bahnsen, 1379 vd. Nr. 4 vd.; Kender, Denizde Kurtarma, 60 vd.; Kender, Kurtarma Hizmetinde Ücret Hakkı, 14; Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 39; Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 254; Tekil, Kurtarma, 64 vd.; Herber, 400 vd.; Sözer, 578 vd.; Aybay, Deniz Hukuku, 786; Ilgın, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler, 27 vd.; Demir, Kurtarma, 38 vd.; Selek, 34 vd.; Yazıcıoğlu, 475; Çakan Çavuş, 36 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 126. Kurtarma hukukunun “no cure no pay” prensibi hakkında bkz.: Brice and Reeder, Nr. 1-1; Kender, Denizde Kurtarma, 59; Demir, Kurtarma, 39; Dağ ve Kula, 224 vd. Gerek uluslararası düzenlemelerde gerekse hemen bütün ulusal hukuklarda bu esas kabul edildiği hâlde kurtarma sözleşmelerinde “no cure no pay” kaydına yer vermeye devam edildiği; ancak klozun pratik değerden yoksun olduğundan da söylenemeyeceği; zira bir hizmetin kurtarma olup olmadığında tereddüde düşüldüğü takdirde sözleşmede bulunan böyle bir kaydın dikkate alınacağı ve bir kurtarma sözleşmesi akdedildiği yorumunu destekleyebileceği hususunda bkz.: Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 235 dn. (69); Tekil, Kurtarma, 189. Bunun tek başına yeterli olmayacağı; ancak kurtarmayı karakterize eden diğer unsurlarla birlikte dikkate alınabileceği hususunda: Tekil, Kurtarma, 83.

⁴⁶ Tasarı kanunlaşmadan önce 1298. maddenin ilk fıkrasındaki tanımın değiştirilmesi önerilmiştir. Önerilen değişiklikte faydalı netice unsuruna da yer verilmiştir. Bu konuda bkz.: Ergon A. Çetingil, Rayegân Kender, A. Samim Ünan, Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısının “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’ (2006) Deniz Hukuku Dergisi Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı 1, 237.

⁴⁷ Kender, Denizde Kurtarma, 62. Bu durumun faaliyeti kurtarma olmaktan çıkarmayacağı hususunda bkz.: Kender, Denizde Kurtarma, 79 vd.; Sözer, 579. Aynı yönde: Tekil, Kurtarma, 75.

⁴⁸ Bu konuda bkz.: Atamer, Kurtarma, 851; Sözer, 534 vd.; Kender, Denizde Kurtarma, 32 vd.; Demir, Kurtarma, 33 vd.; Selek, 31 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 122 vd.; Çakan Çavuş, 33 vd.; Kara, 386. Makul karşı koymaya örnekler için bkz.: Demir, Kurtarma, 33. Tehlikedeki gemide bulunan veya bulunmuş olan yük maliklerine ise böyle bir karşı koyma imkânı verilmemiştir. Bu konuda bkz.: Brice and Reeder, Nr. 1-138; Demir, Kurtarma, 34 vd.



b) Tehlike altında bulunan araçta çalıştırılan⁴⁹ kişiler tarafından yürütülen faaliyetler,⁵⁰

c) Tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşmenin ifası amacıyla yapılan veya yapılması gereken hizmetler,⁵¹

Madde gerekçesinde, “son fıkrada, ‘kurtarma faaliyeti’ niteliğinde sayılmayan faaliyetlerin sıralandığı; burada düzenlenen hâllerde, 1910 Sözleşmesinin 3 ve 4 üncü maddeleri, 6762 sayılı Kanunun 1224 üncü maddesi ve 1989 Sözleşmesinin 19 ve 17 inci maddeleri uyarınca kurtarma ücreti ödenmeyeceğinin hüküm altına alındığı; bu hâllerde, aslında bir ‘kurtarma faaliyeti’nin yapılmış olmadığı; dolayısıyla bu hâlleri, önce kurtarma faaliyetine dahil sayıp, ardından bunlar için ücret ödenmeyeceğini bildirmek yerine, doğrudan ‘kurtarma faaliyeti’nin dışına çıkartmanın uygun görüldüğü” açıklaması yer almaktadır. Bu tercih eleştirilmiştir. Bkz.: Sözer, 533 vd.; Yazıcıoğlu, 473; Selek, 31; Gürler, Kurtarma Ücreti, 121. Ancak işaret etmek gerekir ki Kender, 6762 sayılı mülga TTK döneminde, aynen şu ifadeleri kullanmaktadır: “Ancak m. 1224/1’e göre kaptanın açık mümanaatına rağmen bir gemiye yardımda bulunmuş olan kimse kurtarma yardım ücreti isteyemez; meğerki mümanaatin makul olmadığı anlaşılsın. Fıkra hükmüne göre kaptanın açık ve makul mümanaatına rağmen yapılacak hizmet kurtarma yardım teşkil edemez.” Görüldüğü üzere, Kender de kurtarma ücreti ödenmeyecek olmasını, hizmetin kurtarma sayılmaması ile bir tutmaktadır. Bkz.: Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 36.

⁴⁹ 6762 sayılı mülga TTK’da “tehlike altındaki geminin gemi adamları” ifadesi kullanılmış idi. Aybay, mevzuata göre gemi adamı sayılsa da aşçı, kamarot gibi kimselerin verdikleri hizmetin kurtarma sayılacağını; tehlikedeki gemide çalışan müzisyen gibi gemi adamı sayılmayan kişilerin hizmetlerinin ise tereddütsüz kurtarma sayılacağını ifade etmiştir. Bkz.: Aybay, Deniz Hukuku, 785. Aynı yönde: Demir, Kurtarma, 69. Demir bu hususta “geminin seyir ve güvenliğinde görevli olma” kriterini kullanmaktadır. Ayrıca bkz.: Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 37. Kender ise, gemide teknik hizmet görmeyen gemi adamlarının hizmetlerinin duruma göre kurtarma sayılabileceğini ifade etmiştir. TTK m. 1298/4-b’deki “araçta çalıştırılan kişiler” ifadesi nedeniyle, yürürlükteki kanun bakımından bu gibi kişilerin faaliyetlerinin kurtarma olarak kabul edilemeyeceği hususunda bkz.: Selek, 34.

⁵⁰ Hükmün c bendinin esasen bu durumu da kapsadığı ve 1989 Konvansiyonu’nda b bendine karşılık gelen ayrı bir düzenleme bulunmadığı hâlde, 6762 sayılı (mülga) TTK m. 1224/2 hükmünün kaldırıldığı izleniminin doğmaması için bu hükme 6102 sayılı Kanun’da yeniden ve açıkça yer verildiği hususunda bkz.: Atamer, Kurtarma, 849. Nitekim Kender, tehlike doğmadan önce kurulmuş sözleşmeye örnek olarak gemi adamlarıyla donatan arasındaki sözleşmeyi vermektedir. Bkz.: Kender, Denizde Kurtarma, 33. Aynı yönde: Demir, Kurtarma, 43; Sözer, 540.

⁵¹ Bu bentte düzenlenen husus, esasen kurtarmanın gönüllülük unsurunu ifade etmektedir. Bu konuda bkz.: Brice and Reeder, Nr. 1-191 vd.; Demir, Kurtarma, 42 vd., 68; Kender, Denizde Kurtarma, 33; Kender, Kurtarma Hizmetinde Ücret Hakkı, 13 vd.; Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 37; Sözer, 544 vd.; Selek, 35 vd.; Çakan Çavuş, 38 vd.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 127 vd.; Kara, 387. Ayrıca bkz. ve karşı: Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 248 vd. Tekil, gönüllülük teriminin anlatılmak istenene uygun düşmediğini ileri sürerek “ihtiyarilik” terimini önermekte ve 1910 Konvansiyonu ile 6762 sayılı mülga TTK bakımından bunun kurtarmanın zorunlu ve bağımsız bir unsuru olmadığını savunmaktadır. Gönüllülük unsuru bağlamında faaliyetin kurtarma olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği bakımından, özellikle tarafların önceden bir römorkaj veya kılavuzluk sözleşmesi akdetmiş



girmez (TTK m. 1298/4).

1989 Konvansiyonu'nun 17. maddesinde, “verilen hizmetin, makul bir şekilde, tehlike ortaya çıkmadan önce akdedilmiş bir sözleşmenin ifası olarak değerlendirilebileceği ölçüde, bu konvansiyon uyarınca kurtarma ücreti alacağı doğmayacağı” hüküm altına alınmıştır. Konvansiyon hükümleri sistematize edilerek TTK'ya alınırken bu düzenleme de TTK 1298/4-c'deki şekilde formüle edilmiştir. Burada, önceden akdedilen sözleşme ile üstlenilen edimleri aşacak ölçüde bir hizmet verilmesi⁵² olasılığından açıkça söz edilmese de, maddenin gerekçesinde bu bendin konvansiyonun 17. maddesinden alındığının ifade edilmesi ve farklı bir düzenleme getirilmesinin amaçlandığına işaret edecek bir açıklama bulunmaması karşısında düzenlemenin 1989 Konvansiyonu'nun 17. maddesi ile aynı şekilde anlaşılması gerekmektedir. Öğretide de, farklı gerekçelerle aynı sonuca varılmaktadır.⁵³

TTK m. 1299 hükmü uyarınca “Bu Bölüm hükümleri;

- a) Kurtaranın, mevzuat gereğince kurtarma yükümlüğünün bulunması,⁵⁴
- b) Kurtarma faaliyetinde bulunan aracın, kurtarılan araçla aynı malike ait olması, hâllerinde de uygulanır⁵⁵.”

olmaları gündeme gelebilir. Ancak örneğin römorkaj hususunda bir sözleşme akdedilmeksizin çekme hizmeti verilmişse, bu faaliyet, diğer şartların da gerçekleşmiş olması hâlinde kurtarma teşkil edebilir. Bu konuda bkz.: Kender, *Denizde Kurtarma*, 48 vd.; Demir, *Kurtarma*, 50 vd. Kılavuzluk kavramı için bkz.: İsmail Demir, ‘Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri’ (2011) 11 *Deniz Hukuku Dergisi*, 341, 347 vd. Kılavuzluk türleri hakkında bkz.: a.g.e., 350 vd. Römorkaj kavramı için bkz.: a.g.e., 354 vd. Kılavuzluk ve römorkajın hukuki niteliği hakkında bkz.: a.g.e., 356 vd.

⁵² Römorkaj sözleşmesi bakımından bu şarta ilişkin olarak bkz.: Tekil, *Kurtarma*, 31 vd.; Demir, *Kurtarma*, 52 vd.; Sözer, 540 vd., 546; Selek, 39 vd.; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 222. Kılavuzluk sözleşmesi bakımından bu şarta ilişkin olarak bkz.: Tekil, *Kurtarma*, 60 vd.; Sözer, 541 vd., 547; Demir, *Kurtarma*, 70; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 224. Bu son olasılıkta kılavuzun, “tehlike altında bulunan araçta çalıştırılan” kişi olarak yorumlanıp yorumlanamayacağına göre bir sonuca varılacağı hususunda bkz.: Ünan, 53.

⁵³ Bkz.: Sözer, 545 vd.

⁵⁴ Bu hususta bkz.: Atamer, *Kurtarma*, 847 vd.; Selek, 38; Çetingil ve Kender ve Ünan ve Yazıcıoğlu, 237; Yazıcıoğlu, 474.

⁵⁵ Bu hususta bkz.: Atamer, *Kurtarma*, 848 vd. Ayrıca bkz.: Kender, *Denizde Kurtarma*, 36 vd.; Rabe/Bahnsen, 1380 Nr. 11 vd.; Czerwenka, 285 Nr. 4.



Düzenlemenin gerekçesinde “kurtarma tekeli bulunan⁵⁶ kamu kurumlarının kurtarma ücreti talep edebileceğinin şüphe götürmediği; nitelikli kurtarma hizmetlerinin verilebilmesi için, bu alanda uzmanlaşmış işletmeler kurulmasının şart olduğu; bu işletmelerin kamu kurumu niteliğinde olup olmamalarının önem taşımadığı; kamu kaynaklı teşviklerin çok sınırlı olması dolayısıyla, kurtarma işletmelerine mutlak surette ücret ödenmesi gerektiğinin kabul edildiği; uygulamada zaten hakim olan bu ilkelerin kanunda da benimsendiği” ifade edilmektedir. Anılan düzenleme ve gerekçesi ile, KEGM tarafından icra edilen kurtarma faaliyetinin TTK m. 1298 ve devamı hükümlerine tâbi olduğu hususu tereddütsüz açıklığa kavuşturulmuş olmaktadır.⁵⁷

III. KURTARMA SÖZLEŞMESİ İLE SÖZLEŞMENİN UYARLANMASI VE İPTALİ

Kurtarma hususunda taraflar bir sözleşme akdedebilirler. Profesyonel kurtaranlar hemen daima standart kurtarma sözleşmeleri kullanmaktadır. Esasen standart kurtarma sözleşmelerinin kullanılmaya başlanması, 19. yüzyıldan itibaren kurtarmanın profesyonel bir uğraş haline gelmesinin sonucudur.⁵⁸ Kurtarma sözleşmesi, tehlike içinde bulunan bir geminin kurtarılması amacıyla, kurtarma ücreti belirlenerek veya belirlenmeyerek yapılan sözleşmedir.⁵⁹ Kuruluşu herhangi bir şekle tâbi değildir.⁶⁰

Yukarıda açıklandığı üzere, emredici hükümler hariç olmak üzere kurtarma sözleşmesi ile TTK m. 1298 ve devamı hükümlerinde öngörülenden farklı hususlar kararlaştırılması mümkündür. TTK m. 1298 ve devamı hükümlerinin

⁵⁶ Bir bölgede tekel hakkına sahip olan kurtaran dışında, bir başkası tarafından yürütülen faaliyetin de kurtarma teşkil edeceği hususunda ve tekel hakkının ne zaman ihlal edilmiş sayılacağına ilişkin kriterler ile ihlalin sonuçları hakkında bkz.: Demir, Kurtarma, 76 vd. KEGM’nin tekel hakkının ihlal edilip edilmediği hususunda Yargıtay’ın içtihatlarının yıllar içindeki değişimi hakkında bkz.: Çakan Çavuş, 83 vd.

⁵⁷ TTK m. 1299/1-a’da kullanılan ifadenin mehazi tam olarak yansıtmadığı; bu olasılığın, “kurtaranın bir kamu tüzel kişisi olması” şeklinde ifade edilmesinin amacı daha iyi karşılayacağı; ancak TTK m. 1299/1-a’nın ifadesi ve hükmün gerekçesi birlikte değerlendirildiğinde, kurtarma hükümlerinin kurtarma yükümlülüğü olmayan bir kamu tüzel kişisi bakımından evleviyetle uygulanacağı hususunda bkz.: Atamer, Kurtarma, 848.

⁵⁸ Bkz.: Brice and Reeder, Nr. 5-02.

⁵⁹ Kender, Denizde Kurtarma, 73.

⁶⁰ Yazılı bir sözleşme yapılmadığı takdirde bir sözleşmenin kurulup kurulmadığının uyuşmazlık konusu olabileceği çeşitli durumlar ve bunlara ilişkin değerlendirmeler için bkz.: Aybay, Deniz Hukuku, 807 vd. Uygulamada sözleşmenin nasıl kurulduğu hakkında bkz.: Çakan Çavuş, 110 vd.



pek azı emredici nitelik taşımaktadır; büyük bölümünün ise sözleşme ile değiştirilmesi geçerlidir (TTK m. 1302/1, 2).

Kurtarma sözleşmesinin yapılması bakımından kaptanın araç ve araçta bulunan şeylerin maliklerini; araç malikinin ise araçta bulunan şeylerin maliklerini temsil yetkisi ile bunun kapsamı kanunda açıkça düzenlenmiştir.⁶¹ Buna göre “Kaptan, aracın kurtarılması için malik adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Bu yetkinin kapsamına, yetkili mahkemeyi veya tahkimi kararlaştırmak da girer” (TTK m. 1300/1). “Araçın maliki ve kaptanı, araçta bulunan şeylerin malikleri adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Bu yetkinin kapsamına, yetkili mahkemeyi veya tahkimi kararlaştırmak da girer” (TTK m. 1300/2).⁶²

Kurtarma sözleşmesi, yanlış yönlendirme veya tehlikenin etkisi altında yapılmış ve kabul edilen şartlar hak ve nesafet ilkelerine aykırı bulunmuş yahut kurtarma ücreti, yapılan hizmetlerle aşırı derecede oransız bulunmuşsa, istem üzerine sözleşme mahkeme tarafından⁶³ mevcut şartlara uyarlanabilir yahut iptal olunabilir (TTK m. 1301). Bu düzenleme TTK m. 1302/2 uyarınca emredicidir. Dolayısıyla kurtarma sözleşmesinin uyarlanması veya iptali hakkındaki hükümler sözleşmeyle değiştirilemez.

TTK m. 1301, yeni bir düzenleme değildir. 1910 tarihli Konvansiyonun 7. maddesinde de mevcut olup, 6762 sayılı (mülga) TTK m. 1228’e alınmıştır. 6102 sayılı TTK’da da, 1989 Konvansiyonu’na uygun olarak korunmuştur. Bu itibarla anılan kural bakımından geçerli olan ilkelerde herhangi bir değişikliğin söz konusu olmadığı ifade edilmektedir.⁶⁴

⁶¹ 6762 sayılı (mülga) TTK döneminde de benzer çözümlerin benimsendiği söylenebilir. Bkz.: Kender, Denizde Kurtarma, 80 vd., 97 vd.

⁶² Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.: Sözer, 555 vd.; Selek, 44 vd.

⁶³ “İstem üzerine” ifadesinin gereksiz olduğu; “mahkeme tarafından” ifadesinin ise uyumsuzluğun çözümü için tahkim yoluna başvurulmuş halleri karşılamadığı; bu nedenle 1989 Konvansiyonu ile tam uyumun sağlanması için bu ifadelerin çıkarılması gerektiği hususunda bkz.: Atamer, Kurtarma, 854. Alman hukukunda, 1989 Konvansiyonu’nun HGB’ye işlendiği 16.05.2001 tarihli Kanun (Gesetz vom 16.05.2001 [BGBl. I 2001 Nr. 23] - Gesetz zur Neuordnung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt) ile değişik HGB § 584/II’nin gerekçesinde, “talep üzerine mahkeme tarafından” ifadelerinin BGB § 343 ve 655 ile uyumlu olduğu belirtilmektedir. Bkz.: <<https://dserver.bundestag.de/btd/14/046/1404672.pdf>> 21 s.e.t. 10 Ekim 2025.

⁶⁴ Bkz.: Atamer, Kurtarma, 853.



IV. ÜCRETİ KARARLAŞTIRMAK İÇİN SONRADAN AKDEDİLEN SÖZLEŞMELERİN TTK M. 1301'İN KAPSAMINA GİRİP GİRMEDİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kurtarma ücretinin⁶⁵ kurtarma sözleşmesinde belirlenmesi mümkündür. Ancak kurtarma sözleşmesiyle güdülen asıl amaç, somut olay bakımından kurtarmanın unsurlarının söz konusu olduğunu ve gerçekleştirilen faaliyetin kurtarma niteliğini taşıdığını tartışmasız hâle getirmektir.⁶⁶ Kurtarma faaliyetine başlanırken, bu faaliyetin kapsamının ne olacağı, ne kadar süreceği, sonucu ve tehlikenin büyüklüğünün önceden tam olarak tespit edilebilmesi çoğunlukla mümkün değildir. Bu aşamada gemi ve yükün değerinin belirlenmesi de güçlük arz eder. Ayrıca, zaman baskısı nedeniyle bir an önce uzlaşa sağlanması ve kurtarma operasyonuna başlanması amaçlanır.⁶⁷ Tam da bu nedenle taraflar bir kurtarma sözleşmesi akdetse dahi bu sözleşmede genellikle ücreti önceden kararlaştırmamaktadır.⁶⁸ Kurtarma faaliyetinin tamamlanmasından sonra ücret konusunda anlaşılabilir ise, kurtarma ücreti mahkeme yahut hakem tarafından belirlenir. Eğer kurtarma faaliyeti tamamlandıktan sonra taraflar ücreti kendileri belirlerse, bu, ücret konusunda ikinci bir sözleşme akdettikleri anlamına gelir. Daha farklı bir ifadeyle, kurtarma sözleşmesinde belirlemedikleri kurtarma

⁶⁵ Kurtarma ücretine ilişkin genel ilkeler, ücretin mahkemece veya hakem tarafından belirlenmesinde yahut uyarlanması esas alınacak kriterler, borçlusu, eşyanın gönderileninin kurtarma ücretinden sorumluluğu, ücretin birden çok kurtaran veya gemi adamları ile kurtaranın diğer adamları arasında paylaşılması ve kurtaranın ücretten tamamen yahut kısmen mahrum bırakılması hususları TTK m. 1304 ilâ 1311 hükümlerinde ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir. Ücretin borçlusuna ilişkin açık bir düzenleme içermeyen 6762 sayılı mülga TTK yürürlükte iken kurtarmadan dolayı şahsi bir talep hakkı doğmayacağı ileri sürülmüştür. Bkz.: İnci Kaner, 'Kurtarma Yardım Ücretine Dair' (1996) 1 Deniz Hukuku Dergisi 10, 10 vd. Bu görüşün eleştirisi için bkz.: Ergon Çetingil, 'Kurtarma ve Yardım Ücretinden Doğan Sorumlulukla İlgili Bazı Meseleler' (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 5, 6 vd. Ayrıca bkz.: Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 39 vd.

⁶⁶ Çakan Çavuş, 70.

⁶⁷ Sözer, 574; Ilgın, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler, 28.

⁶⁸ Wüstendörfer, 415; Rabe/Bahnsen, 1426 Nr. 37; Ilgın, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler, 28; Canan Ilgın, 'Kurtarma Yardım Hukukunda Tahkim' (2000) 5 Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan 267, 269; Sözer, 577, Gürlü, Kurtarma Ücreti, 165. Nitekim uygulamada en yaygın kullanılan tip kurtarma sözleşmesi olan Lloyds Open Form (LOF) ile Turks 2015'ten önce kullanılan Turkish Open Form'un (TOF) "open" - açık form olarak nitelendirilmesinin ücretin açık bırakılmasından kaynaklandığı hususunda bkz.: C. Ilgın, 269 dn. (6); Demir, Kurtarma, 129; Çakan Çavuş, 71. LOF hakkında bilgi için bkz.: Brice and Reeder, Nr. 8-01 vd.; Rabe/Bahnsen, 1417 vd. Nr. 15 vd.; Ilgın, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler, 29 vd.; C. Ilgın, 278; Demir, Kurtarma, 139 vd.; Sözer, 574 vd.; Aybay, Deniz Hukuku, 814 vd.; Selek, 51 vd.; Gürlü, Kurtarma Ücreti, 175 vd.; Çakan Çavuş, 76 vd. TOF hakkında bkz.: C. Ilgın, 270; Sözer, 575; Selek, 52 vd. Sözleşmede ücretin belirlenmesine ilişkin belli başlı yöntemler hakkında bkz.: Dağ ve Kula, 218 vd.



ücretini sonradan ikinci bir sözleşme ile belirlemiş olurlar. Acaba kurtarma ücretinin belirlendiği bu sözleşme, TTK m. 1301 hükmüne tâbi midir?

1989 Konvansiyonu’nun 7. maddesine göre

“Bir sözleşme veya sözleşmenin herhangi bir hükmü, aşağıdaki durumlarda iptal edilebilir veya değiştirilebilir:

(a) Sözleşme, haksız etki (*undue influence*) veya tehlike tehdidi altında yapılmış ve sözleşme hükümleri adil değilse;

(b) Sözleşme kapsamında öngörülen ödeme, gerçekten yerine getirilen hizmete göre aşırı derecede fazla veya az ise.⁶⁹“

Görüldüğü üzere konvansiyonda sözleşmenin iptal edilebileceği veya uyarlanabileceği iki durum, a ve b şeklinde iki ayrı bentte ele alınmıştır.⁷⁰ Bu ele alınış tarzı, her iki bentte düzenlenen hâlin birbirinden bağımsız olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Buna göre sözleşmenin iptal edilebileceği yahut uyarlanabileceği ilk hâl bakımından iki koşulun birlikte gerçekleşmesi aranmaktadır: Sözleşme haksız etki veya tehlikenin etkisi altında yapılmış olmalı ve hükümleri hakkaniyete aykırı olmalıdır. Buna karşılık b bendinde düzenlenen hâlde sözleşmenin iptalinin yahut uyarlanmasının söz konusu olması için aranan koşul, sözleşmede öngörülen ücretin, fiilen gerçekleştirilen hizmete göre aşırı derecede fazla veya az olmasıdır. Görüldüğü üzere, bu bent bakımından sözleşmenin teklikenin etkisi altında yapılmış olması bir koşul olarak aranmamıştır. Kararlaştırılan ücretle gerçekleştirilen hizmetin orantısız olması gerekli ve yeterlidir. Ayrıca düzenlemede “kurtarma sözleşmesi” değil, “sözleşme” terimi kullanılmıştır.⁷¹ Bu terim tercihi de önemlidir. Zira kurtarma sözleşmesi, kurtarma faaliyeti başlamadan veya devamı sırasında akdedilen ve kurtarma faaliyetine ilişkin diğer tüm hususların kararlaştırıldığı bir sözleşmeyi

⁶⁹ Bu bendin Alman hukukundaki karşılığı olan HGB § 584/II-2 bakımından Rabe/Bahnsen, düzenlemenin ücretin kurtarma sözleşmesinde kararlaştırıldığı istisnai hâllerde uygulanacağını; böyle bir durumla hukuken kurtarma olarak nitelendirilemeyecek alelade işgörme sözleşmelerinde karşılaşıldığını; bu hâlde hükmün uygulanması için tarafların aralarındaki işgörme sözleşmesini kurtarma hükümlerine tâbi tutmayı amaçladıklarının sözleşmeden anlaşılması gerektiğini ileri sürmektedir. Bkz.: Rabe/Bahnsen, 1426 Nr. 37. Düzenlemenin yalnızca ücretin veya hesaplama yönteminin kurtarma faaliyetinden önce yahut faaliyetin başlarında kararlaştırıldığı hâllerde geçerli olduğu görüşünde: Dağ ve Kula, 228.

⁷⁰ HGB § 584/II’de de mehaza uygun şekilde iki ayrı bent halinde düzenlenmiştir.

⁷¹ “Sözleşme” teriminin “kurtarma sözleşmesi”ne göre daha geniş kapsamlı olduğu hususunda bkz.: Demir, Kurtarma, 171 vd.



akla getirmektedir. Buna karşılık Turks 2015'te olduğu gibi kurtarma sözleşmesinde ücret kararlaştırılmamış ise, daha sonra ücrete ilişkin olarak taraflar ikinci bir sözleşme akdedebilir. İşte “sözleşme” terimi, kanaatimizce daha sonra akdedilen ve yalnızca kurtarma ücretinin kararlaştırıldığı bu ikinci sözleşmeyi de kapsar şekilde anlaşılmaya müsaittir.

1989 Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmalarına bakıldığında, bu düzenleme ile ilgili tartışmanın, hükmün emredici niteliğinin tereddüt uyandırmayacak şekilde vurgulanmasına ilişkin olduğu görülmektedir.⁷² Fransız delegasyonu tarafından, m. 7'nin emredici niteliğinin bizzat m. 7'de düzenlenmesine yönelik teklif sunulurken şu ifadeler kullanılmıştır: “Tehlikenin etkisi altında yapılan sözleşmelerin iptali hususunu dikkate almak gerekmektedir. Ayrıca, sözleşme kapsamındaki ödemenin, fiilen yerine getirilen hizmete göre aşırı yüksek veya aşırı düşük olduğu durumlarda, bu hükümlere dönülerek sözleşmenin değiştirilmesi mümkündür; ki bu uygulama mahkemelerce yapılmaktadır ve ... bu husus 1910 Sözleşmesi'nde de öngörülmüştür. Dolayısıyla, madde 5'te yer alan bu iki hüküm temel niteliktedir.”⁷³ Fransız delegesinin bu ifadelerinde iki bentin birbirinden bağımsızlığı açık olarak ortaya konmuştur.

TTK m. 1301'de ise iki hâl birbirinden bu şekilde bent olarak ayrılmamıştır. Ancak “yanlış yönlendirme veya tehlikenin etkisi altında yapılmış ve kabul edilen şartlar hak ve nasafet ilkelerine aykırı bulunmuş yahut kurtarma ücreti, yapılan hizmetlerle aşırı derecede oransız bulunmuşsa” ifadesinde, tehlikenin etkisi altında yapılmış olma koşulunun “yahut” bağlacından sonra gelen ikinci durum için de arandığını kabul etmek için bir gerekçe yoktur. Zira böyle bir kabul, TTK m. 1301'de mehzadan farklı bir çözüm benimsendiği anlamına gelir. Oysa madde gerekçesinde “1910 Sözleşmesinin 7 nci maddesinden, Alm. TK.'nın 2001 değişikliğinden önceki 747 nci paragrafı vasıtasıyla 6762 sayılı Kanunun 1228 inci maddesine iktibas edilmiş olan bu hükmün, 1989 Sözleşmesinin 7 nci maddesine uygun olarak muhafaza edildiği” açıklaması yer almaktadır. Gerekçeden, 1989 Konvansiyonu m. 7'nin aynen muhafaza edildiği anlaşılmaktadır. Esasen “TTK'nın kurtarma hakkındaki hükümleri hazırlanırken 1989 Konvansiyonu'nun aynen aktarılması amacının takip edildiği; konvansiyon hükümleriyle TTK'daki tercümenin birbirini tam olarak karşıladığının kabul

⁷² Bu konuda bkz.: <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>> 209 vd. s.e.t. 24 Eylül 2025.

⁷³ Bkz.: <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>> 213 s.e.t. 24 Eylül 2025.



edildiği; dolayısıyla kurallar uygulanırken, kaynak hüküm ile TTK hükmü arasında bir uyumsuzluk saptandığında, gerekçede açıkça kaynak hükümden farklı bir çözüm bildirilmediği sürece, doğrudan kaynak hükme göre yorum yapılması gerektiği”, bizzat Deniz Ticareti Alt Komisyonu’nun kurtarma ile ilgili hükümleri hakkındaki taslağı hazırlamakla görevlendirilen Atamer tarafından ifade edilmiştir.⁷⁴

TTK m. 1301’de ayrıca “sözleşme” değil, “kurtarma sözleşmesi” terimi kullanılmıştır. Ancak gerekçede, 1989 Konvansiyonu’nda yer alan “sözleşme” yerine bu ifadenin kullanılması ile, düzenlemenin kapsamına giren sözleşmeleri, akdedildikleri zaman ve içerikleri itibarıyla sınırlamaya yönelik bir amaç güdüldüğünü ortaya koyan herhangi bir açıklama yer almamaktadır.

Yukarıda ifade edildiği üzere bu konu, 6762 sayılı (mülga) TTK m. 1228’de de “mukavelenin değiştirilmesi ve iptali” başlığı altında düzenlenmiş idi. Yürürlükteki hüküm, bazı değişiklikler içermekle birlikte, mülga TTK m. 1228 ile önemli ölçüde paraleldir. Mülga TTK m. 1228 bakımından Kender ve Tekil, yalnızca ücrete ilişkin olarak uyarılama ve iptal imkânı getiren hüküm bakımından sözleşmenin, tehlikenin etkisi altında akdedilmesi şartının aranmadığını açıkça ifade etmiştir.⁷⁵ TTK m. 1301 bakımından ise Sözer, belirtilen hâllerin her birinin ayrı ve bağımsız birer sebep olarak ele alınması gerektiği görüşündedir.⁷⁶

Bu noktada üzerinde durulması gereken husus şudur: Gerek 1989 Kurtarma Konvansiyonu’nda gerekse konvansiyon hükümlerinin aynen alındığı TTK m. 1298 ve devamında yer alan düzenlemeler çerçevesinde emredici nitelik taşıyan az sayıdaki hükümden biri, 1989 Konvansiyonu m. 7 ve TTK m. 1301’dir. Diğer bir deyişle 1989 Konvansiyonu’nda ve onu takiben TTK’da, sözleşmenin uyarlanması ve iptaline ilişkin düzenlemenin emredici nitelik taşımasına ve taraflarca bu hükmün bertaraf edilememesine özel bir önem atfedilmiştir. Böyle

⁷⁴ Bkz.: Atamer, Kurtarma, 827, 831.

⁷⁵ Bkz.: Kender, Denizde Kurtarma, 87; Tekil, Kurtarma, 195.

⁷⁶ Sözer, 570. Yazıcıoğlu, 1989 Konvansiyonu m. 7’nin a ve b bentlerinden alınan bu hükümden “iki ayrı hâlden söz edildiğini” belirtmekte; ikinci hâl bakımından tehlikenin etkisi altında yapılmış olma koşulundan söz etmemektedir. Bkz.: Yazıcıoğlu, 478. Selek, ikinci durumu bağımsız bir sebep olarak ele almakta ve bu durum bakımından ayrıca bir de sözleşmenin tehlikenin etkisi altında akdedilmesi koşulunu anmamaktadır. Bkz.: Selek, 49. Aynı yönde: Çakan Çavuş, 139 vd. Çakan Çavuş, “tehlikenin etkisi” koşulunu, “hakkaniyete aykırılık” ile birlikte ele almakta; ücretin hizmete kıyasla aşırı oransız olmasını ise ayrı bir başlık altında ve tehlikenin etkisi altında yapılmış olma koşuluna değinmeden incelemektedir.



iken, kurtarma ücretinin kurtarma sözleşmesinde kararlaştırılmayıp kurtarma faaliyeti sona erdikten sonra akdedilen ikinci bir sözleşme ile belirlenmesi hâlinde, bu sözleşmenin, TTK m. 1301 hükmünün kapsamına girmediği kabul edilirse, kurtaranın tip sözleşmesine ücretin daha sonra kararlaştırılacağına dair şart koyarak, kurtarma sözleşmesinin en çok uyuşmazlık konusu olabilecek unsuru olan ücreti TTK m. 1301'in kapsamı dışında bırakmasına cevaz verilmiş olur. Bu itibarla kanaatimizce kurtarma sözleşmesine konulan, ücretin daha sonra belirleneceğine ilişkin kayıt uyarınca akdedilen sözleşme de TTK m. 1301'e tâbidir. Bu ikinci sözleşmede belirlenen ücretin indirilmesi veya yükseltilmesi TTK m. 1301 uyarınca talep edilebilir. Orantısızlığın belirlenmesinde ise ücretin tayinine ilişkin kriterler esas alınır (TTK m. 1305/1).

Öğretide,⁷⁷ kurtarma sözleşmesinin uyarlanması veya iptaline ilişkin düzenleme ile, sözleşmeye mutlak bir kıymet tanınmayarak hâkimin geniş surette müdahalesine imkân verildiğine işaret edilmekte; bu yaklaşımın, “kurtarma hususunda sözleşme kavramına pek iltifat edilmediğini gösterdiği” belirtilmektedir. Esasen bu hükmün, kurtarma faaliyetinin teşvik edilmesi kadar kontrol altında tutulması ve suistimallere engel olunması amaçlarıyla uyumlu olduğu söylenebilir.⁷⁸ Nitekim, kurtarma hukukunun tarihsel gelişimi içinde mahkemeler, sözleşmenin yapıldığı hâl ve şartlar bakımından tarafların pazarlık güçlerinin orantısızlığı sonucu ortaya çıkabilecek haksızlıkları bertaraf etmek amacıyla sözleşmenin iptali veya uyarlanması konusunda öteden beri genel bir yetkiye sahip olmuşlardır.⁷⁹ Kurtarma ücretinin belirlendiği sözleşmenin TTK m. 1301'e değil de genel hükümlere⁸⁰ tâbi olduğu kabul edilirse, kurtarma sözleşmelerinin çoğunluğunda ücretin kararlaştırılmasının sonraya bırakıldığı dikkate alındığında, konunun kurtarma hukukunun tarihsel seyri içinde özel olarak düzenlenmesinin bir işlevi de olmayacaktır.

⁷⁷ Kender, *Denizde Kurtarma*, 90, 95.

⁷⁸ Sözer, 570.

⁷⁹ Demir, *Kurtarma*, 170 vd.; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 171.

⁸⁰ Bu noktada 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun (RG 04.02.2011/27836) 28. maddesi hükmünün uygulanması akla gelebilir. TBK m. 28/1 uyarınca “Bir sözleşmede karşılıklı edimler arasında açık bir oransızlık varsa, bu oransızlık, zarar görenin zor durumda kalmasından veya düşüncesizliğinden ya da deneyimsizliğinden yararlanılmak suretiyle gerçekleştirildiği takdirde, zarar gören, durumun özelliğine göre ya sözleşme ile bağlı olmadığını diğer tarafa bildirerek ediminin geri verilmesini ya da sözleşmeye bağlı kalarak edimler arasındaki oransızlığın giderilmesini isteyebilir”. Görüldüğü üzere bu hükümde, TTK m. 1301'den farklı olarak, oransızlığın, zarar görenin zor durumda kalmasından veya düşüncesizliğinden ya da deneyimsizliğinden yararlanılmak suretiyle gerçekleştirilmesi aranmaktadır.



TTK m. 1315/3 uyarınca “Kurtarılan araç ve diğer eşya, kurtaranın rızası olmaksızın, kurtarma faaliyetinin tamamlanmasından sonra ilk olarak varılan liman veya yerden, kurtaranın alacakları için yeterli teminat gösterilinceye kadar uzaklaştırılmaz.” Yeterli teminat gösterilinceye kadar geminin sefer yapamayacak olması nedeniyle kurtarılan geminin serbest olmadığı bir aşamada, kurtarma faaliyetinin tamamlanmasının üzerinden çok zaman geçmeden yapılan kurtarma ücretinin belirlenmesine yönelik ikinci sözleşmenin, kurtarma faaliyetinden ve ilk kurtarma sözleşmesinden tamamen bağımsız olduğu; uyarlanmasının TTK m. 1301 hükmüne tâbi tutulamayacağı kanaatimizce söylenemez. Bu itibarla kurtarma sözleşmesinin en önemli ve esasen uyuşmazlık çıkması en olası unsurlarından biri olan kurtarma ücretinin, taraflarca ne şekilde isimlendirilirse isimlendirilsin (örneğin “sulh protokolü”), sonradan ve fakat henüz geminin serbest olmadığı bir aşamada akdedilen bir sözleşme ile kararlaştırılması hâlinde, kanaatimizce bu sözleşme de, emredici nitelik taşıması gerekli görülen çok az sayıda hükümden biri olan TTK m. 1301 hükmüne tâbi tutulmalıdır.

SONUÇ

Kurtarma hakkında bir sözleşme yapılmış ise bu sözleşmenin hangi hâllerde uyarlanabileceği veya iptal edilebileceği TTK m. 1301’de düzenlenmiştir. Düzenlemenin kökeni 1989 tarihli Konvansiyon’un 7. maddesidir. Kurtarma sözleşmesinin uyarlanması, daha ziyade kurtarma ücreti bağlamında uyuşmazlık konusu olmaktadır. Ancak uygulamada çoğunlukla kurtarma sözleşmesinde ücret kararlaştırılmamakta; ücretin taraflarca daha sonra belirlenmesi; taraflar anlaşamadığı takdirde ise uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözülmesi öngörülmektedir. Çalışmamızda, tarafların kurtarma ücretini belirlemek için daha sonra akdettiği sözleşmenin TTK m. 1301 ve 1989 Kurtarma Konvansiyonu m. 7 kapsamında uyarlanmasının mümkün olup olmadığı; diğer bir anlatımla ücretin belirlendiği sözleşmenin, anılan hükümlere tâbi olup olmadığı incelenmiştir.

Gerek 1989 Kurtarma Konvansiyonu’nda gerekse konvansiyon hükümlerinin aynen alındığı TTK m. 1298 ve devamında yer alan düzenlemelerden pek azı emredici niteliktedir. Dolayısıyla tarafların kurtarma sözleşmesinde pek çok hükmün aksini kararlaştırması veya farklı şekilde düzenleme getirmesi mümkün ve geçerlidir. Az sayıdaki emredici hükümden biri ise 1989 Konvansiyonu m. 7 ve TTK m. 1301’dir. Diğer bir deyişle 1989 Konvansiyonu’nda ve onu takiben TTK’da, sözleşmenin uyarlanması ve iptaline ilişkin düzenlemenin emredici



nitelik taşımasına ve taraflarca bu hükmün bertaraf edilememesine özel bir önem atfedilmiştir. Böyle iken, kurtarma ücretinin kurtarma sözleşmesinde kararlaştırılmayıp kurtarma faaliyeti sona erdikten sonra akdedilen ikinci bir sözleşme ile belirlenmesi hâlinde, bu sözleşmenin, TTK m. 1301 hükmünün kapsamına girmediği kabul edilirse, kurtaranın tip sözleşmesine ücretin daha sonra kararlaştırılacağına dair şart koyarak, kurtarma sözleşmesinin en çok uyuşmazlık konusu olabilecek unsuru olan ücreti TTK m. 1301'in kapsamı dışında bırakmasına cevaz verilmiş olur. Bu itibarla kanaatimizce kurtarma sözleşmesine konulan, ücretin daha sonra belirleneceğine ilişkin kayıt uyarınca daha sonra akdedilen sözleşme de TTK m. 1301'e tâbidir. Bu ikinci sözleşmede belirlenen ücretin uyarlanması TTK m. 1301 uyarınca talep edilebilir.

KAYNAKÇA

Abraham HJ, *Das Seerecht* (4. Auflage, de Gruyter 1974)

Akan P, *Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları* (Kazancı 2005) (Geminin Enkaz Haline Gelmesi)

Akan P, 'Turkish Salvage Agreement (Turks 2015)', *Current Problems in International Maritime Law - Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A.N. Yiannopoulos*, Pınar Akan (ed), 25 ('Turks 2015')

Aybay A, Aybay A, Aybay G, and Aybay R, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Gündüz Aybay (ed) (Aybay Yayınları 1998)

Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (On İki Levha Yayıncılık 2017) ('Deniz Ticareti Hukuku')

— '1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma', *Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan*, Cilt 1 (2007) 807 ('Kurtarma')

Brice G and Reeder J, *Brice on Maritime Law of Salvage* (5. Edition Sweet Maxwell 2011)

Cebeci O, 'Salvage in Turkish Straits Under Turkish Practice', *Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations* (2012) 55

Czerwenka B, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts* (Bundesanzeiger Verlag 2014)

Çakan Çavuş C, *Kurtarma Sözleşmeleri* (Adalet Yayınevi 2022)



Çetingil E, ‘Kurtarma ve Yardım Ücretinden Doğan Sorumlulukla İlgili Bazı Meseleler’ (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 5

Çetingil E ve Kender R ve Ünan AS ve Yazıcıoğlu E, ‘TTK Tasarısının “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’ (2006) Deniz Hukuku Dergisi Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı 1

Dağ DS ve Kula N, ‘Sözleşmeli Kurtarma ve Türk Milli Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme’, (2022) 12 Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 191

Demir İ, 1989 *Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (Turhan Kitabevi 2010) (Kurtarma)

— ‘Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri’ (2011) 11 Deniz Hukuku Dergisi, 341

Günay MB, ‘1989 Tarihli Kurtarma Sözleşmesi’nde Değişikliğe İlişkin Çalışmalar’ (2012) 28 BATİDER 63

— ‘Kurtarma Hukukunda Sualtı Kültür Varlıkları’ (2010) 26 BATİDER 57

Gürler HE, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (Seçkin 2021) (Kurtarma Ücreti)

— ‘Deniz Ticaretinde Kurtarma Hukukunda Sorumluluk Kurtarmasına İlişkin Tartışmalar’ (2024) 10 İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1

Herber R, *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung* (2. Auflage, De Gruyter, 2016)

İlgin C, ‘Kurtarma Yardım Hukukunda Tahkim’ (2000) 5 Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan 267

İlgin S, ‘Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open Form (LOF) 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage Agreement 1996 (Marshal V)’ (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 27

İzveren A, *Deniz Ticaret Hukuku* (1966)

Kaner İ, ‘Kurtarma Yardım Ücretine Dair’ (1996) 1 Deniz Hukuku Dergisi 10

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 3, Filiz Kitabevi 2025)



Kender R, *Denizde Kurtarma-Yardım* (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre) (1962) (Denizde Kurtarma)

— ‘Kurtarma / Yardım Konusunda Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar’, (1999) 4 *Deniz Hukuku Dergisi* 35 (‘Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar’)

— ‘Harp Gemileri Tarafından Yapılan Kurtarma-Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı’, *Prof. Dr. Fahman Tekil’in Anısına Armağan* (2003) 13 (‘Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı’)

Rabe D ve Bahnsen KU, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (5. Auflage, 2018)

Selek N, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri (On İki Levha Yayıncılık 2015)

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku II* (Vedat Kitapçılık 2016)

Tekil F, *Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım* (1966) (Kurtarma)

— *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 2, 1977) (Deniz Ticareti Hukuku)

Ünan S, ‘Salvage in Turkish Straits Under Turkish Law and Practice’, Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations (2012) 50

Wüstendörfer H, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und des internationalen Rechts* (2. Auflage, Verlag J.C.B. Mohr (Paul Siebeck 1950)

Yazıcıoğlu E, *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 17, Filiz Kitabevi 2022)

Yetiş Şamlı K, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021)

İnternet Kaynakları:

<<https://www.bgbl.de>>

<<https://comitemaritime.org>>



<<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>>

<https://common.wikimedia.org/wiki/File:Deutsches_Reichsgesetzblatt_1913_010_090.jpeg>

<<https://dejure.org/gesetze/HGB>>

<https://www.kiyemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/turks2015_tr.pdf>

<<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1197.pdf>>



-Çeviri / Translation-

THE SUBSEQUENT DETERMINATION OF THE SALVAGE REWARD: AN EVALUATION UNDER ARTICLE 1301 OF THE TURKISH COMMERCIAL CODE*

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

Assoc. Prof. Kübra YETİŞ ŞAMLI**

ABSTRACT

The issue of the adaptation and annulment of a salvage contract is regulated under Article 1301 of the Turkish Commercial Code, No. 6102 and Article 7 of the 1989 International Salvage Convention. The adaptation of the contract often becomes a matter of dispute, particularly in respect of the salvage reward. This study examines whether a contract concluded by the parties after the completion of the salvage operation for the purpose of determining the salvage reward falls within the scope of Article 1301 of the Turkish Commercial Code and Article 7 of the 1989 International Salvage Convention. The aim of the study is to determine whether the subsequent contract may be adapted pursuant to these provisions. In this context, where it is agreed in the original salvage contract that the reward will later be determined by way of settlement, the study discusses whether the contracts concluded by the parties to determine such reward may be regarded as an

* Research Article, Received: 22.10.2025 / Accepted: 06.11.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1808977.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** İstanbul University Faculty of Law, Department of Maritime Law (yetissam@istanbul.edu.tr)
(ORCID: 0000-0001-8946-4124).



extension of the salvage contract. It is ultimately argued that contracts providing for a subsequently determined salvage reward should also be considered within the scope of Article 1301 of the Turkish Commercial Code and Article 7 of the 1989 International Salvage Convention and may accordingly be subject to adaptation under these provisions.

Keywords: •Salvage Law •Salvage Contract •Salvage Reward •Annulment and Adaptation of Salvage Contract •1989 Salvage Convention

ÖZ

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

Anahtar Kelimeler: •Kurtarma Hukuku •Kurtarma Sözleşmesi •Kurtarma Ücreti •Kurtarma Sözleşmesinin Uyarlanması ve İptali •1989 Kurtarma Konvansiyonu

INTRODUCTION

Salvage is an activity governed by special provisions in maritime law.¹ In Turkish law, salvage at sea is regulated in Articles 1298 to 1319 of Book 5 of the Turkish Commercial Code (TCC) No. 6102,² which is devoted to Maritime Law. The provisions are taken from the International Convention on Salvage, 1989³

¹ For the reason of this, see: Rayegân Kender, 'Harp Gemileri Tarafından Yapılan Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı', Prof. Dr. Fahman Tekil'in Anısına Armağan (2003) 13, 13.

² OG 14.02.2011/27846.

³ International Convention on Salvage. The Convention was adopted on April 28, 1989; it entered into force on July 14, 1996. For the full text of the Convention, see: <<https://comitemaritime.org>> accessed 8 October 2025.

(1989 Convention). In this regard, the provisions of the TCC relating to salvage reflect the latest developments and trends agreed upon internationally.⁴

If a contract has been concluded regarding salvage, the circumstances under which this contract may be annulled or modified are regulated in Article 1301 of the TCC. The origin of this regulation is Article 7 of the 1989 Convention.⁵ This matter was also regulated under the heading “Amendment and Annulment of Contracts” in Article 1228 of the repealed Turkish Commercial Code No. 6762.⁶ The current provision, while containing some changes, is largely parallel to Article 1228 of the repealed TCC.

Salvage agreements are often concluded within the framework of standard agreements. The Directorate General of Coastal Safety (KEGM) use the Turkish Salvage Agreement (Turks 2015)⁷ in its salvage operations in the Turkish Straits and other waters where it holds a monopoly right⁸ for salvage. Pursuant to Article

⁴ Although the International Maritime Committee (Comité Maritime International) initiated a study approximately 30 years after 1980, the starting year of the convention's preparatory work, with the aim of reviewing it, no changes were made to the convention. For information on these studies, see: M. Barış Günay, ‘1989 Tarihli Kurtarma Sözleşmesi’nde Değişikliğe İlişkin Çalışmalar’ (2012) 28 BATİDER 63, 71 et seq.; Nazlı Selek, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (On İki Levha Yayıncılık 2015), 117 et seq.

⁵ See Turks Art. 7 and the corresponding provision in the previous form (TOF Art. 6): Pınar Akan, ‘Turkish Salvage Agreement (Turks 2015)’, *Current Problems in International Maritime Law - Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A.N. Yiannopoulos*, Pınar Akan (ed), 37 et seq.

⁶ OG 09.07.1956/9353.

⁷ Main Statu of Directorate General of Coastal Safety (OG 30.09.1998/23479) Art. 4/1, one of the objectives of the General Directorate of Coastal Safety is “... to provide all kinds of services related to the salvage of watercraft and/or other objects in all seas, with a monopoly in the specified area ...”. The second paragraph of the same article defines the area where the monopoly right applies and the monopoly right itself as follows: “In the Turkish territorial waters between the Şile Lighthouse and the Karaburun Lighthouse in the Black Sea, in the Aegean Sea, including the coasts of Bozcaada and Gökçeada (Imroz), in the Turkish territorial waters between Bababurnu and the Kemikli area in the Saros Gulf, and in the Istanbul and Çanakkale Straits and the Sea of Marmara between these two borders; ... to carry out salvage operations in all seas, on an exclusive basis, for vessels and other property in danger with a net tonnage of 300 tons or more, excluding warships and auxiliary vessels.”

For the history of salvage services in Türkiye, see: Halil Emre Gürler, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (Seçkin 2021), 45 et seq.

⁸ For the text of Turks 2015, see: <<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/turks2015tr.pdf>> accessed 8 October 2025. For detailed information on Turks 2015 see: Akan, Turks 2015, 32 et seq.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 178 et seq. See regarding the possibility that the master of the endangered vessel did not sign Turks 2015: Akan, *ibid.*, 45; Gürler, *ibid.*, 182. For argumentative evaluation of Turks 2015 see: Davut Sercan Dağ ve Nil Kula, ‘Sözleşmeli Kurtarma ve Türk



7 of the Turks 2015, “the owner shall pay all salvage costs and incidental expenses incurred in respect of the vessel, bunker, cargo, and freight, and shall accept that the claim shall be directed solely against him. The separate provision of guarantees shall in no way affect the attribution of the dispute. If the parties fail to reach an amicable settlement, any dispute concerning the determination, assessment, and collection of the salvage claim arising from the salvage services provided for the salvaged values or the amount of special compensation specified in Article 6 shall be settled by arbitration in Istanbul at the request of one of the parties within the statutory period.” Under these conditions, the salvage reward is not agreed upon in the salvage contract; it is to be determined later by the parties, and if the parties cannot agree, the dispute is to be resolved through arbitration. This solution is parallel to practice, as salvage operations generally commence without detailed negotiation and, consequently, without agreement on the reward.⁹

The adaptation of the salvage agreement is more likely to be a matter of dispute in the context of the salvage reward. The purpose of our study is to examine whether it is possible to adapt the contract subsequently concluded by the parties to determine the salvage reward within the scope of Article 1301 of the TCC and Article 7 of the 1989 Salvage Convention; in other words, whether the contract determining the reward can be subject to the aforementioned provisions.

I. RULES APPLICABLE TO SALVAGE UNDER TURKISH LAW

Salvage¹⁰ is a subject in maritime law where efforts to harmonize international law began early on. The first international convention on salvage was the

Milli Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme’, (2022) 12 Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 191, 205 et seq.

⁹ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku II* (Vedat Kitapçılık 2016) 577; Atilla Aybay ve Aydın Aybay ve Gündüz Aybay ve Rona Aybay, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Gündüz Aybay (ed) (Aybay Yayınları 1998), 787; Sezer Ilgın, ‘Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open Form (LOF) 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage Agreement 1996 (Marshall V)’ (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 27, 28.

¹⁰ For information on the historical development of salvage at sea and its legal regulation, see: Hans Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und des internationalen Rechts* (2. Auflage, Verlag J.C.B. Mohr (Paul Siebeck 1950) 410; Dieter Rabe ve Kay Uwe Bahnsen, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (5. Auflage, 2018) 1352 et seq. Nr. 1 et seq.; Rolf Herber, *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung* (2. Auflage, De Gruyter, 2016), 398; Geoffrey Brice and John Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage* (5. Edition Sweet Maxwell 2011), Nr. 1-12, 13; Rayegân Kender, *Denizde Kurtarma-*



“Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting to Assistance and Salvage at Sea, “ signed at Brussels on September 23, 1910¹¹ (1910 Convention). The mentioned convention entered into force for Türkiye on September 16, 1955. The provisions of the 1910 Convention were incorporated into Turkish law prior to the convention's entry into force in Türkiye.¹² Specifically, the provisions of the 1910 Convention were incorporated into paragraphs 740 to 753 of the German Commercial Code¹³ (Handelsgesetzbuch-HGB) of 1897 by the Act¹⁴ dated January 7, 1913.¹⁵ These provisions have also been incorporated into Articles 1281 to 1294 of the Commercial Code¹⁶ dated May 13, 1929, No. 1440 (Book 2 – Maritime Law). The provisions referred to in the 1910 Convention on Salvage were subsequently preserved in Articles 1222 to 1234 of the repealed Turkish Commercial Code No. 6762.¹⁷

Yardım (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre) (1962), 3 et seq.; Fahman Tekil, *Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım* (1966) 10; Âdil İzveren, *Deniz Ticaret Hukuku* (1966), 232; Aybay, 777; Selek, 3 et seq.; Sözer, 505; Emine Yazıcıoğlu, *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (17th edn, Filiz Kitabevi 2022) 469; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 25 et seq.

- ¹¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea. For information on the preparatory work for the 1910 Brussels Convention, see: Selek, 9 et seq. For the emergence, scope of application, and regulations introduced by the 1910 Brussels Convention, see.: Rabe/Bahnsen, 1354 Nr. 2 et seq.; Tekil, *Kurtarma*, 10 et seq.; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (On İki Levha Yayıncılık 2017), 187 et seq. Nr. 396; İsmail Demir, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (Turhan Kitabevi 2010), 9 et seq.; Sözer, 507 et seq.; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 51 et seq.
- ¹² For information on the legislative process in Turkish law, see: Kender, *Denizde Kurtarma*, 12 et seq.; Kerim Atamer, ‘1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma’, *Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan*, Cilt 1 (2007) 807, 823.
- ¹³ Handelsgesetzbuch, Gesetz vom 10.05.1897 (RGBl. I 219). For the current text of the German Commercial Code (Handelsgesetzbuch - HGB), see: <<https://dejure.org/gesetze/HGB>> accessed 24 September 2025.
- ¹⁴ “Gesetz über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot”, Royal Gazette 1913, 90 For the text of the law, see: <https://common.wikimedia.org/wiki/File:Deutsches_Reichsgesetzblatt_1913_010_090.jpeg> accessed 24 September 2025.
- ¹⁵ Regarding the legislative process in German law concerning salvage at sea, see: Atamer, *Kurtarma*, 821 et seq.
- ¹⁶ OG 29.05.1929/1197. For the text of law see.: <<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1197.pdf>> accessed 8 October 2025.
- ¹⁷ For the difference between this regulation and Act No. 1440, see: Kender, *Denizde Kurtarma*, 13 et seq.; Selek, 5.



As the 1910 Convention was unable to address the needs arising from new technical developments and legal issues,¹⁸ the “International Convention on Salvage at Sea”¹⁹ was adopted in London on April 28, 1989; It entered into force on July 14, 1996. The provisions of the Convention have been incorporated verbatim into TCC.²⁰ Following the completion of Türkiye’s accession process, the convention entered into force for Türkiye on June 27, 2015.

The explanatory memorandum to TCC states in the section titled “General Explanations Regarding Articles 1298 to 1319” that “the technical and legal needs that led to the drafting of the 1989 Convention are also applicable to Turkish territorial waters; in particular, the serious tanker accidents that occurred in Turkish territorial waters, such as the 'Independenta' (1979), 'Nassia' (1994), 'TPAO' (1997), and 'Volgoneft 247' (1999) highlighted the importance of qualified salvage services; these accidents revealed that preventing environmental pollution was as important a necessity as salvaging the ship and its cargo; The 1989 Convention contains numerous specific provisions addressing these needs; the absence of these provisions in Turkish legislation has led to the victimization of those providing salvage services in many maritime accidents; for these reasons, it was decided to incorporate all provisions of the 1989 Convention relating to private law; while doing so, the legal regulations in the United Kingdom and Germany, which have incorporated the Convention into their national laws, and the provisions of the 1910 Convention were also taken into account.” Consequently, the provisions of TCC concerning salvage at sea are derived from the 1989 Convention;²¹ After the TCC came into force, Türkiye

¹⁸ For detailed information on the environmental disasters that highlighted the need for updates in salvage law, along with the technical developments and legal issues that emerged during the process leading to the adoption of the 1989 London Convention, see: Rabe/Bahnsen, 1354 et seq. Nr. 9 et seq.; Atamer, Kurtarma, 810 et seq.; a.y., Deniz Ticareti Hukuku, 189 et seq. Nr. 399 et seq.; Demir, Kurtarma, 11 et seq.; Sözer, 508 et seq.; Aybay, Deniz Hukuku, 812 et seq.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 31 et seq.

¹⁹ International Convention on Salvage, 1989. For information on the preparatory works of the Convention, see: Atamer, Kurtarma, 819 et seq.; a.y., Deniz Ticareti Hukuku, 198 et seq. Nr. 422 et seq.; Demir, Kurtarma, 21 et seq.; Selek, 11 et seq.

²⁰ For the main features of the regulation, see: Atamer, Kurtarma, 829 et seq.; Rabe/Bahnsen, 355 Nr. 11.

²¹ In German law, the provisions of the 1989 Convention were incorporated into the Handelsgesetzbuch (HGB) by the Act of 16 May 2001 (Gesetz zur Neuregelung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt - Drittes Seerechtsänderungsgesetz, Federal Law Gazette I 2001, No. 23 of 22 May 2001, p. 898). For the text of the Act, see: <<https://www.bgbl.de> accessed> 8 October 2025.



also became a party to the convention, and the convention entered into force for Türkiye.

According to Article 2 of the 1989 Convention, “this Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.” Within the framework of this provision, which aims to apply the Convention as *lex fori* and thus broaden its scope of application, the 1989 Convention also applies directly to salvage operations that do not involve a foreign element.²² (Constitution²³ Art. 90/5; Act No. 5718 on International Private Law and Procedural Law (MÖHUK)²⁴ Art. 1/2). Rules applicable to matters not regulated in the Convention shall be determined within the framework of the provisions of the MÖHUK. Turkish law shall apply to salvage operations carried out in Turkish territorial waters, while in other cases, the relevant foreign law shall apply as supplementary law.²⁵

Pursuant to Article 1302/1 of the TCC, “the provisions of this Act relating to salvage may be explicitly or implicitly modified by a salvage agreement, except for mandatory provisions.” This has also been adopted in the 1989 Convention (Article 6/1). Therefore, the vast majority of provisions relating to salvage may be modified by agreement and different principles may be agreed upon.

In light of all these considerations, when a claim arising from a salvage operation is brought before a court or an arbitral tribunal in Türkiye, the applicable rules are, first and foremost, the contractual stipulations in compliance with mandatory provisions. Provided that the substantive requirements are met, the 1989 Salvage Convention applies; and in respect of matters not regulated by the Convention, the law determined under the MÖHUK applies as supplementary law.

²² Atamer, *Kurtarma*, 832 et seq.; idem, *Deniz Ticareti Hukuku*, vol. 200, no. 428; Demir, *Kurtarma*, 61; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (3rd edn, Filiz Kitabevi 2025), 384; Sözer, 509; Dağ and Kula, 210. In the same vein under German law: Rabe/Bahnsen, 1356 no. 13. See also Selek, 7; Dağ and Kula, 211. Since Türkiye became a party to the 1989 Convention without reservation pursuant to Article 30(1)(c), the Convention applies even when all parties to the dispute are Turkish nationals; therefore, the provisions of the Turkish Commercial Code (TTK) are deemed to have been implicitly repealed in this respect. See: Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku*, 282 no. 616; Dağ and Kula, 203.

²³ OG 09.11.1982/17863 (Duplicate).

²⁴ OG 12.12.2007/26728.

²⁵ Atamer, *Kurtarma*, 835; Selek, 9.



II. DEFINITION AND ELEMENTS OF SALVAGE

Pursuant to Article 1298/1 of the TCC, “any act or activity undertaken to assist a watercraft or any other property in danger in navigable waters constitutes a salvage operation, and the provisions of this Section shall apply thereto”.²⁶

According to the regulation, the subject of the salvage operation is “watercraft and other property.” How these terms should be understood and what falls outside the scope of the previously mentioned concepts is explained in the subsequent paragraphs of the same regulation. That is to say, pursuant to the second paragraph of the article, “The term ‘watercraft’ includes all types of ships²⁷ and structures capable of navigation;²⁸ the term “other property”²⁹ means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight not yet earned”.³⁰ Since it is not required that the property be or

²⁶ For a detailed evaluation of whether the terminology preferred in the Turkish Commercial Code (TCC) accurately reflects the formulations used in the 1989 Convention, see: Atamer, *Salvage*, 837 et seq.

²⁷ For detailed information on the concept of “ship” under the TCC, for different opinions on this matter, and the point at which a vessel ceases to be qualified as a ship, see Kübra Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, (On İki Levha Yayınları 2021) 9 et seq., 38 et seq. According to the view that a vessel which has lost its character as a ship and has become a wreck cannot be the subject of salvage, see Atamer, *Kurtarma*, 886; Cansu Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri* (Adalet Yayınevi 2022) 63. Herber also states that a sunken or stranded vessel may still be considered in peril as long as it has not become a wreck (see Herber, 400). In the same vein: Wüstendörfer, 412. For a different view, see Demir, *Kurtarma*, 97 et seq., n. (306); cf. Gürlür, *Kurtarma Ücreti*, 134 et seq. See also: Rabe/Bahnsen, 1365 no. 18; Beate Czerwenka, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts* (Bundesanzeiger Verlag 2014), 279 no. 4; Hans Jürgen Abraham, *Das Seerecht* (4th edn, de Gruyter 1974), 253, 255. For detailed information on the legal nature and consequences of a ship becoming a wreck, see Pınar Akan, *Deniz Hukuku’nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları* (Kazancı 2005) 27 et seq. A shipwreck, rather than being the subject of salvage, is regarded as the object of wreck removal. See: Çakan Çavuş, 61. A contract may be concluded for the removal of the wreck. On wreck removal contracts, see Akan, *Geminin Enkaz Haline Gelmesi*, 45 et seq.

²⁸ For the scope of this expression, see: Rabe/Bahnsen, 1365 no. 14 et seq.; Sözer, 515 et seq.; Demir, *Kurtarma*, 84; Selek, 19; Yazıcıoğlu, 471 et seq.; Çakan Çavuş, 50 et seq.; Gürlür, *Kurtarma Ücreti*, 92 et seq.

²⁹ If such an object is separated from the shore as a result of danger or for any other reason, see: Demir, *Kurtarma*, 79 et seq.

³⁰ The concept of *freight at risk* in Article 1-c of the 1989 Convention is expressed in Article 1298/2 of the TCC as “unearned freight receivable.” This concept refers to the remuneration paid in exchange for the carriage of goods on board the ship. It does not include the charter hire, which is the payment for the use of the vessel. See: Brice and Reeder, Nr. 3-34. Freight at risk is freight that becomes due upon delivery of the goods at the port of destination. See: Brice and Reeder, Nr. 3-35. Freight paid in advance by the cargo owner, which is non-refundable even if the vessel or cargo is lost, cannot be considered the subject of salvage or



have been on board the ship, an aircraft that has made an emergency landing or crashed at sea, the items and baggage on board the aircraft, navigation aids such as lights, buoys, or floats, or a fish farm may be subject to salvage.³¹

In contrast, the term “Property” does not include the following;

- a) Fixed or floating platforms or mobile offshore drilling units when³² such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources,³³
- b) Cultural objects of prehistoric, archaeological, or historical value located on the seabed,³⁴

salvaged value on its own; however, it is included in the CIF (*Cost, Insurance and Freight*) value of the goods. The CIF value of the goods is also generally used as the basis for calculating the salvage fee. See: Brice and Reeder, Nr. 3-36. Indeed, at the London Conference, the British delegation proposed removing the phrase “it makes no difference whether the freight risk belongs to the owner of the goods, the owner of the ship, or the charterer” from the Montreal Draft and including only the phrase “freight at risk” in the regulation. It was stated that “freight at risk can only be considered a separate element in relation to the shipowner or charterer.” See: <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>> 92 et seq. accessed 24 September 2025. See also and compare: Atamer, Kurtarma, 845; Selek, 25. For detailed discussion of the scope and proper construction of the expression “unearned freight,” see: Rabe/Bahnsen, 1366 no. 21; Atamer, Kurtarma, 844 et seq.; Demir, Kurtarma, 89 n. (279), 90; Selek, 25; Sözer, 525; Yazıcıoğlu, 472; Gürler, Kurtarma Ücreti, 99 et seq.; Çakan Çavuş, 55 et seq.

³¹ Atamer, Kurtarma, 843; Rabe/Bahnsen, 1366 Nr. 19; Herber, 399; Czerwenka, 279 Nr. 4; Sözer, 518; Demir, Kurtarma, 79.

³² Therefore, if such platforms are not being used but are being transported from one place to another for use and become subject to salvage operations, the provisions of Article 1298 et seq. of the Turkish Commercial Code shall apply. See: Rabe/Bahnsen, 1367 Nr. 27; Atamer, Kurtarma, 842; Selek, 22; Demir, Kurtarma, 94; Gürler, Kurtarma Ücreti, 93, 97. For criticism that the provision does not accurately reflect the corresponding rule of the Convention, see: Sözer, 521 et seq.

³³ This exception is justified by the fact that salvage operations for the specified platforms and drilling units require specialized knowledge and expertise, and that intervention by inexperienced salvors carries a high risk of damage to both the platform and the environment. See: Rabe/Bahnsen, 1367 no. 24; Selek, 23; Sözer, 522; Atamer, Kurtarma, 841 et seq. For criticism of this reasoning, see: Demir, Kurtarma, 94 et seq. If an agreement is reached to provide salvage services to such a vessel and a contract is concluded stipulating the application of salvage provisions, the 1989 Convention or the relevant provisions of the TCC shall apply. See: Atamer, Kurtarma, 842; Sözer, 523.

³⁴ Türkiye has availed itself of the option recognized in Article 30/1-d of the 1989 Convention and exercised its right to make a reservation on this matter when acceding to the Convention. Cultural artifacts found underwater fall within the scope of the Act on the Protection of Cultural and Natural Assets No. 2863 (OG 23.07.1983/18113). See: M. Barış Günay, ‘Kurtarma



(TCC Art. 1298/3).

Pursuant to TCC Art. 935/2-a and b, provisions on salvage shall also apply to vessels exclusively assigned for pleasure, sports, training, education, and scientific purposes, such as yachts and maritime training vessels, as well as to State vessels exclusively assigned to public service and to warships and auxiliary vessels belonging to the navy.³⁵ In this regard, the purpose of use of the watercraft or the salvor vessel does not create any difference in terms of the applicable provisions.

The first element of salvage is that the watercraft and other property are exposed to danger in navigable waters. The danger must directly threaten the vessel or property, potentially causing damage, and the vessel in danger must be unable to avert the danger by its own means.³⁶ When assessing the risk factor, the specific circumstances of the case must be taken into account. For example, the Turkish Strait is a highly congested waterway containing areas that are extremely hazardous for navigation and is the narrowest strait in the world open to

Hukukunda Sualtı Kültür Varlıkları' (2010) 26 BATİDER 57, 62 et seq.; Selek, 23 et seq.; Sözer, 523 dn. (41); Gürler, Kurtarma Ücreti, 99.

³⁵ The same principle applies in German law. See: Rabe/Bahnsen, 1364 Nr. 12.

The 1910 Convention established the principle that its provisions would not apply to warships or state vessels exclusively assigned to public service (Article 14). For information on the discussions regarding this article and the Protocol of amendment, see: Kender, Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı, 15 et seq.; Kender, Denizde Kurtarma, 27 et seq. For the solution introduced by the 1989 Convention and its criticism, see: Kender, Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı, 19 et seq. In cases where a warship provides a salvage service under voluntary conditions and if the other requirements are also met, there is no reason why it should not be entitled to the salvage reward. See: Kender, Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı, 22.

³⁶ For more information on this matter, see: Rabe/Bahnsen, 1368 et seq. Nr. 29 et seq.; Kender, Denizde Kurtarma, 21 et seq.; Kender, Kurtarma Hizmetinde Ücret Hakkı, 13; Rayegân Kender, 'Kurtarma / Yardım Konusunda Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar', (1999) 4 Deniz Hukuku Dergisi 35, 36 et seq.; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, 1977) 240 et seq.; Aybay, 782 et seq.; İzveren, 233 et seq.; Demir, Kurtarma, 28 et seq.; Sözer, 525 et seq.; Selek, 25 et seq.; Kara, 385 et seq.; Çakan Çavuş, 22 et seq.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 107 et seq. For the interpretation of this concept under English law, see: Brice and Reeder, Nr. 1-144 et seq.

Whether the elimination of the risk of liability that may arise against third parties can be considered salvage, and therefore whether such a risk constitutes a "danger" in the sense of salvage law, see various examples: Demir, Kurtarma, 31. For the concept of liability salvage, see: Halil Emre Gürler, "Deniz Ticaretinde Kurtarma Hukukunda Sorumluluk Kurtarmasına İlişkin Tartışmalar" (2024) 10 İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1, 8 et seq. For discussions on this issue, see: *ibid* 11 et seq.



international navigation.³⁷ A ship sailing in the Turkish Strait losing its maneuverability completely, even for a short time, poses a danger in itself.³⁸ However, it should be noted that the mere existence of danger may not always be sufficient for the service provided to be classified as salvage.³⁹

The term “navigable waters”,⁴⁰ covers inland waters as well as seas and, in this respect, is consistent with the purpose⁴¹ stated in the rationale for Article 931 of the TCC. The phrase “being in danger in navigable waters” clearly refers to the location where the danger arises; it does not necessarily mean that the salvage operation must be carried out from the sea or water. Even if the salvage operation is carried out from land or air, it falls within this scope.⁴² It is not necessary for the danger to arise while the ship is at sea. The danger in question for a ship moored at the quay also fulfills the mentioned condition.⁴³

³⁷ Oğuz Cebeci, ‘Salvage in Turkish Straits Under Turkish Practice’, *Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations* (2012) 55, 55. For detailed information on the navigational characteristics of the Istanbul Strait, see: *ibid* 56. Regarding the main causes of salvage incidents in the Istanbul Strait—namely equipment failure, collision, grounding, and fire—see: *ibid* 57 et seq.

³⁸ Samim Ünan, ‘Salvage in Turkish Straits Under Turkish Law and Practice’, *Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations* (2012) 53.

³⁹ See: Ünan, 53

⁴⁰ The 1989 Convention also expands its scope of application with the phrase “or in any other waters”; the omission of this phrase from the TCC creates an inconsistency with the source text; however, since no waters in Türkiye come to mind that are unsuitable for navigation but where salvage operations could still be carried out, the issue is theoretical in nature. See: Atamer, Kurtarma, 846 et seq. For the view that the exclusion of the said expression from the TCC is appropriate, see: Sözer, 529, 531. For a different view, see: Çakan Çavuş, 30.

⁴¹ In explanatory memorandum of the TCC, regarding Article 931, it states that “the reason for giving priority to movement on water over movement at sea is the need for transport carried out on inland waters to be subject to provisions relating to maritime transport rather than land transport, contrary to the current situation.” Therefore, the purpose of preferring the term “water” is to apply the provisions of Book 5 of the TCC relating to maritime trade to transport carried out on inland waters as well.

⁴² Atamer, Kurtarma, 847; Demir, Kurtarma, 37; Sözer, 532; Selek, 30; Çakan Çavuş, 31 et seq.; Gürler, Kurtarma Ücreti, 117, 120. In the same vein under German law: Rabe/Bahnsen, 1370 no. 37. In the same sense under the 1989 Convention and English law: Brice and Reeder, no. 1-97. The same principle also applies within the framework of the 1910 Convention. See: Wüstendörfer, 411; Tekil, Deniz Ticaret Hukuku, 246; Kender, Denizde Kurtarma, 34 et seq.

⁴³ Demir, Kurtarma, 30. For the view that danger may also exist within a port, see: Wüstendörfer, 411; Abraham, 254; Herber, 400; Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 241; a.y., Kurtarma, 37; Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar, 37; Sözer, 530; Selek, 27.



One of the elements of salvage is the undertaking of a salvage operation in relation to a ship or other property in danger. The salvage operation does not need to be a material service; an intellectual service, such as instructions and guidance enabling the ship to be saved from danger, also constitutes a salvage operation depending on the circumstances of the specific case.⁴⁴ The requirement of obtaining a useful result⁴⁵ through the salvage operation is not included in Article 1228 of the TCC.⁴⁶ However, pursuant to Articles 1304(1) and (2) of the TCC, which grant the right to claim a salvage reward only where the salvage operation has produced a useful result, and in light of the statement in the reasoning of Article 1228 of the TCC that cases in which no salvage reward is payable “do not in fact constitute a salvage operation, “ it may be concluded that the attainment of a useful result constitutes an element of salvage. It should be added that since TCC Art. 1304/1 and 2 are not mandatory in nature (TCC Art. 1302/1, 2), it is possible and valid to decide that a reward will be paid for a salvage that did not yield a useful result..⁴⁷

⁴⁴ Kender, *Denizde Kurtarma*, 57 et seq.; Demir, *Kurtarma*, 36; Sözer, 531 et seq.; Selek, 30; Çakan Çavuş, 35 et seq.; Gürlü, *Kurtarma Ücreti*, 119 et seq. On the same view: Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 246; Tekil, *Kurtarma*, 103 et seq.

⁴⁵ For the element of a useful result, see: Rabe/Bahnsen, 1379 et seq. no. 4 et seq.; Kender, *Denizde Kurtarma*, 60 et seq.; Kender, *Kurtarma Hizmetinde Ücret Hakkı*, 14; Kender, *Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar*, 39; Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 254; Tekil, *Kurtarma*, 64 et seq.; Herber, 400 et seq.; Sözer, 578 et seq.; Aybay, *Deniz Hukuku*, 786; Ilgın, *Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler*, 27 et seq.; Demir, *Kurtarma*, 38 et seq.; Selek, 34 et seq.; Yazıcıoğlu, 475; Çakan Çavuş, 36 et seq.; Gürlü, *Kurtarma Ücreti*, 126. For the principle of “no cure, no pay” in the law of salvage, see: Brice and Reeder, no. 1-1; Kender, *Denizde Kurtarma*, 59; Demir, *Kurtarma*, 39; Dağ and Kula, 224 et seq. Although this principle has been adopted both in international regulations and in almost all national legal system, “no cure, no pay” clauses continue to be included in salvage contracts. However, it cannot be said that such a clause is devoid of practical significance, since in cases of doubt as to whether a service constitutes salvage, such a clause in the contract will be considered and may support the interpretation that a salvage contract has been concluded. See: Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 235 n. (69); Tekil, *Kurtarma*, 189. Nonetheless, it is noted that such a clause alone would not be sufficient but may be considered together with other elements characterizing salvage. See: Tekil, *Kurtarma*, 83.

⁴⁶ Before the enactment of the TCC, an amendment to the first paragraph of Article 1298 of the Draft was proposed, which included the element of a useful result. For further information on this matter, see: Ergon A. Çetingil, Rayegân Kender, A. Samim Ünan, Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısının ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’ (2006) *Deniz Hukuku Dergisi - Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı 1*, 237.

⁴⁷ Kender, *Denizde Kurtarma*, 62. For the view that this situation does not disqualify the operation from being considered a salvage activity, see: Kender, *Denizde Kurtarma*, 79 et seq.; Sözer, 579. In the same vein: Tekil, *Kurtarma*, 75.

The term “salvage operation” does not include the following (TCC art. 1298/4);

- a) Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the watercraft,⁴⁸
- b) Services rendered by persons employed⁴⁹ on board the vessel in danger ,⁵⁰

⁴⁸ For this matter, see: Atamer, Kurtarma, 851; Sözer, 534 et seq.; Kender, Denizde Kurtarma, 32 et seq.; Demir, Kurtarma, 33 et seq.; Selek, 31 et seq.; Gürlür, Kurtarma Ücreti, 122 et seq.; Çakan Çavuş, 33 et seq.; Kara, 386. For examples of reasonable prohibition, see: Demir, Kurtarma, 33. The owners of the cargo which has been on board the vessel in danger have not been granted such a right of prohibition. See: Brice and Reeder, no. 1-138; Demir, Kurtarma, 34 et seq. The reasoning of the Article states that “the last paragraph lists the activities that are not considered to constitute a ‘salvage operation’; in such cases, pursuant to Articles 3 and 4 of the 1910 Convention, Article 1224 of the repealed Commercial Code No. 6762, and Articles 19 and 17 of the 1989 Convention, no salvage reward shall be payable; since in these situations no ‘salvage operation’ has actually taken place, it was deemed more appropriate to exclude these situations directly from the scope of ‘salvage operations’ rather than first including them within that scope and then stating that no reward shall be paid for them.” This approach has been criticized. See: Sözer, 533 et seq.; Yazıcıoğlu, 473; Selek, 31; Gürlür, Kurtarma Ücreti, 121. It should be noted, however, that Kender, during the period of the repealed Turkish Commercial Code No. 6762, used the following exact words: “However, pursuant to Article 1224(1), a person who has rendered assistance to a ship despite the master’s express objection may not claim a salvage reward, unless it is established that the objection was unreasonable. According to this provision, a service rendered in spite of the master’s express and reasonable objection cannot constitute a salvage operation.” As can be seen, Kender also equates the non-payment of a salvage reward with the absence of a salvage operation. See: Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 36.

⁴⁹ The term “crew members of a ship in danger” was used in the repealed Turkish Commercial Code No. 6762. Aybay stated that although cooks and stewards are considered crew members according to the legislation, the services they provide are considered salvage services; however, the services provided by persons who are not considered crew members, such as musicians working on a ship in danger, are unquestionably considered salvage services. See: Aybay, Deniz Hukuku, 785. Similarly: Demir, Kurtarma, 69. Demir uses the criterion of “being responsible for the navigation and safety of the ship” in this regard. See also: Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 37. Kender states that the services of crew members who do not perform technical services on board may be considered salvage, depending on the circumstances. See also: Selek, 34. Selek states that, due to the phrase “persons employed on the vehicle” in Article 1298/4-b of the Turkish Commercial Code, the activities of such persons cannot be considered salvage under the current law.

⁵⁰ Although subparagraph (c) of the provision essentially covers this situation and there is no separate provision corresponding to subparagraph (b) in the 1989 Convention, in order to avoid the impression that the provision of Article 1224/2 of the repealed TCC No. 6762 has been removed, this provision has been explicitly reintroduced in TCC No. 6102. See: Atamer, Kurtarma, 849. Indeed, Kender gives the contract between the ship’s crew and the owner as an example of a contract established before the danger arose. See: Kender, Denizde Kurtarma, 33. Similarly: Demir, Kurtarma, 43; Sözer, 540.



c) Services performed or required to be performed for the fulfillment of a contract entered into before the danger arose.⁵¹

Article 17 of the 1989 Convention stipulates that “to the extent that the service provided can reasonably be considered as the performance of a contract concluded before the danger arose, no right to salvage remuneration shall arise under this Convention.” When the provisions of the Convention were systematized and incorporated into the TCC, this regulation was also formulated in TCC 1298/4-c. Although the provision does not explicitly mention the possibility of services⁵² being rendered beyond the obligations undertaken under a pre-existing contract, since the reasoning of the article states that this paragraph was derived from Article 17 of the 1989 Convention and there is no indication that a different regulation was intended, the provision must be interpreted in the same manner as Article 17 of the 1989 Convention. In doctrine, the same conclusion is reached for different reasons.⁵³

Pursuant to TCC art. 1299, “The provisions of this Section shall also apply to following circumstances;

⁵¹ This provision essentially expresses the voluntary nature of salvage. See: Brice and Reeder, No. 1-191 et seq.; Demir, Kurtarma, 42 et seq., 68; Kender, Denizde Kurtarma, 33; Kender, Kurtarma Hizmetinde Ücret Hakkı, 13 et seq.; Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 37; Sözer, 544 et seq.; Selek, 35 et seq.; Çakan Çavuş, 38 et seq.; Gürlü, Kurtarma Ücreti, 127 et seq.; Kara, 387. See also and compare: Tekil, Deniz Ticareti Hukuku, 248 et seq. Tekil argues that the term “voluntariness” is not appropriate for what is intended to be conveyed and proposes the term “discretion, “ arguing that it is not a mandatory and independent element of salvage under the 1910 Convention and the repealed Turkish Commercial Code No. 6762. In the context of the element of voluntariness, the question of whether the activity can be considered salvage may arise, particularly if the parties have previously entered into a towing or pilotage contract. However, if a towing service is provided without a contract for towing, this activity may constitute salvage if other conditions are also met. See: Kender, Denizde Kurtarma, 48 et seq.; Demir, Kurtarma, 50 et seq. For the concept of pilotage, see: İsmail Demir, ‘Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri’ (2011) 11 Deniz Hukuku Dergisi, 341, 347 et seq. For types of pilotage, see: ibid., 350 et seq. For the concept of towing, See: ibid., 354 et seq. For the legal nature of pilotage and towage, see: ibid., 356 et seq.

⁵² Regarding this condition in terms of the towage contract, see: Tekil, Kurtarma, 31 et seq.; Demir, Kurtarma, 52 et seq.; Sözer, 540 et seq., 546; Selek, 39 et seq.; Gürlü, Kurtarma Ücreti, 222. For this condition in relation to pilotage contracts, see: Tekil, Kurtarma, 60 et seq.; Sözer, 541 et seq., 547; Demir, Kurtarma, 70; Gürlü, Kurtarma Ücreti, 224. See also: Ünan, 53. Ünan states that, the conclusion depends on whether the pilot qualifies as a person working on board the vessel in danger.

⁵³ See: Sözer, 545 et seq.

- a) If the salvor has a legal obligation to perform salvage operations,⁵⁴
- b) Where the vehicle involved in the salvage operation belongs to the same owner as the salvaged vehicle.⁵⁵

According to the explanatory memorandum, it is beyond doubt that public institutions holding a salvage monopoly⁵⁶ may claim salvage remuneration. In order to provide qualified salvage services, the establishment of specialized companies in this field is essential, and whether these companies are of a public nature is immaterial. Given the very limited public incentives, it is acknowledged that salvage companies must necessarily be remunerated. These principles, which already prevail in practice, have consequently been adopted in the law as well. With the above-mentioned regulation and its clarification in the explanatory memorandum, it has been unequivocally clarified that the salvage operation carried out by KEGM is subject to the provisions of TCC Art. 1298 et seq..⁵⁷

III. SALVAGE CONTRACT, ITS ANNULMENT AND ADAPTATION

The parties may enter into a contract regarding salvage. Professional salvors almost always use standard salvage contracts. Essentially, the use of standard salvage contracts began as a result of salvage becoming a professional occupation from the 19th century onwards.⁵⁸ A salvage agreement is a contract

⁵⁴ See also: Atamer, Kurtarma, 847 et seq.; Selek, 38; Çetingil and Kender and Ünan and Yazıcıoğlu, 237; Yazıcıoğlu, 474.

⁵⁵ See also: Atamer, Kurtarma, 848 et seq. Ayrıca see.: Kender, Denizde Kurtarma, 36 et seq.; Rabe/Bahnsen, 1380 Nr. 11 et seq.; Czerwenka, 285 Nr. 4.

⁵⁶ Except for the salvor who has the monopoly right in a region, see Demir, Salvage, 76 et seq. For the criteria regarding when the monopoly right is considered to have been violated, for the consequences of such violation, and for the fact that services carried out by another party also constitute salvage, see: Demir, Kurtarma, 76 et seq. For the evolution of the Supreme Court's case law over the years regarding whether KEGM's monopoly has been violated, see: Çakan Çavuş, 83 et seq.

⁵⁷ See: Atamer, Kurtarma, 848. Atamer states that, the wording used in Article 1299/1-a of the TCC does not fully reflect the source; the purpose would be better served by stating this possibility as "the salvor being a public legal entity"; however, when the wording of TCC Art. 1299/1-a and the explanatory memorandum for the provision are considered together, it follows that, the salvage provisions will apply *mutatis mutandis* to a public legal entity that does not have a salvage obligation.

⁵⁸ See: Brice and Reeder, Nr. 5-02.



made for the purpose of salvaging a ship in danger, with or without the salvage reward being determined.⁵⁹ Its establishment is not subject to any form.⁶⁰

As explained above, except for mandatory provisions, it is possible to agree on terms that differ from those provided for in the TCC art. 1298 and subsequent provisions in a salvage agreement. Very few of the provisions of TCC Art. 1298 et seq. are mandatory in nature; the majority of them may be modified by contract (TCC Art. 1302/1, 2).

The master's authority to represent the owners of the vessel and the items on board, and the vessel owner's authority to represent the owners of the items on board, as well as the scope of this authority, are clearly regulated by law with regard to the conclusion of a salvage agreement.⁶¹ Accordingly, "The master is authorized to enter into a salvage agreement on behalf of the owner for the salvage of the vessel. This authority also includes the power to determine the competent court or arbitration" (TCC art. 1300/1). "The owner and master of the vessel are authorized to enter into a salvage agreement on behalf of the owners of the items on board the vessel. This authority also includes determining the competent court or arbitration" (TCC Art. 1300/2).⁶²

If a salvage contract has been concluded under the misdirection or under the influence of danger, and its terms are found to be contrary to the principles of justice and fairness, or if the salvage remuneration is deemed excessively disproportionate to the services performed, the court⁶³ may, upon request, adapt the contract to the existing conditions or annul it (TCC Art. 1301). This provision is mandatory pursuant to TCC Art. 1302/2. Therefore, the provisions regarding

⁵⁹ Kender, Denizde Kurtarma, 73.

⁶⁰ For various situations where the existence of a contract may be disputed because of the absence of a written agreement, see: Aybay, Deniz Hukuku, 807 et seq. For the form of contracts in practice, see: Çakan Çavuş, 110 et seq.

⁶¹ It can be said that similar solutions were adopted during the period of the repealed Turkish Commercial Code No. 6762. See: Kender, Denizde Kurtarma, 80 et seq., 97 et seq.

⁶² For detailed information on this subject, see: Sözer, 555 et seq.; Sele, 44 et seq.

⁶³ The phrase "upon request" is unnecessary; the phrase "by the court" does not cover cases where the dispute is submitted to arbitration; therefore, these phrases must be removed to ensure full compliance with the 1989 Convention. See: Atamer, Kurtarma, 854. In German law, the 1989 Convention was incorporated into the HGB by the Act of May 16, 2001 (Gesetz vom 16.05.2001 [BGBl. I 2001 Nr. 23] - Gesetz zur Neuordnung des Bergungsrechts in der See- und Binnenschifffahrt) amending HGB § 584/II, it is stated in the explanatory memorandum that the phrases "upon request by the court" are consistent with BGB § 343 and 655. See: <<https://dserver.bundestag.de/btd/14/046/1404672.pdf>> 21 accessed 10 October 2025.



the adaptation and annulment of the salvage agreement cannot be modified by contract.

Article 1301 of the TCC is not a new provision. It was also present in Article 7 of the 1910 Convention and was incorporated into Article 1228 of the repealed TCC No. 6762. It has also been preserved in the TCC No. 6102 in accordance with the 1989 Convention. Accordingly, it is stated that there is no change in the principles applicable to the aforementioned rule.⁶⁴

IV. EVALUATION OF WHETHER SUBSEQUENT AGREEMENTS REGARDING SALVAGE REWARD FALL WITHIN THE SCOPE OF ARTICLE 1301 OF THE TCC

Salvage reward⁶⁵ may be specified in the salvage contract. However, the main purpose of the salvage contract is to establish beyond doubt that the elements of salvage are present in the specific case and that the activity carried out constitutes salvage.⁶⁶ When salvage operations commence, it is often impossible to determine in advance the scope of the operation, its duration, its outcome, and the magnitude of the danger. At this stage, it is also difficult to determine the value of the ship and its cargo. Furthermore, due to time constraints, the aim is to reach an agreement as soon as possible and commence the salvage operation.⁶⁷ For this very reason, even if the parties enter into a salvage contract, they generally do not agree on the reward in advance.⁶⁸ If the salvage reward cannot

⁶⁴ See: Atamer, Kurtarma, 853.

⁶⁵ The general principles regarding salvage reward, the criteria for fixing or adjusting the reward by the court or arbitrator, the party liable for the reward, the liability of the consignee for the reward, the apportionment of the reward among multiple salvors or between the ship's crew and the salvor's other personnel, and the situations where the salvor may be deprived of the whole or part of the payment are regulated in detail in Articles 1304 to 1311 of the TCC. While the repealed TCC No. 6762, which did not contain an explicit provision regarding the debtor's liability for the reward, was in force, it was argued that no right of personal claim arose from salvage. See: İnci Kaner, 'Kurtarma Yardım Ücretine Dair' (1996) 1 Deniz Hukuku Dergisi 10, 10 et seq. For a critique of this view, see: Ergon Çetingil, 'Kurtarma ve Yardım Ücretinden Doğan Sorumlulukla İlgili Bazı Meseleler' (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 5, 6 et seq. See also: Kender, Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar, 39 et seq.

⁶⁶ Çakan Çavuş, 70.

⁶⁷ Sözer, 574; Ilgın, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler, 28.

⁶⁸ Wüstendörfer, 415; Rabe/Bahnsen, 1426 No. 37; Ilgın, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler, 28; Canan Ilgın, 'Kurtarma Yardım Hukukunda Tahkim' (2000) 5 Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan 267, 269; Sözer, 577, Gürlü, Kurtarma Ücreti, 165. See: C. Ilgın, 269 n. (6); Demir, Kurtarma, 129; Çakan Çavuş, 71. For information on LOF, see: Brice and Reeder, No. 8-01 et seq.; Rabe/Bahnsen, 1417 et seq. No. 15 et seq.; Ilgın, Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler, 29 et seq.; C. Ilgın, 278; Demir, Kurtarma, 139 et



be agreed upon after the completion of the salvage operation, it shall be determined in judicial or arbitral proceedings. If the parties determine the reward themselves after the salvage operation is completed, this means that they have entered into a second agreement regarding the reward. In other words, they determine the salvage reward, which they did not specify in the salvage contract, through a second contract. Is this contract determining the salvage reward subject to the provisions of TCC Art. 1301?

According to Article 7 of the 1989 Convention:

“A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

- (a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or
- (b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.⁶⁹

As can be seen, the convention addresses two situations in which the contract may be annulled or modified in two subparagraphs, a and b.⁷⁰ This approach clearly demonstrates that the situations described in both subparagraphs are independent of each other. Accordingly, for the first situation, where the contract may be annulled or modified, two conditions must be met simultaneously: The contract must have been entered into under undue influence or under the influence of danger, and its terms must be inequitable. In contrast, the condition required for the annulment or adaptation of the contract in the case regulated in subparagraph b is that the reward stipulated in the contract must be excessively high or low in relation to the service performed. As can be seen, the fact that the

seq.; Sözer, 574 et seq.; Aybay, *Deniz Hukuku*, 814 et seq.; Selek, 51 et seq.; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 175 et seq.; Çakan Çavuş, 76 et seq. On TOF, see: C. Ilgın, 270; Sözer, 575; Selek, 52 et seq. On the main methods for determining the reward in the contract, see: Dağ and Kula, 218 et seq.

⁶⁹ With regard to the legal equivalent of this provision in German law, namely, HGB § 584/II-2, Rabe/Bahnsen state that the provision applies in exceptional cases where the reward is agreed in the salvage agreement; that such a situation is encountered in ordinary service contracts that cannot be legally classified as salvage; in this case, it must be understood from the contract that the parties intended to subject their contract to the provisions regarding salvage. See: Rabe/Bahnsen, 1426 No. 37. For the view that the regulation is only valid in cases where the remuneration or calculation method was agreed upon before the salvage operation or at the beginning of the operation, see: Dağ and Kula, 228.

⁷⁰ Under German law, it is also regulated in two separate subparagraphs in HGB § 584/II, in accordance with the 1989 Convention.

contract was made under the influence of danger is not required as a condition in this subparagraph. It is necessary and sufficient that the agreed reward be disproportionate to the service performed. Furthermore, the term “contract” is used in the regulation, not “salvage contract”.⁷¹ This choice of term is also important. This is because the term “salvage contract” suggests an agreement concluded before or during the salvage operation, in which all other matters relating to the salvage operation are determined. In contrast, if, as in Turks 2015, the reward has not been determined in the salvage contract, the parties may subsequently conclude a second agreement regarding the reward. In our opinion, the term “contract” can be understood to cover this second contract, which is concluded later and only determines the salvage reward.

Looking at the preparatory work for the 1989 Convention, it is apparent that the debate surrounding this provision concerned the need to emphasize the mandatory nature of the provision in a way that leaves no room for doubt.⁷² The French delegation, while proposing that the mandatory nature of Article 7 be regulated in Article 7 itself, used the following statements: “We have to consider the annulment of contracts concluded under the influence of danger, which is a civil law provision. Furthermore, if the payment under the contract is considered excessive or, on the contrary, excessively small because of the services actually rendered, then it would be possible to come back to these provisions and adapt the contract, which is regularly done by the way by judges and those in charge of tribunals, and this is also provided for in the 1910 Convention. Therefore, these two provisions in article 5 (*later* 7) are fundamental and we are particularly attached to maintain these possibilities”.⁷³ The French delegate’s statements clearly demonstrate the independence of the two clauses.

In Article 1301 of the TCC, the two situations are not separated into subparagraphs in this manner. However, in the expression “if a salvage contract has been concluded under the misdirection or under the influence of danger, and its terms are found to be contrary to the principles of justice and fairness, or if the salvage remuneration is deemed excessively disproportionate to the services performed”, there is no justification for assuming that the condition of having

⁷¹ For the broader scope of the term “contract” compared to “salvage contract”, see: Demir, Kurtarma, 171 et seq.

⁷² See also: <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>> 209 et seq. accessed 24 September 2025.

⁷³ See.: <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>> 213 accessed 24 September 2025.



been agreed upon under the influence of peril also applies to the latter situation following the conjunction “or.” Since such an assumption would imply that a different approach from the source provision was adopted in Article 1301 of the TCC. However, the reasoning of the article states that “this provision, which was adopted from Article 7 of the 1910 Convention through paragraph 747 of the German Commercial Code before the 2001 amendment, into Article 1228 of the former Turkish Commercial Code No. 6762, has been retained in accordance with Article 7 of the 1989 Convention.” It is understood from the reasoning that Article 7 of the 1989 Convention has been preserved verbatim. In fact, it was expressly stated by Atamer, who was assigned by the Sub-Commission on Maritime Law to draft the provisions on salvage, that “when drafting the provisions of the TCC on salvage, the objective was to directly transpose the 1989 Convention; it was accepted that the provisions of the Convention and their translation in the TCC fully correspond; therefore, when applying the rules, if any inconsistency is identified between the source provision and the TCC provision, interpretation should be made directly according to the source provision unless the reasoning explicitly indicates a different approach.”⁷⁴

Article 1301 of the TCC also uses the term “salvage contract” rather than “contract.” However, the explanatory memorandum does not contain any explanation indicating that the use of this term instead of “contract” in the 1989 Convention was intended to limit the scope of the regulation to contracts based on when they were concluded and their content.

As stated above, this matter was also regulated under the heading “Amendment or Annulment of the Contract” in Article 1228 of the repealed TCC No. 6762. The current provision, while containing some changes, is largely parallel to Article 1228 of the repealed TCC No. 6762. Regarding Article 1228 of the repealed TCC No. 6762, Kender and Tekil explicitly stated that the condition that the contract be concluded under the influence of danger is not required for the provision that allows for adaptation and cancellation solely in relation to remuneration.⁷⁵ With regard to Article 1301 of the TCC, Sözer is of the opinion that each of the specified circumstances should be considered as a separate and independent cause.⁷⁶

⁷⁴ See.: Atamer, Kurtarma, 827, 831.

⁷⁵ See.: Kender, Denizde Kurtarma, 87; Tekil, Kurtarma, 195.

⁷⁶ Sözer, 570. Yazıcıoğlu states that this provision, taken from subparagraphs (a) and (b) of Article 7 of the 1989 Convention, “refers to two separate situations”; she does not mention the



The point to be emphasized here, is this: One of the few provisions that are mandatory in nature, both in the 1989 Salvage Convention and in the provisions of TCC Art. 1298 et seq., which incorporate the provisions of the Convention verbatim, is Article 7 of the 1989 Convention and Article 1301 of the TCC. In other words, in the 1989 Convention and subsequently in the TCC, particular importance has been attached to the mandatory nature of the regulation concerning the adaptation and annulment of the contract. However, if the salvage reward is not agreed upon in the salvage contract but is determined in a second contract concluded after the salvage operation has ended, it is accepted that this contract does not fall within the scope of TCC Art. 1301 of the TCC. Therefore, in our opinion, the contract concluded in accordance with the clause stipulating that the reward will be determined later, included in the salvage contract, is also subject to Article 1301 of the TCC. A reduction or increase in the reward determined in this second contract may be requested in accordance with Article 1301 of the TCC. In determining disproportion, the criteria for determining the reward are taken as a basis (TCC Art. 1305/1).

In doctrine,⁷⁷ it is noted that the provision on the adaptation or annulment of a salvage contract allows the judge broad discretion by not granting the contract absolute value; this approach is said to indicate that the concept of contract is given little deference in the context of salvage. Essentially, it can be said that this provision is consistent with the objectives of encouraging salvage activities while keeping them under control and preventing abuses.⁷⁸ Indeed, throughout the historical development of salvage law, courts have long had general authority to annul or adapt contracts in order to eliminate injustices that may arise from the inequality of the bargaining power between the parties regarding the circumstances and conditions under which the contract was made.⁷⁹ If it is accepted that a contract determining the salvage reward is subject not to Article

condition of being made under the influence of danger for the second situation. See: Yazıcıoğlu, 478. Selek treats the second situation as an independent cause and does not mention the condition that the contract must have been concluded under the influence of danger. See: Selek, 49. Similarly: Çakan Çavuş, 139 et seq. Çakan Çavuş addresses the condition of “under the influence of danger” together with “unfairness”; she examines the excessive disproportion of the remuneration in relation to the service under a separate heading and without referring to the condition of being made under the influence of danger.

⁷⁷ Kender, *Denizde Kurtarma*, 90, 95.

⁷⁸ Sözer, 570.

⁷⁹ Demir, *Kurtarma*, 170 et seq.; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 171.



1301 of the TCC but to general provisions,⁸⁰ taking into account that in the majority of salvage contracts the determination of the salvage reward is deferred, there would be little purpose in regulating this matter specifically within the historical development of salvage law.

Pursuant to Article 1315/3 TCC, “The salvaged vessel and other property may not be removed from the first port or place reached after the salvage operation is completed without the consent of the salvor until sufficient security is provided for the salvor’s claims.” In cases where the salvaged vessel is not yet free due to the inability to sail until adequate security is provided, it cannot be said, in our view, that a subsequent contract concluded shortly after the completion of the salvage operation to determine the salvage remuneration is entirely independent of the salvage operation and the initial salvage contract, or that its adjustment cannot be subject to Article 1301 of the TCC. Accordingly, if one of the most important and, in practice, dispute-prone elements of a salvage contract—the salvage remuneration—is determined by a contract concluded subsequently, while the vessel is still not free, regardless of how the parties designate it (for instance, as a “settlement protocol”), we are of the opinion that such a contract should also be subject to Article 1301 of the TCC, one of the very few provisions deemed to require a mandatory character.

CONCLUSION

If a salvage contract has been concluded, the circumstances under which such an agreement may be modified or annulled are regulated in Article 1301 of the TCC. The origin of this regulation is Article 7 of the 1989 Convention. The adaptation of the salvage agreement is more likely to be a matter of dispute in the context of salvage reward. However, in practice, the reward is not usually agreed upon in the salvage agreement; it is anticipated that the reward will be determined by the parties later; if the parties cannot agree, the dispute will be resolved through arbitration. Our study examines whether it is possible to adapt the agreement

⁸⁰ At this point, the application of Article 28 of the Turkish Code of Obligations (TCO) No. 6098 (OG 04.02.2011/27836) may come to mind. Pursuant to Article 28/1 of the TCO, “If there is a clear disproportion between the mutual performances in a contract, if this disproportion is achieved by taking advantage of the aggrieved party’s predicament or carelessness or inexperience, the aggrieved party may, depending on the circumstances, either notify the other party that it is not bound by the contract and request the return of its performance, or remain bound by the contract and request that the disproportion between the performances be remedied.” As can be seen, unlike Article 1301 of the TCC, this provision requires that the disproportion be achieved by taking advantage of the aggrieved party’s predicament or carelessness inexperience.

subsequently concluded by the parties to determine the salvage reward under TCC Art. 1301 and Art. 7 of the 1989 Salvage Convention; in other words, whether the agreement determining the reward is subject to the aforementioned provisions.

Very few provisions in either the 1989 Salvage Convention or in Art. 1298 et seq. of the TCC, which incorporates the provisions of the Convention verbatim, are mandatory in nature. Therefore, it is possible and valid for the parties to agree otherwise or to make different arrangements in the salvage contract regarding many provisions. One of the few mandatory provisions is Art. 7 of the 1989 Convention and Article 1301 of the TCC. In other words, in the 1989 Convention and subsequently in the TCC, particular importance has been attached to the mandatory nature of the regulation concerning the adaptation and annulment of the contract. If the salvage remuneration is not determined in the salvage contract and is instead agreed upon in a subsequent contract concluded after the completion of the salvage operation, and if it is assumed that such a contract does not fall within the scope of Article 1301 of the TCC, this would effectively allow the salvor, by including a provision in the standard form contract deferring the determination of the remuneration, to exclude one of the most dispute-prone elements of the salvage contract—the remuneration itself—from the scope of Article 1301. Therefore, in our opinion, the contract concluded later in accordance with the clause in the salvage contract stipulating that the reward will be determined later is also subject to Art. 1301 TCC. The adjustment of the reward determined in this second contract may be requested in accordance with Art. 1301 TCC.

BIBLIOGRAPHY

Abraham H J, *Das Seerecht* (4. Auflage, de Gruyter 1974)

Akan P, *Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları* (Kazancı 2005) (Geminin Enkaz Haline Gelmesi)

Akan P, 'Turkish Salvage Agreement (Turks 2015)', *Current Problems in International Maritime Law - Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A.N. Yiannopoulos*, Pınar Akan (ed), 25 ('Turks 2015')

Aybay A, Aybay A, Aybay G, and Aybay R, *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, Gündüz Aybay (ed) (Aybay Yayınları 1998)



Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (On İki Levha Yayıncılık 2017) ('Deniz Ticareti Hukuku')

— '1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma', *Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan*, Cilt 1 (2007) 807 ('Kurtarma')

Brice G and Reeder J, *Brice on Maritime Law of Salvage* (5. Edition Sweet Maxwell 2011)

Cebeci O, 'Salvage in Turkish Straits Under Turkish Practice', Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations (2012) 55

Czerwenka B, *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts* (Bundesanzeiger Verlag 2014)

Çakan Çavuş C, *Kurtarma Sözleşmeleri* (Adalet Yayınevi 2022)

Çetingil E, 'Kurtarma ve Yardım Ücretinden Doğan Sorumlulukla İlgili Bazı Meseleler' (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 5

Çetingil E ve Kender R ve Ünan A S ve Yazıcıoğlu E, 'TTK Tasarısının "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında' (2006) Deniz Hukuku Dergisi Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı 1

Dağ D S ve Kula N, 'Sözleşmeli Kurtarma ve Türk Milli Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme', (2022) 12 Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 191

Demir İ, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma* (Turhan Kitabevi 2010) (Kurtarma)

— 'Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri' (2011) 11 Deniz Hukuku Dergisi, 341

Günay M B, '1989 Tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nde Değişikliğe İlişkin Çalışmalar' (2012) 28 BATİDER 63

— 'Kurtarma Hukukunda Sualtı Kültür Varlıkları' (2010) 26 BATİDER 57

Gürler H E, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti* (Seçkin 2021) (Kurtarma Ücreti)



— ‘Deniz Ticaretinde Kurtarma Hukukunda Sorumluluk Kurtarmasına İlişkin Tartışmalar’ (2024) 10 İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1

Herber R, *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung* (2. Auflage, De Gruyter, 2016)

Ilgın C, ‘Kurtarma Yardım Hukukunda Tahkim’ (2000) 5 Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay Anısına Armağan 267

Ilgın S, ‘Kurtarma Hukukundaki Son Gelişmeler Açısından Lloyd’s Open Form (LOF) 1980-1990-1995’in İncelenmesi ve US. Open Form Salvage Agreement 1996 (Marshall V)’ (1997) 2 Deniz Hukuku Dergisi 27

İzveren A, *Deniz Ticaret Hukuku* (1966)

Kaner İ, ‘Kurtarma Yardım Ücretine Dair’ (1996) 1 Deniz Hukuku Dergisi 10

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (3rd edn, Filiz Kitabevi 2025)

Kender R, *Denizde Kurtarma-Yardım* (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre) (1962) (Denizde Kurtarma)

— ‘Kurtarma / Yardım Konusunda Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar’, (1999) 4 Deniz Hukuku Dergisi 35 (‘Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar’)

— ‘Harp Gemileri Tarafından Yapılan Kurtarma-Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı’, *Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan* (2003) 13 (‘Kurtarma Yardım Hizmetinde Ücret Hakkı’)

Rabe D ve Bahnsen K U, *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen* (5. Auflage, 2018)

Selek N, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri (On İki Levha Yayıncılık 2015)

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku II* (Vedat Kitapçılık 2016)

Tekil F, *Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım* (1966) (Kurtarma)

— *Deniz Ticareti Hukuku* (2nd edn, 1977) (Deniz Ticareti Hukuku)



Ünan S, 'Salvage in Turkish Straits Under Turkish Law and Practice', Recent Developments in Maritime Law: Papers Submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations (2012) 50

Wüstendörfer H, *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und des internationalen Rechts* (2. Auflage, Verlag J.C.B. Mohr (Paul Siebeck 1950)

Yazıcıoğlu E, Kender - *Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (17th edn, Filiz Kitabevi 2022)

Yetiş Şamlı K, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021)

Internet Resources:

<<https://www.bgbl.de>>

<<https://comitemaritime.org>>

<<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Convention-on-Salvage-1989.pdf>>

<https://commonwikimedia.org/wiki/File:Deutsches_Reichsgesetzblatt_1913_010_090.jpeg>

<<https://dejure.org/gesetze/HGB>>

<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/userfiles/editor/pdf/turks2015_tr.pdf>

<<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1197.pdf>>



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

*STATES' OBLIGATIONS ON CLIMATE CHANGE IN INTERNATIONAL
COURT ADVISORY OPINIONS: HOPE IN THE FACE OF ADVERSITY*

Arş. Gör Dr. Yeşim YILDIZ**

ÖZ

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

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 23.05.2025 / Kabul Tarihi: 25.09.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1704695.

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.

** Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı (yesimyildiz@sakarya.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-4428-6763).



danışma görüşlerinin iklim değişikliği hukuku için mihenk taşları olduğu ve iklim değişikliği hukukunun gelişmesine çok önemli katkılar sağlayacağı öngörülmektedir.

Anahtar Kelimeler: •İklim Değişikliği •İklim Değişikliği Danışma Görüşü •İklim Değişikliği Yargılamaları •Uluslararası Adalet Divanı •Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi

ABSTRACT

The balance of nature has been disrupted by human activity, and the resulting damage has led to the problem of climate change. Climate change, long ignored, has now become a matter requiring urgent attention. Action has been taken to halt this negative trend. While relevant legal regulations are being developed, legal proceedings are ongoing. This study was conceived in response to this urgent need. This study will examine the stances taken by both the International Tribunal for the Law of the Sea and the International Court of Justice regarding the obligations of states related to the climate emergency. The study aims to determine the impact of advisory opinions of international courts on states' obligations related to climate change on states' efforts to conflict climate change. The study utilizes studies and documents from the International Tribunal for the Law of the Sea and the International Court of Justice, as well as relevant literature on the subject. These courts responded positively to the advisory opinions and addressed the issue in considerable detail. As a result of the study, it is envisaged that advisory opinions will be cornerstones for climate change law and will make significant contributions to the development of climate change law.

Keywords: •Climate Change •Climate Change Advisory Opinion •Climate Change Trials •International Court of Justice •International Tribunal for the Law of the Sea

GİRİŞ

Karbonun içerisinde ısıyı hapsedebildiğinin keşfi 1850'lere¹ bu durumun ortalama sıcaklığı yükselterek iklim değişikliğine yol açacağı iddiası ise 1950'lere dayanmaktadır.² Ancak devletlerin çevreyle³ ve beraberinde iklim değişikliği ile ilgili farkındalıklarının artması⁴ uzun yıllar sonrasında olmuştur. İklim değişikliği devletlerin gündemine geç de olsa alınmıştır. Gelinek noktada ise iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinin azaltılması devletlerin acil eylem

¹ Mike Hulme, 'On the Origin of 'the Greenhouse Effect': John Tyndall's 1859 Interrogation of Nature' (2009) 64 (5) Weather 121, 121.

² Gilbert Norman Plass, 'The Carbon Dioxide Theory of Climate Change' (1956) 8 (2) Tellus 140, 140.

³ United Nations, Report of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm, 5-16 June 1972, UN Doc A/CONF.48/14/Rev.1.

⁴ United Nations General Assembly, Protection of global climate for present and future generations of mankind: resolution adopted by the General Assembly, 70th plenary meeting, 6 December 1988, UN Doc A/RES/43/53.



planları arasına alınmıştır.⁵ 1992’de gerçekleştirilen ve Rio Dünya Zirvesi olarak bilinen Birleşmiş Milletler (BM) Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda⁶ kabul edilerek 1994’te yürürlüğe giren BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS)’nin giriş bölümü taraf devletleri sera gazı emisyonlarının azaltılması ve sera gazı emisyonlarının yutaklarının korunması konusunda teşvik etmektedir.⁷

Devletler BMİDÇS’nin amaçlarını gerçekleştirmek için 1997 tarihli Kyoto Protokolü⁸ ve 2015 tarihli Paris Anlaşması⁹’nı kabul etmişlerdir. Bu doğrultuda devletler, küresel sıcaklıktaki artışı 2°C’nin altında tutmak ve mümkünse sıcaklık artışını sanayileşme öncesi dönemdeki seviyelerin 1,5°C üzeri ile sınırlandırmak için çaba göstereceklerini taahhüt etmiş¹⁰ ve sera gazı emisyonlarını azaltmak için hedefler koyarak mümkün olan en az düzeye indirerek bu yüzyılın ikinci yarısında sıfır emisyonu ulaşma hedefi belirlemişlerdir.¹¹ Ancak söz konusu hedeflerin gerçekleşmesini sağlama hususunda düzenleyici araçlar net bir şekilde belirlenmemiştir.¹² Dolayısıyla, devletlerin iklim değişikliğiyle ilgili hedeflerine ulaşabilmeleri için yükümlülüklerini ön plana çıkaracak mekanizmalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu gereksinimi sağlayacak en güzel mekanizmalar da gerek yerel gerekse uluslararası mahkemeler olmuştur.¹³ Böylece devletler üzerindeki baskı artmıştır.¹⁴

⁵ United Nations, United Nations Framework Convention on Climate Change, Bali Action Plan, Report of the Conference of the Parties on its thirteenth session, 3- 15 December 2007, 14 March 2008, UN Doc FCCC/CP/2007/6/Add.1, 3.

⁶ United Nations Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, Brazil, 3-14 June 1992.

⁷ *United Nations Framework Convention on Climate Change*, 1992.

⁸ *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*, 1997.

⁹ *Paris Agreement*, 2015.

¹⁰ *ibid* 2 (1) (a). madde.

¹¹ *ibid* 4. madde.

¹² United Nations General Assembly, Sixty-sixth session, 16th plenary meeting, 22 September 2011, UN Doc. A/66/PV.16, 27.

¹³ Sabin Center for Climate Change Law, ‘Climate Change Litigation Databases’ <<https://climatecasechart.com/>> s.e.t. 17 Nisan 2025.

¹⁴ *Chiara Sacchi ve diğerleri v Argentina* (UN Committee on the Rights of the Child, 8 October 2021); Maria Antonia Tigre, ‘It Is (Finally) Time for and Advisory Opinion on Climate Change: Challenges and Opportunities on a Trio of Initiatives’ (2024) 17 (3) *Charleston Law Review* 623, 625; *Urgenda Foundation v The Netherlands* [2015] HAZA C/09/00456689 (24 June 2015); *aff’d* (9 October 2018) (District Court of the Hague, and The Hague Court of



Yakın zamana değin uluslararası mahkemelerde iklim değişikliği konusu görüşülmemiştir. Ancak son yıllarda gerek uluslararası insan hakları mahkemeleri gerekse uluslararası mahkemelerde iklim adaleti çağrıları karşılık bulmaya başlamıştır.¹⁵ Çalışmada, uluslararası hukukta önemli bir kaynak teşkil etmeleri ve devletlerin sorumluluklarının tayininde ön plana çıkmaları sebebiyle Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi ve Uluslararası Adalet Divanı'nın verdiği danışma görüşleri mercek altına alınacak,¹⁶ iklim değişikliği hususunda devletlere yüklenen yükümlülüklerin yasal çerçevesi hakkında bilgi verilecektir. İnsan hakları boyutu ayrıca ele alınması gerektiği için yer verilmemiştir. İncelemede danışma görüşlerinin iklim değişikliği hususunda oluşturduğu etkiler ele alınacak ve görüşler sonrasındaki beklentiler çerçevesinde çalışma sonlandırılacaktır.

I. ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU MAHKEMESİ'NİN DANIŞMA GÖRÜŞÜ'NDE DEVLETLERİN İKLİM DEĞİŞİKLİĞİYLE İLGİLİ YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Uluslararası toplumun günümüze değin yaptığı en kapsamlı ve en detaylı düzenlemesi olan¹⁷ 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) Mahkemesi olarak görev yapan Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (UDHM) gerek BMDHS gerekse de kendisine yetki tanıyan

Appeal (on appeal)) (affirmed by the Supreme Court, 20 December 2019); *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz ve diğerleri v Switzerland* App no. 53600/20 (AİHM, 9 Nisan 2024).

¹⁵ Inter-American Court of Human Rights, Request for an Advisory Opinion on the Climate Emergency and Human Rights Submitted to the Inter-American Court of Human Rights by the Republic of Colombia and the Republic of Chile, 9 January 2023; Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in respect of Climate Change, 12 April 2023; Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin 9 Nisan 2024 tarihli Kararları (*Careme v France* App no. 7189/21 (AİHM, 9 Nisan 2024); *Duarte Agostinho ve diğerleri v Portugal ve diğerleri* App no. 39371/20 (AİHM, 9 Nisan 2024); *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz ve diğerleri v Switzerland* (n 14)); Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, Advisory Opinion, International Tribunal for Law of the Sea, 21 May 2024; Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion AO-32/25, Requested by the Republic of Chile and the Republic of Colombia Climate Emergency and Human Rights, 29 May 2025; International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Advisory Opinion, 23 July 2025.

¹⁶ Çalışmanın amacı doğrultusunda incelenen kararlar, konuyla ilgili mahkemelerce verilen tüm kararlar yerine uluslararası politikaya yön verme kabiliyeti daha üstün olan uluslararası mahkemelerin güncel kararlarıyla kısıtlı tutulmuştur.

¹⁷ Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk-II* (B. 6, Seçkin 2021) 32.



başkaca antlaşmalara ilişkin olarak görev yapmaktadır.¹⁸ Mahkeme'nin görev sahasını düzenleyen hükümlerin detaylı olması ise yukarıda bahsedilen İnsan Hakları Mahkeme'lerinin belirli haklar üzerinden iklim değişikliğine ulaşmaları yolundaki zorluklarla mukayese edildiğinde UDHM'nin daha hızlı yol alabilmesine olanak sağlamıştır. Bununla birlikte, Mahkeme'nin danışma görüşü verme yetkisi BMDHS ve Mahkeme Statüsü'nde Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi çerçevesinde düzenlenmiştir.¹⁹ Ancak BMDHS ve Mahkeme Statüsü'ndeki bu kısıtlayıcı düzenlemeye karşın Mahkeme'nin Usul Kuralları'na ilişkin 138. maddesi Sözleşme'nin amaçlarına ilişkin bir uluslararası anlaşma özel olarak Mahkeme'ye danışma görüşü amacıyla başvuruya izin veriyorsa Mahkeme'nin hukuki soruya ilişkin danışma görüşü verebileceğini düzenlemiştir. Aynı zamanda Mahkeme Statüsü'nün 21. maddesinde Mahkemenin yargı yetkisinin Sözleşme uyarınca kendisine sunulan tüm uyuşmazlıkları, tüm başvuruları ve Mahkeme'ye yargı yetkisi veren diğer herhangi bir anlaşmada özel olarak öngörülen tüm konuları kapsadığı kaleme alınmıştır. Bu durum Mahkeme'nin danışma görüşü vermesi yönünde bir ikilik oluşturmıştır.²⁰

Mahkeme'nin ilk danışma görüşü Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi'ne yöneltildiğinden bu ikiliği çözme imkanı oluşmamıştır.²¹ Fakat Alt Bölgesel Balıkçılık Komisyonu'nun kendi organları olan Bakanlar Konferansı'na ve Daimî Sekreteri'ne UDHM'ye danışma görüşü talebiyle başvurmasına izin veren ve böylelikle UDHM'yi yetkilendiren Sözleşmesi'ne istinaden²² Mahkeme 2015 yılında bu düğümü aşmanın yolunu "kendisine yargı yetkisi veren diğer herhangi bir anlaşmada özel olarak öngörülen tüm konular" üzerinden bulmuş ve ilk danışma görüşünü vermiştir.²³ Böylelikle ikiliğin kazanan tarafı Mahkeme'nin yalnızca Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi özelinde değil bizatihi kendisinin

¹⁸ Hilal Cecanpınar, *Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi: Usul Ve Pratik* (B. 1, Adalet 2023) 65-82.

¹⁹ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982, 159 ve 191. Madde; *Statute of International Tribunal for the Law of the Sea*, 1982, 40. madde.

²⁰ 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.

²¹ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion, 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, 10.

²² Cecanpınar (n 18) 73.

²³ Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, 4, para. 54-58.



de danışma görüşü verebilmesi olmuştur.²⁴ Yani Mahkeme danışma görüşü verme hususunda liberal bir duruşu tercih etmiştir. Mahkeme'nin bu duruşu iklim değişikliğinden etkilenen bazı devletlere güven vermiş ve Mahkeme'den görüş istenmiştir.²⁵ Mahkeme merakla beklenen talebi 21 Mayıs 2024'te sonuçlandırmıştır.²⁶ Bu doğrultuda aşağıda Mahkeme'nin konuya olan yaklaşımı detaylıca incelenecektir.

1. Küçük Ada Devletleri İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk Komisyonu Tarafından Talep Edilen Danışma Görüşü

İklim değişikliği sorununa katkısı en az olmakla birlikte aşırı hava olayları, mercan beyazlaması, balıkçılık ile deniz biyolojik çeşitliliğinin kaybı ve devletin yok olması riski de dahil olmak üzere en büyük yükü çekme ihtimaliyle karşı karşıya olan ada devletleri söz konusu varoluşsal tehdit ve uluslararası alandaki eylemsizlik karşısında ortak hareket etmeye karar vermişlerdir.²⁷ Bu çerçevede 2021 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı arifesinde İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk Konusunda Küçük Ada Devletleri Komisyonu (COSIS) kurmaya karar vermiş ve Anlaşma yapmışlardır.²⁸

Anlaşma'nın 1(3) maddesine göre:

“Komisyonun yetkisi, iklim değişikliğiyle ilgili uluslararası hukukun kuralları ve ilkelerinin tanımlanmasını, uygulanmasını ve kademeli olarak geliştirilmesini teşvik etmek ve buna katkıda bulunmaktır. Buna, Devletlerin deniz çevresinin korunması ve muhafazasına ilişkin yükümlülükleri ve bu tür yükümlülüklerin ihlaliyle ilgili uluslararası haksız fiillerden kaynaklanan zararlara ilişkin sorumlulukları dahildir ancak bunlarla sınırlı değildir.”

Yine Anlaşma'nın 2(2) maddesi ise şu şekildedir:

²⁴ Kuran and Gülçür (n 20) 14.

²⁵ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, Request, 12 December 2022.

²⁶ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15).

²⁷ Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, 'About COSIS' <<https://www.cosis-ccil.org/about>> s.e.t. 30 Ocak 2025.

²⁸ Agreement for the establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, 31 October 2021, Antigua ve Barbuda ile Tuvalu devleti Anlaşma'nın kurucusu olup akabinde sırasıyla Palau, Niue, Vanuatu ve Saint Lucia taraf olmuştur.

“Okyanusların sera gazı yutakları ve rezervuarları olarak temel önemi ve deniz ortamının Küçük Ada Devletleri üzerindeki iklim değişikliğinin olumsuz etkileriyle doğrudan ilişkisi göz önünde bulundurularak, Komisyon, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kapsamındaki herhangi bir hukuki soru hakkında Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’nden (“UDHM”) danışma görüşleri talep etme yetkisine sahiptir; bu, UDHM Statüsü’nün 21. maddesi ve Usul Kuralları’nın 138. maddesiyle uyumludur.”

Görüldüğü üzere Anlaşma UDHM’ne özel olarak yetki vermektedir ve Mahkeme’nin yargı yetkisi, Sözleşme uyarınca kendisine sunulan tüm anlaşmazlıkları, tüm başvuruları ve Mahkeme’ye yargı yetkisi veren herhangi bir diğer anlaşmada özel olarak belirtilen tüm konuları kapsadığından UDHM’nin yetki alanı içerisindedir.²⁹

Komisyon da bu yetkilendirmelere istinaden 26 Ağustos 2022’de düzenlediği üçüncü toplantısında, üyelerinin oy birliği ile verdiği kararla UDHM’den danışma görüşü istemeye karar vermiştir.³⁰ Buna göre:

“UDHM’den BMDHS’ne taraf devletlerin, XII. Bölüm kapsamındakiler de dahil olmak üzere; i) Atmosfere salınan insan kaynaklı/antropojenik sera gazı emisyonlarının neden olduğu okyanus ısınması ve deniz seviyesinin yükselmesi ve okyanus asitlenmesi de dahil olmak üzere iklim değişikliğinden kaynaklanan veya kaynaklanması muhtemel zararlı etkilerle ilgili olarak deniz çevresinin kirlenmesini önlemek, azaltmak ve kontrol etmek ve ii) okyanus ısınması, deniz seviyesinin yükselmesi ve okyanus asitlenmesi de dahil olmak üzere iklim değişikliğinin etkilerine karşı deniz çevresini korumak ve muhafaza etmek konusundaki özel yükümlülüklerin neler olduğunun cevaplanması istenmiştir.”³¹

İklim değişikliği ile ilgili davaların çoğunun hükümet dışı kuruluşlar (Sivil Toplum Kuruluşları), aktivistler (avukatlar dahil) ve diğer sivil toplum grupları tarafından başlatılıp, teşvik edilip, desteklendiği göz önünde bulundurulduğunda iklim değişikliği konusunda çalışma çerçevesinde ele aldığımız son davalar

²⁹ International Tribunal for the Law of the Sea, ‘International Agreements Conferring Jurisdiction on the Tribunal’ (List of Agreements) <<https://www.itlos.org/en/main/jurisdiction/international-agreements-conferring-jurisdiction-on-the-tribunal/>> s.e.t. 30 Ocak 2025.

³⁰ Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, ‘Cosis 2022 Annual Report’ October 2022 1, 15.

³¹ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 25) 2.



haricinde yerel mahkemelerin ön planda oldukları açıktır.³² Aynı zamanda UDHM'nin danışma görüşüne değin uluslararası mahkemelere başvuru mekanizması da yukarıda belirtilen aktörler vasıtasıyla olmuştur ve devletler eliyle başlatılmamıştır.³³ Ancak COSIS farklı bir yol izlemiş ve sırf UDHM'den danışma görüşü alabilmek için bir anlaşma yapmıştır.³⁴ Bu hamle yukarıda da bahsedilen UDHM'nin danışma yetkisine ilişkin Alt Bölgesel Balıkçılık Komisyonu'nun talebiyle ilgili verdiği liberal içtihadı hakkında iyi bilgiye sahip avukatlar tarafından hazırlanmıştır.³⁵ Ayrıca belki de devletleri böyle bir yargı yetkisi vermeyen bir anlaşma kapsamındaki bir konu hakkında UDHM'den danışma görüşü almak için yeni bir anlaşma yapmaya teşvik etmeye adaydır.³⁶

BMDHS'de Mahkeme'nin danışma görüşü verme konusundaki yetkisi için açık bir yasal dayanağın olmaması göz önüne alındığında, gelecekteki UDHM danışma görüşlerinin meşruiyetinin sorgulanması riski hususunda endişeler dile getirilmiştir.³⁷ Ancak bir yandan da başvuru ile bu konuları gündeme getirmek sadece hukuki rehberlik sağlamanın değil, devletlere bu soruları daha ciddiye almaları için bir miktar ahlaki baskı kurmanın en güzel yollarından biri olmuştur.³⁸ Nihayetinde hukuki zemin olarak aynı şekilde olmasa da UDHM'de Uluslararası Adalet Divanı (UAD) gibi danışma görüşü verme yetkisine sahiptir ve UDHM'nin de UAD gibi talebin ardındaki nedenleri ve argümanları dikkate almaktan kaçınarak yalnızca zorlayıcı nedenlerin varlığı halinde talebi reddetmesi makul olandır.³⁹ Bununla birlikte, COSIS'in kuruluş şekli, Anlaşma kapsamındaki danışma yetkisinin kapsamı ve devletlerin Mahkeme'ye yöneltilen soruların taslağının hazırlanmasına dahil olmaması sebebiyle Mahkeme'nin danışma görüşünde yetkisini tespit ederken kabul edilebilirlik

³² Joana Setzer and Catherine Higham, 'Global Trends in Climate Change Litigation:2022 Snapshot' (2022) London School of Economics and Political Science Policy Report 1, 9.

³³ Alina Miron, 'COSIS Request for an Advisory Opinion: A Poisoned Apple for the ITLOS?' (2023) 38 (2) International Journal of Marine and Coastal Law 1, 3.

³⁴ ibid 4.

³⁵ David Freestone, Richard Barnes and Payam Akhavan, 'Agreement for the Establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law' (2022) 37 (1) International Journal of Marine and Coastal Law 166, 175-178.

³⁶ Yoshifumi Tanaka, 'The Role of an Advisory Opinion of ITLOS in Addressing Climate Change: Some Preliminary Considerations on Jurisdiction and Admissibility' (2023) 32 (2) Review of European, Comparative and International Environmental Law 206, 211.

³⁷ Tigre (n 14) 638.

³⁸ Douglas Guilfoyle, 'Corrected Oral Evidence: UNCLOS: Fit for Purpose in the 21st Century?' (24 November 2021) International Relations and Defence Committee- House of Lords 1, 9.

³⁹ Tafsir Malick Ndiaye, 'The Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea' (2010) 9 (3) Chinese Journal of International Law Pages 565, 575.



iddialarına esaslı bir cevap vermesi beklenmiştir.⁴⁰ COSIS’in talebi zehirli bir elmaya benzetilmiş olsa da⁴¹ talebin arkasında yatan düşünce takdire şayandır ve iklim değişikliğiyle ilgili uluslararası bir mahkemeden oldukça detaylı bir şekilde tetkik edilmiş danışma görüşü almayı mümkün kılmıştır.

2. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’nin Komisyon Tarafından Talep Edilen Danışma Görüşü’nü Değerlendirmesi

UDHM Küçük Ada Devletleri İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk Komisyonu Tarafından Talep Edilen Danışma Görüşü’nde –başlığın devamında Danışma Görüşü olarak anılacaktır- yetki konusunu aşarken Alt Bölgesel Balıkçılık Komisyonu Tarafından Talep Edilen Danışma Görüşü’ne bol bol atıfta bulunarak üç konuda yargı yetkisinin bulunduğunu belirtmiştir: i) Sözleşme uyarınca Mahkeme’ye sunulan tüm “uyuşmazlıklar”; ii) Sözleşme uyarınca Mahkeme’ye sunulan tüm “başvurular” ve iii) Mahkeme’ye yargı yetkisi veren herhangi bir diğer anlaşmada özel olarak öngörülen tüm “konular”.⁴² Bahsi geçen tüm “konular” ifadesinin kendi başına Mahkeme’nin danışma yetkisi vermesini oluşturmadığını bu yetkinin anlaşmada özel olarak öngörülmesi gerektiğini belirten Mahkeme, Statü’nün 21. maddesi uyarınca, kendisine bu tür bir yargı yetkisi verenin tarafların Mahkeme’yi yetkilendirdiği “diğer anlaşma” olduğunu belirtmiştir. “Diğer anlaşma” Mahkeme’ye tavsiye yetkisi verdiğinde, Mahkeme “diğer anlaşma”da özel olarak öngörülen “tüm konular” ile ilgili olarak bu yargı yetkisini kullanma yetkisine sahip olmaktadır. Bu sebeple Mahkeme’nin danışma yetkisinin maddi hukuki temelini Statü’nün 21. maddesi ile COSIS Anlaşması oluşturmaktadır.⁴³ BMDHS’nin 138’inci maddesinin ise Mahkeme’ye danışma görüşü verme yetkisini sağlayan hukuki dayanak olmadığını ancak danışma görüşü vermenin ön koşullarını tayin ettiğini tespit eden Mahkeme, oldukça detaylı bir incelemeden sonra talebi değerlendirme yetkisinin bulunduğuna karar vermiştir.⁴⁴

⁴⁰ Miron (n 33) 21.

⁴¹ ibid.

⁴² *Statute of International Tribunal for the Law of the Sea*, 21. Madde; Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 85.

⁴³ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 84-89.

⁴⁴ ibid para. 93-109.



Mahkeme sonrasında danışma görüşü verme konusundaki takdir yetkisinin de sınırlarını çizmiştir. Küçük Ada Devletleri İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk Komisyonu’nun bu görüşü talep etmeye yetkili olduğunu ve kendisinin de danışma görüşü vermemesini gerektirecek bir sebep bulunmadığını tespit etmiştir. Komisyon’un bu davada kendi davranışlarıyla ilgili rehberlik aramadığını, bunun yerine Sözleşme’ye taraf devletlerin deniz çevresinin korunması ve muhafazası konusundaki yükümlülükleriyle ilgili olarak açıklık aradığını ve talebin geniş, soyut ve genel nitelikte sorular içerdiği için Mahkeme’nin yargısal işlevinin parametrelerini dikkatli bir şekilde ele alması gerektiğini ileri sürenler olmuştur. Ancak Mahkeme ise talepteki soruların oldukça açık ve spesifik olduğunu, bulgulara dayanak oluşturacak yeterli bilgi ve kanıtın sağlandığını düşünerek iklim değişikliğinin uluslararası alanda insanlığın ortak bir endişesi olarak kabul edildiğinin bilinci çerçevesinde Sözleşme’nin hükümlerini özellikle deniz çevresinin korunması ve muhafazası ile ilgili hükümlerini ve diğer ilgili uluslararası hukuk kurallarını yorumlayıp uygulayarak Sözleşme’ye taraf devletlerin belirli yükümlülükleri konusunda açıklık getirmek ve rehberlik sağlamakla yükümlü olduğuna karar vermiştir.⁴⁵

Görüldüğü üzere Mahkeme’nin kabul edilebilirlik iddialarına esaslı bir yanıt verdiğini söylemek yanlış olmayacaktır. UDHM bazı yazarların danışma görüşü verme hususundaki kısıtlayıcı anlayışı⁴⁶ yerine iklim değişikliğinin deniz hukuku için gerektirdiği hukuki konuları açıklığa kavuşturmayı seçerek danışma işlevini dar yorumlamamayı⁴⁷ ve yücelmek için mücadeleyle yoluna devam etmeyi tercih etmiştir.⁴⁸ Aynı zamanda bu genişlemeyi yaparken durumu fırsata

⁴⁵ ibid para. 110-122.

⁴⁶ Benoit Mayer, ‘International Advisory Proceedings on Climate Change’ (2023) 44 (1) Michigan Journal of International Law 41, 42; Massimo Lando, The Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea: Comments on the Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (2016) 29 (2) Leiden Journal of International Law 441, 441; Rozemarijn J. Roland Holst, ‘Taking the Current When It Serves: Prospects and Challenges for an ITLOS Advisory Opinion on Oceans and Climate Change’ (2023) 32 (2) Review of European, Comparative & International Environmental Law 217, 217-218; Tanaka (n 36) 208; Tom Ruys and Anemoon Soete, ‘Creeping’ Advisory Jurisdiction of International Courts and Tribunals? The Case of the International Tribunal for the Law of the Sea (2016) 29 (1) Leiden Journal of International Law 155, 155.

⁴⁷ Ndiaye (n 39) 581-582; Tigre (n 14) 722.

⁴⁸ Miron (n 33) 21.



çevirerek Alt Bölgesel Balıkçılık Komisyonu Tarafından Talep Edilen Danışma Görüşü’nde yeterince detaylandıramadığı temel yönleri⁴⁹ de ele almıştır.

Mahkeme, yetki konusuna açıklık getirdikten sonra, uygulanacak hukuki sorunların kapsamını ele alıp danışma görüşü istenen sorulara ayrı ayrı cevap vermiştir.⁵⁰ Mahkeme ilk sorunun Sözleşme kapsamındaki, insan kaynaklı sera gazı emisyonlarının neden olduğu iklim değişikliği ve okyanus asitlenmesinden kaynaklanan veya kaynaklanması muhtemel olan zararlı etkilerle ilişkili deniz kirliliğini önleme, azaltma ve kontrol etme yükümlülüklerine işaret ettiğini ancak sorunun formüle ediliş şeklinde bu yükümlülüklerin iklim değişikliği ve okyanus asitlenmesine zorunlu olarak uygulandığı varsayımına dayanarak hareket edildiğini tespit etmiş ve öncelikle bu varsayımı incelemiştir.⁵¹ UDHM, bir davranışın Sözleşme’de yer alan deniz çevresinin kirlenmesi fiilini oluşturabilmesi için kümülatif üç ölçüt tespit etmiştir: i) bir madde veya enerji olmalıdır; ii) bu madde veya enerji, insanlar tarafından doğrudan veya dolaylı olarak deniz çevresine girmelidir ve iii) bu tür bir giriş, zararlı etkilere yol açmalı veya açması muhtemel olmalıdır.⁵² Söz konusu kriterleri oldukça detaylı bir biçimde inceleyen Mahkeme⁵³ insan kaynaklı sera gazı emisyonlarının deniz çevresinin kirlenmesini oluşturduğu sonucuna varmıştır.⁵⁴

Mahkeme, deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin taraf devletlerin önleme, azaltma ve kontrol etme konusundaki özel yükümlülüklerini oldukça detaylı bir şekilde irdelemiştir.⁵⁵ Sözleşme’ye taraf devletlerin, madde 194/1 uyarınca insan kaynaklı sera gazı emisyonlarından kaynaklanan deniz kirliliğini önlemek, azaltmak ve kontrol altına almak ve bu bağlamda politikalarını uyumlu hale getirmek için “gerekli tüm önlemleri alma konusunda özel yükümlülükleri” olduğu sonucuna ulaşan Mahkeme bu yükümlülüğün standardının söz konusu emisyonlardan kaynaklanan deniz ortamına ciddi ve geri döndürülemez zarar

⁴⁹ Pierre Clement Mingozzi, ‘The Contribution of itlos to Fight Climate Change: Prospects and Challenges of the Cosis Request for an Advisory Opinion’ (2023) 3 (2) The Italian Review of International and Comparative Law 306, 323-324.

⁵⁰ Gökhan Candoğan, ‘ITLOS (Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi) İklim Değişikliği Görüşünü Açıkladı; Sera Gazı Salımları Deniz Çevresinin Kirlenmesidir’ (Üstad Dergisi, 21 Mayıs 2024) <<https://ustaddergi.com.tr/itlos-iklim-degisikligi/>> s.e.t. 7 Şubat 2025.

⁵¹ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 158.

⁵² ibid para. 161.

⁵³ ibid para. 162-178.

⁵⁴ ibid para. 179.

⁵⁵ ibid para. 180-367.



verme risklerinin yüksek olması göz önüne alındığında “katı” olduğunu tespit etmiştir.⁵⁶ Mahkeme ayrıca madde 194/2 uyarınca sınıraşan kirlilik çerçevesinde de taraf devletlerin özel bir yükümlülüğü olduğunu belirtmiş ancak bu yükümlülüğe uygulanacak olan standardın madde 194/1’e uygulanacak olandan “daha katı” olabileceğini kabul etmiştir.⁵⁷ BMİDÇS, Paris Anlaşması ve Ulusal Yetki Alanı Dışındaki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımı Sözleşmesi’ne sıkça atıfta bulunan Mahkeme taraf devletlerin bu özel yükümlülüğü yerine getirebilmesi yolunda; i) uygun kanun ve tüzükler çıkarma; ii) bilimsel bilgiye dayalı kurallar, standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar ve prosedürlerin formüle edilmesi ve detaylandırılmasında işbirliği yapma ve bilimsel kriterler oluşturma; iii) deniz kirliliğini ele almanın bir yolu olarak izleme, raporlarını yayınlama ve çevresel etki değerlendirmeleri yapma ve iv) bu tür emisyonlardan kaynaklanan kirlilik risklerinin veya etkilerinin izlenmesinden elde edilen sonuçları yayınlamak veya yayılması için yetkili uluslararası kuruluşlara iletmek yükümlülükleri altında olduklarını belirtmiştir.⁵⁸

İlk soruyu cevapladıktan sonra ikinci soruya geçen Mahkeme, bu sorunun ilk soru ile bağlantılı olduğunu belirterek çözümlemesinde ilk soruya verdiği cevaplara atıfta bulunmuştur. UDHM ikinci sorunun cevabının bir kısmının ilk soruda verildiğini ifade ederek ikinci sorunun ilk sorudan daha kapsamlı olduğunun altını çizmiş ve ilk soruda yer almayan yükümlülükleri tespit etmeye koyulmuştur.⁵⁹ Sözleşme’nin taraf devletlere deniz ortamını koruma ve muhafaza etme konusunda genel bir yükümlülük yüklediği sonucuna varan Mahkeme bu yükümlülüğün tüm deniz alanlarına uygulanacağını ve okyanus ısınması, deniz seviyesinin yükselmesi ve okyanus asitlenmesi gibi iklim değişikliği etkileri de dahil olmak üzere deniz ortamının her türlü bozulmasıyla mücadele etmek için ileri sürülebileceğini belirtmiştir.⁶⁰ UDHM yükümlülüğün deniz ortamının bozulduğu durumlarda deniz yaşam alanlarını ve ekosistemlerini eski haline getirmeyi de içerebileceğini vurgulamış ve devletlerin kendi yargı yetkilerinin bulunduğu alanın yanı sıra denetimleri altında bulunan devlet dışı aktörlerin de bu önlemlere uymasını sağlama yükümlülüğü altında olduklarını

⁵⁶ ibid para. 243.

⁵⁷ ibid para. 258.

⁵⁸ ibid para. 259-367.

⁵⁹ ibid para. 369-372.

⁶⁰ ibid para. 386-387.



ifade etmiştir.⁶¹ Taraf devletlerin tehdit edilen türleri korumak için özel bir yükümlülük altında bulunduklarını belirten Mahkeme devletlerin, koruma ve muhafaza etme yükümlülükleri çerçevesinde, anlaşmaya varma, işbirliği yapma ve iyi niyetle istişarede bulunma yükümlülüğü ile sorumlu olduklarına dikkat çekmiştir.⁶² Sonuç bölümünde hem danışma görüşü verme yetkisine ilişkin hem de danışma görüşü talebinde sunulan soruların yanıtlarına ilişkin oy birliğiyle karar aldığı için altını çizen Mahkeme, soruların yanıtlarını kısaca özetleyerek davayı sonlandırmıştır.⁶³

UDHM Başkanı Albert Hoffmann'ın 21 Mayıs 2024 tarihinde, UDHM merkezinde açıkladığını bu 153 sayfalık hayli detaylı olan danışma görüşü kuşkusuz hem devletlerin yükümlülükleri hem de UAD tarafından yeni verilen danışma görüşü konusunda yol gösterici niteliktedir.⁶⁴ Mahkeme, iklim değişikliği ile ilgili kabul edilen diğer sözleşmelerdeki yükümlülüklerin BMDHS bağlamında yükümlülük doğurmasına engel olmadığını kabul edip özel yükümlülükleri sıraladığından danışma görüşünde yer alan yükümlülüklerin, hükümlerinin çoğunun örf ve adet hukukunun bir parçası olarak kabul edilen Sözleşme'nin tarafı olmayan devletler bakımından da etki oluşturması muhtemel görünmektedir.⁶⁵

Mahkeme gerekli özen yükümlülüğü standardının katı olduğunu belirtmiş ancak söz konusu standardın katılığına dair ihtiyatlı yaklaşımda bulunulması gerektiği haricinde ipucu vermemiştir. Söz konusu sebeple gerekli özen yükümlülüğü (*due diligence*) hususundaki özel yükümlülüğün standardının belirsizliği aşırı genişlik ve yetersiz kapsayıcılık tehlikelerini aynı anda oluşturmaktadır.⁶⁶ Cheigh'nin haklı olarak belirttiği üzere, UDHM'nin Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi

⁶¹ ibid para. 388-400.

⁶² ibid para. 401-436.

⁶³ ibid para.441.

⁶⁴ Candoğan (n 50).

⁶⁵ Korey Silverman-Roati and Maxim Bönnemann, 'The ITLOS Advisory Opinion on Climate Change: An Introduction into the Joint Blog Symposium' (Verfassungsblog, 22 May 2024) <<https://verfassungsblog.de/the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 15 Şubat 2025.

⁶⁶ Diane Desierto, '“Stringent Due Diligence”, Duties of Cooperation and Assistance to Climate Vulnerable States, and the Selective Integration of External Rules in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and International Law' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 3 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/stringent-due-diligence-duties-of-cooperation-and-assistance-to-climate-vulnerable-states-and-the-selective-integration-of-external-rules-in-the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change-and-inte/>> s.e.t. 18 Şubat 2025.



tarafından verilen Danışma Görüşü'ne göz atmak tarafımızca da faydalı görülmüştür.⁶⁷ Daire Kişi ve Kuruluşları Destekleyen Devletlerin Bölge'de Gerçekleştirilen Faaliyetlere Bağlı Sorumlulukları ve Yükümlülükleri hakkında verdiği Danışma Görüşü'nde özen yükümlülüğünün bir sonuç yükümlülüğü değil, davranış yükümlülüğü olduğunu belirtmiş ve gereken sonucu elde etmek için yeterli araçları kullanma, mümkün olan en iyi çabayı gösterme, elinden gelenin en iyisini yapma yükümlülüğü olduğunu kabul etmiştir.⁶⁸

Özen yükümlülüğünün içeriği eşyanın doğası gereği net çizgilerle belirlenememektedir çünkü belirli bir anda yeterince titiz olduğu düşünülen önlemler, örneğin yeni bilimsel veya teknolojik bilgi ışığında yeterince titiz olmayabilecektir. Bu sebeple özen yükümlülüğü zaman içerisinde değişebilen bir kavramdır.⁶⁹ Ancak Mahkeme'nin Küçük Ada Devletleri İklim Değişikliği ve Uluslararası Hukuk Komisyonu Tarafından Talep Edilen Danışma Görüşü'nde özen yükümlülüğü hususundaki katılımın standardına yönelik çevre hukuku düzenlemelerinden aşına olunan ihtiyat ilkesine atıfta bulunması açıklayıcı olmasa da yol gösterici bir unsur olarak ele alınabilir.⁷⁰ Devletin kendi yargı yetkisi içerisindeki çevresel hasara da uzanabilmesi yönüyle sınır aşan çevresel zarara yol açmama yükümlülüğünden daha geniş bir kavram olduğu kabul edilen⁷¹ ihtiyat ilkesinin "katı" standart için bir eşik olarak kabul edilmesi varsayımında zarara neden olan faaliyetlerin etkilerinin olasılığı ve şiddetine ilişkin bilimsel kanıtlar yetersiz olsa bile devletin yükümlülüğünün doğacağı söylenecektir.⁷²

Katılık standardı çerçevesinde başvurulabilecek bir başka kaynak da Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun 2001 yılında kabul ettiği Tehlikeli Faaliyetlerden Kaynaklanan Sınır Aşan Zararların Önlenmesine İlişkin Taslak Maddeler'dir.⁷³ Taslak Maddeler'in 1. maddesi mevcut maddelerin uluslararası hukuk tarafından yasaklanmamış, fiziksel sonuçları nedeniyle önemli sınır aşan zarara yol açma

⁶⁷ Eugene Cheigh, 'Understanding Stringent Due Diligence in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change' (2024) 54 (11) Environmental Law Reporter 10924, 10929.

⁶⁸ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion, 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, 10, para. 110.

⁶⁹ ibid para. 117.

⁷⁰ Cheigh (n 67) 10930.

⁷¹ ibid 10931.

⁷² Nükhet Turgut, 'İhtiyat İlkesi' (1996) 45 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 67, 68-69.

⁷³ Cheigh (n 67) 10931.



riski taşıyan faaliyetlere uygulanacağını kabul etmiştir.⁷⁴ Faaliyetin kendisi yasaklanmış olmasa dahi sınır aşan zarara yol açıyorsa devletin bu zarardan sorumlu tutulabilmesi yönündeki bu kabul, kolay oluşmamış ve hazırlık çalışmalarında ve doktrinde çokça tartışılmıştır. Ancak düzenleme sınır aşan zarara neden olan risk içeren faaliyetten etkilenmesi muhtemel olan devletin kaynak devletten faaliyetin hukukiliğine bakılmaksızın önleme yükümlülüğüne uyma talebinde bulunmasına olanak sağladığından risk yönetimiyle ilgili oldukça yol gösterici niteliktedir.⁷⁵ Söz konusu düzenlemenin Danışma Görüşü'nde yer alan özen yükümlülüğü kapsamında standart teşkil etmesi halinde devletler uluslararası hukuk tarafından yasaklanmamış fiillerinden dahi sorumlu hale gelebileceklerdir.⁷⁶ İlerici bir yorum olarak, Danışma Görüşü'nün devletlerin kendi yargı yetkilerinin bulunduğu alanın yanı sıra denetimleri altında bulunan devlet dışı aktörlerin de bu önlemlere uymasını sağlama yükümlülüğü getirdiği göz önünde bulundurularak devletlerin kendi emisyon yoğunluklu faaliyetlerini üçüncü devletlere devrederek bu yükümlülüğün kurtulmaya çalışmaları da iştirak kapsamında sorumluluklarını doğurabilecektir.⁷⁷

Mahkeme'nin Sözleşme'nin yorumlanmasında birçok dış kaynağa başvurmuş olmasına rağmen insan hakları hukuku alanından faydalanmaktan oldukça uzak durduğunu iddia edenler olsa da⁷⁸ tarafımızca görüşte Mahkeme'nin tabiatı gereği atıfta bulunabileceği kaynaklara yeterince başvurduğu düşünülmektedir. Danışma görüşleri bağlayıcı bir güce sahip olmasa da, gelecekteki yargı kararlarını ve devam eden iklim davalarını etkileyebilecek niteliktedir.⁷⁹ UDHM'nin danışma görüşlerinin bağlayıcı olmamaları sebebiyle göz ardı

⁷⁴ Draft articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, with commentaries 2001, Article 1.

⁷⁵ Ayşe Nur Tütüncü, 'Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun 53'üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Kaynaklanan Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış' (2011) 22 (2) Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 889, 895-896.

⁷⁶ Cheigh (n 67) 10932.

⁷⁷ Shun Ming Yau, 'Complicity for Wrongful Greenhouse Gas Emissions as a Form of Extraterritorial State Responsibility for Climate Change' (2024) 9 Environmental Law and Practice Review 191, 229.

⁷⁸ Desierto (n 66); Khaled Elmahmoud, 'The ITLOS Advisory Opinion: Human Rights as a Withered Branch of International Law?' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/the-itlos-advisory-opinion-human-rights-as-a-withered-branch-of-international-law/>> s.e.t. 23 Şubat 2025.

⁷⁹ Tigre (n 14) 722.



edilemeyeceklerini, hukuki etkiye sahip olduklarını kabul etmiştir.⁸⁰ Bu sebeple Danışma Görüşü'nün hukuki söylemler için yeni bir referans noktası oluşturacağı aşikârdır.⁸¹ Görüş yalnızca karşılaştığı durumu değil, aynı zamanda iklim değişikliği ve sera gazı emisyonundan kaynaklanan deniz çevresi hasarı ve kirliliğinden muzdarip tüm devletleri iyileştiren bir ilaç olarak hizmet edebilecek niteliktedir⁸² ve hem küresel hem de ulusal düzeyde önemli bir itici güç teşkil etmektedir.⁸³

II. ULUSLARARASI ADALET DİVANİ'NİN DANIŞMA GÖRÜŞÜ'NDE DEVLETLERİN İKLİM DEĞİŞİKLİĞİYLE İLGİLİ YÜKÜMLÜLÜKLERİ

BM'nin asli yargı organı sıfatıyla hareket eden UAD uluslararası hukuk disiplininin şekillenmesinde rol alan ana aktörlerden birini teşkil etmektedir. Danışma görüşü hususunda ise izlenecek usul BM Şartı'yla⁸⁴ ortaya konmuştur. Divan'dan herhangi bir hukuki sorun konusunda görüş istemeye yetkili kurumlar BM Genel Kurulu ile BM Güvenlik Konseyi'dir.⁸⁵ Şimdiye değin kendisinden 29 konuda danışma görüşü istenen Divan, birbirinden oldukça farklı içeriklerdeki bu talepleri cevaplamıştır.⁸⁶ Divan'ın çalışmada incelenen danışma görüşü hariç⁸⁷ karara bağladığı diğer danışma görüşlerinde çevre hakkı veya iklim değişikliğini doğrudan ele alan yahut bu hususlarla ilgili yol haritası oluşturabilecek herhangi bir değerlendirmesi bulunmamaktadır.⁸⁸ Bununla birlikte Güvenlik Konseyi ve Genel Kurul'a tanınan genel yetki kuralı uyarınca

⁸⁰ Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary Between Mauritius and Maldives in the Indian Ocean (Mauritius v Maldives) (Preliminary Objections, Judgement of 28 January 2021) para. 193-205.

⁸¹ Andrea Longo, 'Beyond Climate Change Obligations: Which Lessons from the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and Ocean Acidification for the Progressive Development of the Law of the Sea?' (2025) 27 International Community Law Review 112, 133; Holst (n 46) 225.

⁸² Jianping Guo, Wanqiang Li and Haoyu Tian, 'The climate advisory opinion: A medicine with side-effects?' (2023) 156 Marine Policy 1, 1.

⁸³ Arooba Mansoor, 'The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law' (2024) 8 RSIL (Research Society of International Law) Law Review 172, 181.

⁸⁴ *Charter of the United Nations*, 1945.

⁸⁵ *ibid* madde 96(1).

⁸⁶ Advisory proceedings, International Court of Justice <<https://www.icj-cij.org/advisory-proceedings>> s.e.t. 5 Mart 2025.

⁸⁷ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15).

⁸⁸ Advisory proceedings, International Court of Justice <<https://www.icj-cij.org/advisory-proceedings>> s.e.t. 5 Mart 2025.

Divan'ın bu hususlarla ilgili her türlü değerlendirmede bulunabileceğine dair şüphe yoktur.⁸⁹ Nitekim Divan'ın henüz çok taze olan iklim değişikliğiyle ilgili danışma görüşündeki tavrı da bu duruşu desteklemiştir.⁹⁰

UAD'nin iklim değişikliği konusunda kilit bir role sahip olduğu danışma görüşünün verilmesinden çok öncelerinde de dile getirilmiştir.⁹¹ Belirtmek gerekir ki Divan'ın incelenen karara değin danışma görüşü çerçevesinde değerlendirmede bulunmamış olması çekişmeli yargı kapsamında da değerlendirmede bulunmadığı anlamına gelmemektedir. UAD'nin çevre hukukuna dolaylı yahut doğrudan katkıda bulunduğu birçok karar bulunmaktadır.⁹² Divan güncel olarak vermiş olduğu Arjantin'in Uruguay'a karşı başvuruda bulunduğu 2010 tarihli Uruguay Nehri Üzerindeki Selüloz Fabrikaları Davası'nda çevresel etki değerlendirilmelerinin uluslararası hukuktaki statüsüne ilişkin önemli tespitlerde bulunmuştur.⁹³ İklim değişikliğiyle ilgili olarak doğrudan olmasa da karbon tutulması ve hava kalitesinin bozulmasını gündemine alarak çevresel zarar sebebiyle verilen tazminata hükmedilen ilk karar olan Kosta Rika'nın Nikaragua'ya karşı başvuruda bulunduğu 2018 tarihli Nikaragua'nın Sınır Bölgesinde Gerçekleştirdiği Belirli Faaliyetler Davası da iklim değişikliği ile ilgili başvurulabilecek temel değerlendirmeler barındırmaktadır.⁹⁴ Çekişmeli yargı davaları önemli olsa da, çalışmada incelenen kararlara değin, uluslararası çevre hukukundaki hareketliliğin çoğu -özellikle uluslararası iklim değişikliği hukuku- çok taraflı antlaşmaların ve yumuşak hukuk araçlarının geliştirilmesi ve detaylandırılması yoluyla, yargılama alanından ziyade müzakere alanında

⁸⁹ Mahasen Mohammad Aljaghoub, *The Advisory Function of the International Court of Justice 1946-2005* (B. 1, Springer 2006) 40-45.

⁹⁰ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 38-43.

⁹¹ Daniel Bodansky, 'The Role of the International Court of Justice in Addressing Climate Change: Some Preliminary Reflections' (2017) 49 *Arizona State Law Journal* 689, 689-691.

⁹² Meltem İneli Cığer, *İklim Değişikliği ile Mücadelede Devletlerin Farklılaştırılmış Sorumlulukları ve Uluslararası Hukukta Ortak Fakat Farklılaştırılmış Sorumluluklar İlkesi* (B. 1, Yetkin 2022); Neslihan Özkerim Güner, *İklim Değişikliği Nedeniyle Devletlerin Sorumluluğu* (B. 1, 2018 Yetkin) 60- 110; Sercan Reçber, 'Uluslararası Adalet Divanı'nın Uluslararası Çevre Hukukuna Katkısı Ve Pulp Mills Kararının Değerlendirilmesi' (2024) 26 (2) *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 1535, 1540.

⁹³ *Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay)*, Judgment, I.C.J. Reports 2010, 14, para. 204-205.

⁹⁴ *Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua)*, Compensation, Judgment, I.C.J. Reports 2018, 15, para. 85.



gerçekleşmiştir.⁹⁵ Ancak gerek UDHM gerek UAD gerekse de insan hakları mahkemelerinin güncel kararları bu gidişatı değiştirmiştir.⁹⁶

Divan'a iklim değişikliği sebebiyle başvuru hususu ile ilgili ilk fıkri açıklama Palau Cumhurbaşkanı Johnson Toribiong'dan gelmiştir. Toribiong 2011 yılında BM Genel Kurul'unun olağan toplantısında Marshall Adaları ile birlikte sera gazı emisyonlarından kaynaklanan yükselen deniz seviyelerinin adalarını sular altında bırakma tehdidi oluşturduğu bir ortamda, iklim değişikliğinin etkileri hususunda danışma görüşü talep edeceklerini açıklamıştır.⁹⁷ Palau'nun açıklamaları uluslararası konferanslarda desteklenmiş⁹⁸ Uluslararası Doğa Koruma Birliği'nin 2016 tarihli Dünya Koruma Kongresi'nde alınan kararlar tekrar edilmiştir.⁹⁹ Ancak devletler bu fıkri harekete dökmemişlerdir.¹⁰⁰ Aynı zamanda hacim olarak yüksek seviyede sera gazı emisyonu yayan devletlerin Divan'a gitmek konusundaki isteksizliği konunun çekişmeli yargıya taşınmasının önünde fıkri bir bariyer olarak kalmıştır.¹⁰¹

Palau'nun danışma görüşü konusundaki çıkışı Güney Pasifik Üniversitesi'nin Vanuatu Kampüsü'nde son sınıf hukuk öğrencilerine ilham kaynağı olmuş ve çevre hukuku dersinde müfredat dışı bir proje hazırlamaya girilmişlerdir. Bu minvalde öncelikle Pasifik ada devletlerinin uluslararası hukuk çerçevesinde başlatabileceği en üretken hukuki davranışı grup arasında tartışmak ve ikinci olarak, Pasifik Ada Forumu liderlerine onları ikna etmeye yönelik mektuplar ve bir brifing hazırlamaktan oluşan iki aşamalı bir hazırlık yapmışlardır. Pasifik Ada Liderleri 2019 yılında öğrencileri yeterince dikkate almadığında ise öğrenciler vazgeçmemiş ve "Pasifik Adaları Öğrencileri İklim Değişikliğiyle Mücadele Ediyor" isimli bir örgüt kurarak kısa sürede UAD'nin iklim değişikliği görüşü için küresel bir gençlik kampanyasına dönüşmüştür. Nihayetinde

⁹⁵ Bodansky (n 91) 691.

⁹⁶ Bkz. Dipnot 15.

⁹⁷ United Nations News: Global Perspective Human Stories, 'Palau Seeks UN World Court Opinion on Damage Caused by Greenhouse Gases' <<https://news.un.org/en/story/2011/09/388202> > s.e.t. 9 Mart 2025.

⁹⁸ Philippe Joseph Sands, 'Climate Change and the Rule of Law' (2016) 28 (1) Journal of Environmental Law 19, 19.

⁹⁹ The International Union for Conservation of Nature, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Principle of Sustainable Development in View of the Needs of Future Generations, 1-10 September 2016, IUCN Doc WCC-2016-Res-079-EN.

¹⁰⁰ Bodansky (n 91) 689.

¹⁰¹ Mayer (n 46) 4.



gençlerin oluşturduğu bu harekete devlet yönetimleri de destek vermiştir.¹⁰² Vanuatu önderliğinde pasifik devletlerinin BM ile yaptıkları iç müzakereler ve istişare yoluyla 2023 yılında BM Genel Kurulu'nun 77. oturumunda UAD'den devletlerin iklim değişikliğiyle ilgili yükümlülükleri hakkında bir danışma görüşü sunulmasını talep etmeye karar vermiştir.¹⁰³ Genel Kurul tarafından 29 Mart 2023'te danışma görüşüne başvurma kararı alınmıştır.¹⁰⁴ Talep vakit kaybetmeden 12 Nisan 2023'te Divan'a iletilmiştir.¹⁰⁵ Büyük bir beklentiyle beklenen danışma görüşü 23 Temmuz 2025'te açıklanmıştır.¹⁰⁶ Söz konusu talep, Divan'dan beklentiler ve Divan'ın konuya olan yaklaşımı aşağıda detaylı olarak incelenecektir.

1. Devletlerin İklim Değişikliğiyle İlgili Yükümlülükleri Hakkında Danışma Görüşü Talebi

Vanuatu'nun danışma görüşü alabilme olasılığına yönelik tavrı 2018 itibariyle başlamıştır. Kendi devletinde başlayan öğrenci hareketine 13-16 Ağustos 2019'da Tuvalu'da düzenlenen 50. Pasifik Adaları Forumu'nda destek olmuş ve danışma görüşü talep etme konusunu gündeme getirmiştir.¹⁰⁷ Öğrenci hareketi ve devletindeki avukatların destekleriyle yoluna devam eden Vanuatu Başbakanı Bob Loughman BM Genel Kurulu'nun 2021'de düzenlenen 76. oturumunda devletlerin iklim değişikliğinin olumsuz etkilerine karşı mevcut ve gelecek nesillerin haklarını koruma görevlerine ilişkin bir soru sorulması olasılığını gündeme getirmiştir.¹⁰⁸ En nihayetinde filiz veren girişimlerin sonucunda BM

¹⁰² Kalinga Seneviratne, 'University Project was Catalyst for Key UN Climate Vote' (University World News: The Global Window on Higher Education) <<https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20230405084811458>> s.e.t. 9 Mart 2025.

¹⁰³ United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 1 March 2023, UN Doc A/77/L.58.

¹⁰⁴ United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Resolution adopted by the General Assembly on 29 March 2023- Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 4 April 2023, UN Doc A/RES/77/276.

¹⁰⁵ Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in respect of Climate Change (n 15).

¹⁰⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15).

¹⁰⁷ Forum Communiqué, Fiftieth Pacific Islands Forum, Funafuti- Tuvalu, 13-16 August 2019, para. 16.

¹⁰⁸ Bob Loughman, Prime Minister of Vanuatu in United Nations General Debate, 76th Session on 25 September 2021 <<https://webtv.un.org/en/asset/k1g/k1grmwnykh>> s.e.t. 13 Mart 2025.



Genel Kurulu tarafından alınan danışma görüşüne başvurma kararı BM tarihinde bir ilke yol açmış ve tüm BM üye devletleri kararı kabul etmiştir.¹⁰⁹

UAD'den danışma görüşü istenen sorular ise şunlardır: Özellikle BM Şartı, Medeni ve Siyasi Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme, Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme, BMİDÇS, Paris Anlaşması, BMDHS, gerekli özeni gösterme yükümlülüğü, İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nde tanınan haklar, çevreye ciddi zarar verilmesini önleme ilkesi ve deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüğü dikkate alınarak, a) Devletlerin, uluslararası hukuk uyarınca, devletler, mevcut ve gelecek nesiller için iklim sistemini ve çevrenin diğer kısımlarını insan kaynaklı sera gazı emisyonlarından korumayı sağlama yükümlülükleri nelerdir? ve b) Devletlerin, fiilleri ve ihmalleri ile iklim sistemine ve çevrenin diğer kısımlarına önemli zararlar vermelerinin bu yükümlülükler uyarınca; i) coğrafi koşulları ve gelişmişlik düzeyleri nedeniyle iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinden zarar gören veya özellikle etkilenen yahut bunlara karşı özellikle savunmasız olan gelişmekte olan küçük ada devletleri de dahil olmak üzere devletler ve ii) iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinden etkilenen mevcut ve gelecek nesillerin halkları ve bireyleriyle ilgili hukuki sonuçları nelerdir?¹¹⁰ Uluslararası Adalet Divanı'nın bu sorulara vereceği cevaplara dair beklentiler bir hayli yoğun olmuştur. Divan'ın henüz çok yeni olan değerlendirmesi ise aşağıda beklentiler ve sonuç temeli üzerine detaylıca incelenecektir.

2. Uluslararası Adalet Divanı'nın BM'ye Üye Tüm Devletler Tarafından Talep Edilen Danışma Görüşü'nü Değerlendirmesi

Divan'a danışma görüşü için yapılan başvurusu sonrasında Mahkeme Başkanı 20 Nisan 2023'te bir kararname çıkararak, devletler ve örgütlerin yazılı beyanda bulunması için öngörülen yargısal süreci açıklamıştır.¹¹¹ Devletler ve örgütler tarafından oldukça fazla katılım olması üzerine Divan yazılı beyanda bulunma süresini üç kez uzatmıştır.¹¹² Kamuya açık olarak yapılacak olan duruşmaların 2

¹⁰⁹ Thomas Burri, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: A Data Analysis of Participants' Submissions' (2024) 28 (10) American Society of International Law Insights 1, 1.

¹¹⁰ Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) 2.

¹¹¹ The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/21, 25 April 2023.

¹¹² The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/44, 9 August 2023; The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/75, 19 December 2023; The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/49, 31 May 2024.



Aralık'ta başlayacağı bildirilmiş¹¹³ ve duruşmalar 2-13 Aralık 2024 tarihleri arasında yoğun bir takvimle¹¹⁴ gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte benzeri görülmemiş bir rekor katılımı¹¹⁵ 91 devlet yazılı beyanını 62 devlet yazılı yorumunu Divan siciline sunmuştur.¹¹⁶ Gerçekleştirilen duruşmalarda ise 96 devlet 11 uluslararası örgüt sözlü beyanda bulunmuştur.¹¹⁷

Duruşmaların son gününde yargıçlar katılımcılara bir haftalık bir zaman dilimi içinde cevaplanması gereken dört soru yöneltmiştir: i) Yargıç Cleveland kendi yetki alanlarında fosil yakıtların üretildiği devletlerin, varsa, iklim sisteminin ve çevrenin diğer kısımlarının insan kaynaklı sera gazı emisyonlarından korunmasını sağlamak için uluslararası hukuk kapsamındaki özel yükümlülüklerinin neler olduğunu; ii) Yargıç Tladi Paris Anlaşmasının 4'üncü maddesinin yorumlanmasında Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 31 (3) maddesi göz önünde bulundurularak, prosedürel bir yükümlülük doğurduğu iddiası üzerinde Paris Anlaşması'nın "amacı ve hedefi" ve genel olarak iklim değişikliği antlaşması çerçevesinin amacı ve hedefinin bir herhangi bir etkisi olup olmadığını ve varsa bunun ne gibi bir etkisi olduğunu; iii) Yargıç Aurescu uluslararası hukukta temiz, sağlıklı ve sürdürülebilir bir çevre hakkının yasal içeriğinin ne olduğunu ve söz konusu danışma görüşü için önemli olduğu düşünülen diğer insan haklarıyla ilişkisini ve iv) Yargıç Charlesworth bazı devletlerin BMİDÇS ve Paris Anlaşması'na taraf olurken, bu anlaşmalardaki hiçbir hükmün genel uluslararası hukuk ilkelerine yahut iklim değişikliğinin olumsuz etkileri nedeniyle tazminat veya sorumluluğa dair herhangi bir iddia veya hakka aykırı olarak yorumlanamayacağı yönündeki beyanlarının hukuki öneminin ne olduğunu sormuştur.¹¹⁸

¹¹³ The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/61, 16 August 2024.

¹¹⁴ The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/76, 2 December 2024.

¹¹⁵ Nilüfer Oral, 'ICJ Climate Change Advisory Opinion: Noteworthy Trends' (International Institute for Sustainable Development- Sustainable Development Goals Knowledge Hub, 12 February 2025) <<https://sdg.iisd.org/commentary/guest-articles/icj-climate-change-advisory-opinion-noteworthy-trends/>> s.e.t. 16 Mart 2025.

¹¹⁶ The International Court of Justice, Press Release (n 113).

¹¹⁷ The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/81, 13 December 2024.

¹¹⁸ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 13 December 2024, CR 2024/54, 39-40.



Sorulara yine rekor sayılabilecek bir katılımla 61 devlet 6 uluslararası örgüt yazılı cevap sunmuştur.¹¹⁹ Yazılı sunumlar, duruşmalar ve duruşmalar sonrası verilen cevaplar göz önünde bulundurulduğunda dört hukuki başlık ön plana çıkmaktadır: i) danışma görüşünün kapsamı, ii) sınır aşan zararın önlenmesi ilkesi, iii) insan hakları hukukunun ülke dışı yargı yetkisi dayatıp dayatmadığı ve vi) uluslararası sorumluluk hukukunun iklim değişikliğiyle ilgili yükümlülüklerin ihlalleriyle ilişkisi.¹²⁰

Duruşmalar birebir kayıt altına alınmış ve Divan müzakereye başlayarak danışma görüşünü kamuya açık bir oturumda açıklayacağını bildirmiştir.¹²¹ Divan nihai görüşünü beklentilere uygun olarak¹²² 23 Temmuz 2025'te açıklamıştır.¹²³ Oybirliğiyle¹²⁴ verilen görüş Divan'ın yaklaşık 80 yıllık tarihindeki beşinci oybirliğiyle verilen danışma görüşü olmuştur.¹²⁵ Divan'ın görüşteki tutumu büyük bir memnuniyet oluşturmuş ve duruşma sürecindeki muazzam ölçek de bu konudaki coşkunun katlanmasını sağlamıştır.¹²⁶ Tarihi bir zafer¹²⁷ ve iklim adaleti ile hesap verebilirliğine giden yolda geri dönüşü

¹¹⁹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Other Documents <<https://www.icj-cij.org/case/187/other-documents>> s.e.t. 20 Mart 2025.

¹²⁰ Burri (n 109) 1; Jorge Alejandro Carrillo Banuelos and Maria Antonia Tigre, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 3)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 12 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/12/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearing-part-3/>> s.e.t. 21 Mart 2025; Oral (n 115).

¹²¹ The International Court of Justice, Press Release (n 114); The International Court of Justice, Press Release, No. 2025/32, 7 July 2025.

¹²² Emel Ünal, 'Uluslararası ve Ulusal Mahkeme Kararları Işığında İklim İctihadının Gelişimi' (2024) 3 (6) Çevre, Şehir ve İklim Dergisi 168, 189; Joana Setzer and Catherine Higham, 'Global Trends in Climate Change Litigation: 2024 Snapshot' (2024) London School of Economics and Political Science Policy Report 1, 15; Tigre (n 14) 629.

¹²³ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15).

¹²⁴ ibid para. 457.

¹²⁵ Alaa Hajyahia, 'ICJ Delivers Unanimous Advisory Opinion on States' Climate Change Obligations' (American Society of International Law, 24 July 2025) <<https://www.asil.org/ILIB/icj-delivers-unanimous-advisory-opinion-states%E2%80%99-climate-change-obligations>> s.e.t. 30 Temmuz 2025.

¹²⁶ Antoine De Spiegeleir, 'The Ruling and the Mirror: The ICJ's Climate Change Advisory Opinion as Institutional Self-Portrait' (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/the-ruling-and-the-mirror/>> s.e.t. 12 Ağustos 2025.

¹²⁷ Natricia Duncan, 'Caribbean leaders hail ICJ climate ruling as 'historic' win for small island states' (Guardian, 25 July 2025) <<https://www.theguardian.com/world/2025/jul/25/caribbean-leaders-hail-icj-climate-ruling-as-historic-win-for-small-island-states>> s.e.t. 31 Temmuz 2025.



olmayan bir dönüm noktası olarak nitelendirilen görüşün iklim dokunulmazlığı dönemini sona erdirdiği iddia edilmiştir.¹²⁸ İklim değişikliğini “acil ve varoluşsal bir tehdit”¹²⁹ olarak nitelendiren Divan, görüşünde Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC)’nin çalışmalarından yoğun biçimde faydalanmıştır.¹³⁰ Görüşün büyük bir kısmı birincil yükümlülüklerin kapsamlı bir bölümünün açıklığa kavuşturulmasına ayrılmıştır¹³¹ ve devletlerin sorumlulukları da dahil olmak üzere¹³² iklim değişikliğinin ayırt edici yönlerinden kaynaklanan temel sorular da ele alınmıştır.¹³³ Duruşma sürecindeki yoğunluk ve kararın çok yeni olması göz önünde bulundurularak danışma görüşünün incelenmesi beklentiler ve Divan’ın değerlendirmesi üzerinden ilerleyecektir.

Divan danışma görüşü taleplerini nadiren reddetmekte ve bu hususta dar yorumu tercih etmektedir.¹³⁴ BM Genel Kurulu’nun talep etme yetkisinin kapsamının geniş olması sebebiyle danışma görüşünün kabul edilemezlikle sonuçlanması mümkün görülmemiştir.¹³⁵ Divan da davranışlarıyla bu duruşu desteklemiş ve nihai kararını bu yönde vermiştir.¹³⁶ Öncelikle sürecin kronolojisini¹³⁷ ele alan Divan BM Şartı’nın ilgili maddelerine başvurarak hukuki bir konu söz konusu olduğunda danışma görüşü vermeye yetkili olduğunu ve kendisine yöneltilen

¹²⁸ Center for International Environmental Law, ‘The Era of Climate Impunity is Over- By Order of the World’s Highest Court’ (Press Room, 23 July 2025) <<https://www.ciel.org/news/icj-climate-opinion-ends-fossil-fuel-impunity/#:~:text=Press%20Room-,The%20Era%20of%20Climate%20Impunity%20is%20Over%E2%80%94%20By%20Order%20of,the%20impacts%20of%20climate%20change.>> s.e.t. 31 Temmuz 2025.

¹²⁹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 73.

¹³⁰ ibid para. 77-87.

¹³¹ ibid para. 112-402.

¹³² Niklas S. Reetz, ‘State Responsibility and the ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change: One Step at a Time’ (Climate Law: Sabin Center Blog, 7 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/07/state-responsibility-and-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-one-step-at-a-time/>> s.e.t. 13 Ağustos 2025.

¹³³ Federica Paddeu and Miles Jackson, ‘State Responsibility in the ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 25 July 2025) <<https://www.ejiltalk.org/state-responsibility-in-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 30 Temmuz 2025

¹³⁴ Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion, I.C.J. Reports 2004, 136, para. 42-50.

¹³⁵ Tigre (n 14) 654-656.

¹³⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 37-49.

¹³⁷ ibid para. 1-36.



soruların ise hukuki bir konu olduğunu ifade etmiştir.¹³⁸ Soruların hukuki olması sebebiyle yargı yetkisi olduğuna karar veren Divan¹³⁹ danışma görüşü verme yetkisinin ona bu noktada bir zorunluluk yüklenmediğinin altını çizerek danışma görüşü verme konusunda takdir yetkisinin kendisinde olduğunu belirtmiştir.¹⁴⁰ Bununla birlikte Divan BM'nin genel menfaatini göz önünde bulundurarak zorlayıcı bir neden olmadıkça yargı yetkisini kullanmaktan imtina etmeyeceğini belirtmiş ve söz konusu talebinde zorlayıcı bir neden oluşturmadığını belirterek yargı yetkisini kullanacağını beyan etmiştir.¹⁴¹

Divan'ın görüşü istenen sorulara cevap verirken karşılaşacağı varsayılan zorluklardan birinin bu soruların hangi kapsamda değerlendirileceği meselesi olacağı düşünülmüştür.¹⁴² Çünkü devletlerin iklimle ilgili yükümlülüklerinin yalnızca iklim anlaşmalarından mı, yani *lex specialis* olup olmadıkları, yoksa çevre hukukunun temel ilkeleri de dahil olmak üzere diğer uluslararası hukuk kaynaklarından mı kaynaklandığı konusu görüşün alacağı şekilde oldukça büyük farklılıklar doğuracaktır.¹⁴³ Divan'a yapılan sunumlar, dikkate alınması gereken hukuki zemine ilişkin iki karşıt görüşü yansıtmıştır: (i) yalnızca BMİDÇS ve Paris Anlaşması'na odaklanan dar görüş ve (ii) uygulanabilir hukuku iklim anlaşmalarının ötesine genişleten geniş görüş.¹⁴⁴ Almanya,¹⁴⁵ Amerika Birleşik

¹³⁸ ibid para. 39-40.

¹³⁹ ibid para. 41-43.

¹⁴⁰ ibid para. 44.

¹⁴¹ ibid para. 45-49.

¹⁴² Oral (n 115).

¹⁴³ ibid.

¹⁴⁴ Jorge Alejandro Carrillo Banuelos and Maria Antonia Tigre, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 1)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 10 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/10/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-1/>> s.e.t. 21 Mart 2025.

¹⁴⁵ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/35, 142.



Devletleri,¹⁴⁶ Birleşik Krallık,¹⁴⁷ Çin,¹⁴⁸ Danimarka, Finlandiya, İzlanda, Norveç ve İsveç'ten oluşan İskandinav devletleri,¹⁴⁹ Kuveyt,¹⁵⁰ Rusya,¹⁵¹ Suudi Arabistan¹⁵² in arasında bulunduğu bazı devletler dar görüşü savunular arasında yer alırken Antigua ve Barbuda,¹⁵³ Barbados,¹⁵⁴ Belize,¹⁵⁵ Bolivya,¹⁵⁶ Kolombiya,¹⁵⁷ Kenya,¹⁵⁸ Samoa¹⁵⁹ ve Vanuatu¹⁶⁰ nun arasında bulunduğu diğer devletler geniş görüşü tercih etmişlerdir. Görüldüğü üzere gelişmiş devletler genellikle dar görüşü savunurken gelişmekte olan devletler geniş görüşü savunmuştur.¹⁶¹ Ancak istatistiki olarak değerlendirildiğinde ezici çoğunluk - %66 ya karşılık % 17- geniş görüşün yanında yer almıştır.¹⁶²

¹⁴⁶ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/40, 41-40.

¹⁴⁷ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 10 December 2024, CR 2024/48, 44-47.

¹⁴⁸ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/38, 29-30.

¹⁴⁹ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/39, 44.

¹⁵⁰ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 6 December 2024, CR 2024/43, 54-55.

¹⁵¹ International Court of Justice, Verbatim Record (n 145) 64.

¹⁵² International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/36, 28-30.

¹⁵³ International Court of Justice, Verbatim Record (n 148) 17-18.

¹⁵⁴ ibid 82-83.

¹⁵⁵ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/37, 10-12.

¹⁵⁶ ibid 21-23.

¹⁵⁷ International Court of Justice, Verbatim Record (n 147) 42-44.

¹⁵⁸ International Court of Justice, Verbatim Record (n 149) 31-32.

¹⁵⁹ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 11 December 2024, CR 2024/49, 24-26.

¹⁶⁰ International Court of Justice, Verbatim Record (n 1445) 103-106.

¹⁶¹ Oral (n 115).

¹⁶² Burri (n 109) 3-4.



Görüş verilmezden önce, UDHM'nin BMDHS'ni yorumlarken Paris Anlaşması'nın okyanuslar üzerindeki iklim değişikliği etkileri açısından *lex specialis* olarak yorumlanmasını reddettiği¹⁶³ göz önüne alınarak geniş görüşün elinin daha güçlü olduğunu iddia edilmiştir.¹⁶⁴ Devletlerin tercihi de bu iddiayı destekler nitelikte olmuştur.¹⁶⁵ Divan, bu iddiayı değerlendirmeden evvel iklim değişikliğinin bilimsel yöndeki raporlarına başvurarak¹⁶⁶ kendisine yöneltilen soruların kapsamını incelemeye koyulmuştur.¹⁶⁷ Kendisine yöneltilen ilk soruyu -devletlerin, uluslararası hukuk uyarınca, devletler, mevcut ve gelecek nesiller için iklim sistemini ve çevrenin diğer kısımlarını insan kaynaklı sera gazı emisyonlarından korumayı sağlama yükümlülüklerinin neler olduğu-cevaplandırırken uygulanabilir hukuk bahsinde *lex specialis* iddialarını değerlendirmiştir.¹⁶⁸

Divan BM Şartı, iklim değişikliği sözleşmeleri, BMDHS, diğer çevre sözleşmeleri, uluslararası insan hakları hukuku ile zarar vermeme ilkesi, çevrenin korunması için işbirliği ilkesi, eşitlik ilkesi ve kirleten öder ilkesi gibi örf ve adet hukuku ilkeleri yahut genel ilkelere de yer vererek uygulanabilir hukuku oldukça geniş tutmuştur.¹⁶⁹ *Lex specialis* ilkesinin bir yorum ilkesi olduğunu belirten UAD iklim değişikliği sözleşmelerinde yer alan kurallar kümesinin genel olarak diğer uluslararası hukuk kurallarına göre öncelikli olup olmadığı sorusuna basit ve etkili bir yaklaşımla cevap vermiştir. Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun Sorumluluğa İlişkin Maddeler'inde *lex specialis*'i ele alışına¹⁷⁰ başvuran Divan, ilkenin uygulanabilmesi için aynı konunun iki hükümle ele alınması yeterli olmadığını aralarında fiili bir tutarsızlık veya bir hükmün diğerini dışladığı yönünde belirgin bir niyet olması gerektiğini

¹⁶³ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 223-224.

¹⁶⁴ Jacqueline Peel, 'Unlocking UNCLOS: How the ITLOS Advisory Opinion Delivers a Holistic Vision of Climate-relevant International Law' (Climate Law: Sabin Center Blog, 24 May 2024) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2024/05/24/unlocking-unclos-how-the-itlos-advisory-opinion-delivers-a-holistic-vision-of-climate-relevant-international-law/>> s.e.t. 26 Mart 2025.

¹⁶⁵ Burri (n 109) 3-4.

¹⁶⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 50-87.

¹⁶⁷ ibid para. 88-111.

¹⁶⁸ ibid. para. 162-171.

¹⁶⁹ ibid para. 115-161.

¹⁷⁰ Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries 2001, Article 55, para. 4.

belirtmiştir.¹⁷¹ İklim değişikliği sözleşmelerinin hükümleri ile ilk sorunun cevabı için önemli olabilecek diğer uluslararası hukuk kuralları ve ilkeleri arasında fiili bir tutarsızlık bulunmadığını tespit eden Divan iklim değişikliği sözleşmelerinin taraflarının genel olarak diğer olası uygulanabilir kural veya ilkelerin yerini alma yönünde belirgin bir niyetlerinin de ortaya konulmadığını ifade etmiştir.¹⁷² Divan iklim değişikliği sözleşmelerinin uluslararası örf ve adet hukukunu veya çevrenin korunmasına ilişkin diğer antlaşma kurallarını dışladığına yahut iklim değişikliği hukukuyla ilgili yalnızca kendilerinin geçerli olması gerektiğine hiçbir niyet veya gösterge bulunmadığını belirtmiştir.¹⁷³ Tüm bu nedenlerle Divan, iklim değişikliği sözleşmelerinin tek başlarına geçerli olmaları gerektiği yönündeki iddianın kabul edilemeyeceğini ve *lex specialis* ilkesi uyarınca iklim değişikliği sözleşmelerinin diğer uluslararası hukuk kurallarının genel olarak dışlanmasına yol açmadığına karar vermiştir.¹⁷⁴

Duruşmalar önlem, zarar vermeme, sınır aşan zararın önlenmesi ve kirleten öder ilkesi de dahil olmak üzere bir dizi uluslararası çevre hukuku ilkesinin varlığı konusunda devletler arasında fikir birliği bulunduğunu göstermiştir.¹⁷⁵ Sınır aşan zarar meselesi uluslararası hukuk ve uygulama bakımından hala yeterince ele alınmayan bir konu olsa da¹⁷⁶ Divan'ın danışma sürecinde hiçbir devlet sınır aşan zararın önlenmesi ilkesinin yahut benzer bir özen gösterme yükümlülüğünün örf ve adet hukukunun bir parçası olmadığını ileri sürmemiştir. Ancak duruşmalar sürecinde asıl kilit noktası sınır aşan zarar önleme ilkesinin insan kaynaklı sera gazı emisyonlarını da kapsayacak şekilde genişletilip genişletilmeyeceği meselesi olmuştur. Çünkü sınır aşan zarar ilkesinin geniş bir şekilde uygulanabilir bulunması sera gazı emisyonlarını azaltma ve hafifletme yükümlülüğünün Paris Anlaşması'ndan bağımsız olarak, tüm devletlere uygulanabilmesi sonucunu doğuracaktır.¹⁷⁷ UDHM danışma görüşünde

¹⁷¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 167.

¹⁷² ibid para. 168-169.

¹⁷³ ibid para. 169-170.

¹⁷⁴ ibid para. 171.

¹⁷⁵ Oral (n 115).

¹⁷⁶ Tigre, (n 14) 698.

¹⁷⁷ Banuelos and Tigre, Part 1 (n 144); Burri (n 109) 4-5; Jannika Jahn and Marlene Letsch, 'Progress through disruption? What role for the ICJ in the Advisory Opinion on Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 22 January 2025) <<https://www.ejiltalk.org/progress-through-disruption-what-role-for-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 7 Nisan 2025.



BMDHS’ni yorumlarken geniş yorumda bulunmayı tercih etmiştir.¹⁷⁸ Sınır aşan zararı önleme ilkesinin insan kaynaklı sera gazı emisyonlarına karşı uygulanabilirliğine ilişkin ise devletler tarafından detaylı argümanlar sunulmuş ve Divan’ın da geniş yorumda bulunması beklenmiştir.¹⁷⁹ Bununla birlikte Divan’ın görüşünde birincil yükümlülükleri bu denli detaylı bir şekilde ele alması beklenmedik ve oldukça sevindirici bir sonuç olmuştur ve Paris Anlaşması’nın kabulünden bu yana uluslararası iklim hukukunda yaşanan en önemli gelişme olarak nitelendirilmiştir.¹⁸⁰

Divan yalnızca çevre hukukuna hakim olan ilkelerden ve bu ilkelerden doğan yükümlülüklerden bahsetmekle kalmamış gerek uygulanacak hukuk gerekse de yükümlülükler konusunda bir hayli geniş değerlendirmede bulunmuştur.¹⁸¹ Yükümlülükler beş çatı altında toplanmıştır: a) Devletlerin iklim değişikliği sözleşmeleri kapsamındaki yükümlülükleri;¹⁸² b) Devletlerin iklim değişikliğiyle ilgili uluslararası örf ve adet hukuku kapsamındaki yükümlülükleri;¹⁸³ c) Devletlerin diğer çevre antlaşmaları kapsamındaki yükümlülükleri;¹⁸⁴ d) Devletlerin deniz hukuku ve deniz hukukuyla ilgili konular kapsamındaki yükümlülükleri¹⁸⁵ ve e) Devletlerin uluslararası insan hakları hukuku kapsamındaki yükümlülükleri.¹⁸⁶ UAD hukuki inceleme altında olan hususun iklim değişikliğinin nedeni olan belirli bir davranış, yani ihmal de dahil olmak üzere fiiller olduğunu belirtmiştir.¹⁸⁷ Bu sebeple söz konusu yükümlülükler de aynı minvalde değerlendirilmiştir.¹⁸⁸ Divan, Paris Anlaşması

¹⁷⁸ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 244-253.

¹⁷⁹ Burri (n 109) 5.

¹⁸⁰ Maria Antonia Tigre, Maxim Bönnemann and Antoine De Spiegeleir, ‘The ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change: An Introduction’ (Verfassungsblog, 24 July 2025) <<https://verfassungsblog.de/the-icj-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 9 Ağustos 2025.

¹⁸¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 112-404.

¹⁸² ibid para. 174-270.

¹⁸³ ibid para. 271-315.

¹⁸⁴ ibid para. 316-335.

¹⁸⁵ ibid para. 336-368.

¹⁸⁶ ibid para. 369-404.

¹⁸⁷ ibid para 94.

¹⁸⁸ Margaretha Wewerinke-Singh and Jorge E. Viñuales, ‘The Great Reset: The ICJ Reframes the Conduct Responsible for Climate Change Through the Prism of Internationally Wrongful Acts’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 4 August 2025)



kapsamında küresel ortalama sıcaklık artışını sınırlamak için tarafların üzerinde anlaştığı birincil sıcaklık hedefinin 1,5°C eşiği olduğunu ortaya koymuş¹⁸⁹ ve devletlerin azaltma yükümlülüklerini bu kabul üzerine inşa etmiştir. Bu sebeple hükümetler kendilerine yüklenen tüm yükümlülüklerde temel ölçek olarak 1,5°C eşiğine tabi tutulacaklardır.¹⁹⁰

Divan BMİDÇS'nin 4. maddesi kapsamındaki hafifletme yükümlülüklerinin yalnızca herhangi bir politikanın benimsenmesi ve buna karşılık gelen önlemlerin alınmasıyla yerine getirilemeyeceğinin altını çizmiştir.¹⁹¹ Benzer şekilde Divan her devletin ulusal emisyonlarını azaltma ve iklim değişikliğinin etkilerine uyum sağlama çabalarını temsil eden Ulusal Katkı Beyanı (UKB)'nin hazırlanması, iletilmesi ve sürdürülmesinin Paris Anlaşması kapsamındaki yükümlülükleri yetine getirme noktasında başlı başına yeterli olmadığını ifade etmiştir. Devletlerin sınırlı takdir yetkisine bağlı olarak hazırlanan UKB'lerin içeriği, uyumu belirlemek için önem arz etmektedir. Divan, her devletin UKB'sinin içeriğinin değişeceğini ancak şunları temsil etmesi gerektiğini belirtmiştir: i) bir öncekine göre bir ilerleme; ii) mümkün olan en yüksek hedefi yansıtması; iii) küresel durum değerlendirme sonuçlarından bilgi alması; iv) yeterince şeffaf olması ve v) sıcaklık hedefine ulaşılmasında yeterli katkıda bulunabilecek nitelikte olması.¹⁹² Dolayısıyla, devletlerin hafifletme yükümlülüklerinin yalnızca usule ilişkin değil esasa ilişkin olduğu açıktır.¹⁹³

Sınıraşan zarar konusunda Divan BMDHM gibi devletlerin fiillerinin ve kendi yargı yetkisi veya denetimi altında planlanan faaliyetlerin olası kümülatif etkilerini değerlendirmesi gerektiğini kabul ederek geniş yorumu tercih etmiştir.¹⁹⁴ Zarar vermeme noktasında da benzer bir tavır takınan UAD iklim

<<https://www.ejiltalk.org/the-great-reset-the-icj-reframes-the-conduct-responsible-for-climate-change-through-the-prism-of-internationally-wrongful-acts/>> s.e.t. 6 Ağustos 2025.

¹⁸⁹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 224.

¹⁹⁰ Joe Udell and Floris Tan, 'New Standards in Government Framework Litigation: Legal Implications of the ICJ Advisory Opinion on Climate Change' (Climate Law: Sabin Center Blog, 5 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/05/new-standards-in-government-framework-litigation-legal-implications-of-the-icj-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 7 Ağustos 2025.

¹⁹¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 208.

¹⁹² ibid para. 237-249.

¹⁹³ Udell and Tan (n 190).

¹⁹⁴ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 274-276.



sistemine önemli zarar verme riskinin çeşitli insan faaliyetlerinin kümülatif etkisinden kaynaklanıyor olabileceğini kabul etmiştir. Divan bu riskin sınır ötesi zarar örneklerinden farklı olarak, insan kaynaklı iklim değişikliğinin doğası gereği tüm devletlerin yetki alanı veya denetimi dahilinde gerçekleştirilen faaliyetlerin bir sonucu olduğu ifade etmiştir. Böyle bir durumda iklim sistemine önemli zarar riski oluşturan, belirli bir emisyon faaliyeti değil, zaman içinde insan kaynaklı sera gazı emisyonlarına katkıda bulunan tüm faaliyetlerin toplamı olmaktadır. Bu, emisyonlara yol açan bireysel davranışların, söz konusu faaliyet tek başına çevresel olarak önemsiz olsa bile, sınır ötesi zararı önleme yükümlülüğü doğurmayacağı anlamına gelmediğini belirten Divan, bunu belirlemek zor olsa da, her bir devletin katkısı oranında sorumlu tutulacağını net bir şekilde dile getirmiştir.¹⁹⁵

Yükümlülükleri bir basamak dahaka ileriye taşıyan UAD, sınır ötesi paylaşılan bir kaynağı etkileyen bir endüstriyel faaliyetle ilgili olarak, bir tarafın olumsuz bir etkiye sahip olabilecek faaliyetlere ilişkin çevresel etki değerlendirmesini yapmaması durumunda, gerekli özen yükümlülüğü ile dikkat ve önleme görevinin yerine getirilmemiş sayılacağını hatırlatmıştır. Divan bu tür durumlara ilişkin olarak, genel uluslararası hukuk uyarınca bir çevresel etki değerlendirmesi yapmanın artık bir yükümlülük olduğunu ve bu yükümlülüğün yalnızca endüstriyel faaliyetler için değil aynı zamanda sınır ötesi bağlamda olumsuz bir etkiye sahip olabilecek önerilen faaliyetler için de geçerli olduğunu kabul etmiştir.¹⁹⁶ Bir başka deyişle UAD, sera gazı emisyonlarının kümülatif ve dağınık yapısının risk değerlendirmesinde bazı zorluklara yol açabileceğinin farkında olmakla birlikte, tüm devletlerin özellikle önerilen önemli bireysel faaliyetlerle ilgili çevresel etki değerlendirmesi düzenleme ve yürütme yükümlülüğü altında olduğunu söylemiştir.¹⁹⁷ Divan'ın mesajı açıktır: iklim değişikliğine bağlı olarak doğan yükümlülükler isteğe bağlı olarak uygulanan yükümlülükler değildir; hukuki, asli ve uygulanabilir yükümlülüklerdir.¹⁹⁸

Divan'ın görüşünde dikkat çeken bir başka bölüm iklim değişikliğinin insan hakları ile ilişkisi olmuştur.¹⁹⁹ İklim değişikliği sebebiyle tanınan insan

¹⁹⁵ ibid para. 277-289.

¹⁹⁶ ibid para. 296-297.

¹⁹⁷ ibid para. 298.

¹⁹⁸ Tigre, Bönnemann and De Spiegeleir (n 180).

¹⁹⁹ Corina Heri, 'Human Rights in the ICJ's Climate Opinion: A Comparative Evaluation' (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/human-rights-in-the-icjs-climate-opinion/>> s.e.t. 17 Ağustos 2025; Marisa McVey and Annalisa Savaresi, 'The ICJ



haklarının ülke dışı yargı yetkisi uygulamasına tabi olup olmayacakları ise cevaplanacak sorular arasında Divan'ı beklemiştir.²⁰⁰ Duruşmalarda devletlerin çoğunluğu eldeki hukuki soruları ele almak için sağlıklı bir çevreye sahip olma hakkının önemini ve dolayısıyla iklim değişikliği hukukunun insan hakları ile ilişkisini vurgulamıştır.²⁰¹ İçlerinde Kanada,²⁰² Almanya²⁰³ ve Amerika Birleşik Devletleri'nin²⁰⁴ de bulunduğu birkaç devlet ise sera gazı emisyonlarını azaltmak ve iklim sisteminin korunmasını sağlamak için insan hakları hukuku kapsamında ekstra bir yükümlülükleri olmadığını ileri sürmüştür. UAD değerlendirmesine öncelikle iklim değişikliğinin insan haklarından yararlanma üzerindeki olumsuz etkilerini inceleyerek başlamıştır.²⁰⁵ İklim değişikliği etkileri sebebiyle başka devletlerde yaşamak zorunda kalan bireylerin, iklim değişikliğinin yaşam, çevre, mahremiyet, aile, konut ve sağlık hakkı üzerindeki olumsuz etkilerini vurgulayan Divan, uluslararası örgütlerin raporları ve yargı kararlarını da dayanak göstererek iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinin insan haklarının etkili bir şekilde kullanılmasını olumsuz etkileyebileceğine kanaat getirmiştir.²⁰⁶ Temiz, sağlıklı ve sürdürülebilir bir çevreye sahip olma hakkına da değinen UAD, temiz, sağlıklı ve sürdürülebilir bir çevrenin, yaşam hakkı, sağlık hakkı ve su, gıda ve barınma dahil olmak üzere yeterli bir yaşam standardı hakkı gibi birçok insan hakkının kullanılması için bir ön koşul olduğunun altını çizerek temiz, sağlıklı ve sürdürülebilir bir çevre hakkının diğer insan haklarının kullanılması için gerekli olduğu sonucuna varmıştır.²⁰⁷

Ülke dışı yargı yetkisi konusunda ise kaydadeğer bir tartışma oluşmamıştır. Mahkeme kararları bağlamında, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi (AİHM)

Advisory Opinion on Climate Change: A Business and Human Rights Perspective' (Opinio Juris, 4 August 2025) <<https://opiniojuris.org/2025/08/04/the-icj-advisory-opinion-on-climate-change-a-business-and-human-rights-perspective/>> s.e.t. 6 Ağustos 2025.

²⁰⁰ Jorge Alejandro Carrillo Banuelos and Maria Antonia Tigre, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 2)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 11 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/11/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-2/>> s.e.t. 8 Nisan 2025.

²⁰¹ ibid.

²⁰² International Court of Justice, Verbatim Record (n 149) 16-17.

²⁰³ International Court of Justice, Verbatim Record (n 145) 148-152.

²⁰⁴ International Court of Justice, Verbatim Record (n 147) 47.

²⁰⁵ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 370-371.

²⁰⁶ ibid para. 372-386.

²⁰⁷ ibid para. 387-393.



Duarte Agostinho ve diğerleri davasında iklim değişikliğinin kendine özgü özellikleri olduğunun söylenebileceğini kabul etmiş ancak bunların ülke dışı yargı yetkisini haklı çıkarabilecek türden olmadığını belirterek dar yorumu tercih etmiştir.²⁰⁸ Amerikalılar Arası İnsan Hakları Mahkemesi (AAİHM) ise yeni vermiş olduğu İklim Değişikliği Danışma Görüşü'nde bu konuyu sınır aşan zarar haricinde ele almamıştır.²⁰⁹ Ancak çevre ve insan hakları ilişkisi üzerine verdiği OC-23/17 sayılı danışma görüşünde²¹⁰ devletlerin bireylerin çevre hakkını ülke dışında gerçekleştirdikleri fiilleri dolayısıyla ihlal etmeleri durumunda sorumlu tutulacaklarını yani ülke dışı yargı yetkisinin doğasını kabul ederek geniş yorumu tercih etmiştir.²¹¹ Bu sebeple AİHM ve AAİHM'nin kararları arasında ciddi yorum farklılıkları ortaya çıkmıştır.²¹²

Duruşmalar esnasındaki görüşler incelendiğinde ise dar veya geniş yoruma yönelik yukarıda yer verilen ölçüde keskin bir fark ortaya çıkmamıştır.²¹³ Ancak Divan'ın konuyla ilgili AAİHM ile benzer bir argüman çizgisi oluşturabileceğine dair beklentiler olmuştur.²¹⁴ Nihayetinde oldukça cömert olmayı tercih eden Divan beklentileri karşılamış ve bu konuda da cömert tarafta olmuştur.²¹⁵ UAD öncelikle geçmiş içtihatlarından da faydalanarak devletlerin insan hakları yükümlülüklerinin sınır ötesi olarak uygulanabileceğini belirtmiştir.²¹⁶ Yargı yetkisinin esas olarak bölgesel niteliğini dikkate almakla birlikte, Divan, devletlerin yurt dışında yargı yetkisi kullandıkları durumlarda insan hakları

²⁰⁸ *Duarte Agostinho ve diğerleri v Portugal ve diğerleri* (n 15) para. 198-214.

²⁰⁹ Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion AO-32/25 (n 15) para. 153.

²¹⁰ Detaylı inceleme için bkz: Bahar Konuk Sommer, 'Çevre ve İnsan Hakları İlişkisine Yeni Bir Yaklaşım: Amerikalılar Arası İnsan Hakları Mahkemesi'nin Oc-23/17 Sayılı Tavsiye Görüşü' (2020) 11(1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 384 384-393.

²¹¹ Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion OC-23/17, Requested by the Republic of Colombia, 15 November 2017, para. 101.

²¹² Armando Rocha, 'States' Extraterritorial Jurisdiction for Climate-Related Impacts' (Verfassungsblog, 12 April 2024) <<https://verfassungsblog.de/states-extraterritorial-jurisdiction-for-climate-related-impacts/>> s.e.t. 8 Nisan 2025.

²¹³ Burri (n 104) 6.

²¹⁴ Charlotte E. Blattner, 'Beyond Territoriality: Symposium on Jurisdictional "Hooks" for (Extraterritorial) Human Rights Obligations - Post Agostinho Learning Moments for Extraterritorial Jurisdiction in Human Rights Law, Using a Public International Law Perspective' (Opinio Juris, 30 April 2024) <<https://opiniojuris.org/2024/04/30/beyond-territoriality-symposium-on-jurisdictional-hooks-for-extraterritorial-human-rights-obligations-post-agostinho-learning-moments-for-extraterritorial-jurisdiction-in-human/>> s.e.t. 9 Nisan 2025.

²¹⁵ Heri (n 199).

²¹⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 394-396.



yükümlülüklerinden kaçmalarına izin verilmemesi gerektiğini ve Medeni ve Siyasi Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme, Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara İlişkin Uluslararası Sözleşme ve BM Çocuk Hakları Sözleşmesi kapsamındaki insan hakları yükümlülüklerinin ülke dışında da uygulanabileceğini tespit etmiştir.²¹⁷ İklim değişikliğinin insan haklarından yararlanma üzerindeki olumsuz etkilerini göz önünde bulunduran Divan bulgularını soyut tutarak iklim sisteminin ve çevrenin diğer kısımlarının korunması olmadan insan haklarından tam olarak yararlanılamayacağını belirtmiştir.²¹⁸ Sonuç olarak Divan insan hakları sözleşmelerinin ve örf ve adet hukukunun ülke dışı kapsamının farklılık gösterdiğini vurgulamakta²¹⁹ ancak bunun olası bir devletlerarası iklim davası için ne anlama gelebileceğine dair daha fazla açıklama yapmamaktadır.²²⁰

Yükümlülükler dair oldukça geniş kapsamın yanında gerekli özen yükümlülüğü konusu da elbette gündeme gelmiştir.²²¹ Divan özen göstermenin içeriğinin devletlerin zaman içinde değişebilen ulusal koşullarına bağlı olarak değişkenlik göstereceğini ifade etmiştir.²²² UAD gerekli özen yükümlülüğünün standardının genel olarak devletlerin, yoğun, hızlı ve sürdürülebilir sera gazı emisyonu azaltımları için düzenlemelerin benimsenmesi de dahil olmak üzere, önemli zarara yol açan faaliyetlerden kaçınmak için ellerindeki tüm araçları kullanmalarını gerektirdiğini belirtmiştir.²²³ Buna göre devletlerin, önemli zarar riskine dair bilimsel kanıtların mevcut olduğu durumlarda söz konusu zararı önlemek için uygun tedbirleri almaları gerekmektedir.²²⁴ Bilimsel belirsizlik karşısında ise devletler, önleme tedbirlerini yapmaktan kaçınmama veya geciktirmeme yükümlülüğü altındadır.²²⁵ Özen yükümlülüğü konusunda standart Divan'a göre bu şekildedir ancak standarda dair eşğin ne olacağı da elbette belirleyici temel faktördür. Bahsedildiği üzere UDHM gerekli özen

²¹⁷ ibid para. 397-401.

²¹⁸ ibid para. 402-403.

²¹⁹ ibid.

²²⁰ Heri (n 199).

²²¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 280-300.

²²² ibid para. 280.

²²³ ibid para. 281-282.

²²⁴ ibid para. 293.

²²⁵ ibid.



yükümlülüğü standardının katı olduğunu belirtmiş²²⁶ ancak “katılık” noktasında yeterli bir açıklamada bulunmamıştır.²²⁷ UAD de UDHM gibi gerekli özen yükümlülüğünün standardının katı olduğunu kabul etmiş ancak başkaca bir açıklamada bulunmamıştır.²²⁸ Bununla birlikte Divan’ın ilk kez devletlerin iklim sistemini korumaya yönelik gerekli özen yükümlülüğünü açıkça tanımlamış olması büyük bir kazanımdır. Muhakkak bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi de sorumluluk mekanizmasını tetikleyecektir. Aynı zamanda özen yükümlülüğünün standardının “katı” olduğunun kabulü devletlerin konuya daha da ciddi bir şekilde yaklaşmalarını sağlayacaktır. Her ne kadar bağlayıcı olmasa da bu tutum, taşıdığı yüksek düzeyde hukuki otorite sebebiyle, ulusal ve uluslararası karar süreçleri ile gelecekteki hukuki düzenlemelere yön verecek güçlü ilkeler ortaya koymaktadır.²²⁹

Birincil yükümlülüklerin detaylı bir şekilde ele alınmasından sonra sıra ikinci soruyu- Devletlerin, fiilleri ve ihmalleri ile iklim sistemine ve çevrenin diğer kısımlarına önemli zararlar vermelerinin bu yükümlülükler uyarınca; i) coğrafi koşulları ve gelişmişlik düzeyleri nedeniyle iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinden zarar gören veya özellikle etkilenen yahut bunlara karşı özellikle savunmasız olan gelişmekte olan küçük ada devletleri de dahil olmak üzere devletler ve ii) iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinden etkilenen mevcut ve gelecek nesillerin halkları ve bireyleriyle ilgili hukuki sonuçları nelerdir?- cevaplandırmaya gelmiştir. Divan’ın aştığı en kritik hukuki değerlendirmelerden biri uluslararası sorumluluk hukukunun iklim değişikliğiyle ilgili yükümlülüklerin ihlalleriyle ilişkisi olmuştur. Bu noktada devlet sorumluluğuna ilişkin yaklaşım temel ayrım teşkil etmiştir.²³⁰ Çünkü Divan’a yöneltilen ikinci soruya verilen cevap bu değerlendirmeye göre şekil almıştır. Divan’ın önünde sorumluluğun tesisi hususunda iki seçenek olmuştur: ya Uluslararası Hukuk

²²⁶ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 440.

²²⁷ Desierto (n 66).

²²⁸ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 138, 343-349.

²²⁹ Ozan Ozanoğlu ve Tanyeli Behiç Sabuncu, ‘Uluslararası Adalet Divanı’ndan Tarihi İklim Kararı:Devletlerin Sera Gazı Emisyonlarına Karşı Yasal Yükümlülükleri Netleştirdi’ (Doğal Hayatı Koruma Vakfı Blog, 30 Temmuz 2025) <<https://www.wwf.org.tr/?16320/uluslararasi-adalet-divani-tarihi-iklim-kararlari-netlesti>> s.e.t. 11 Ağustos 2025.

²³⁰ Tejas Rao, Marie-Claire Cordonier Segger and Markus Gehring, ‘The Advisory Opinion Could Reshape Global Climate Governance’ (Verfassungsblog, 7 December 2024) <<https://verfassungsblog.de/the-advisory-opinion-could-reshape-global-climate-governance/>> s.e.t. 9 Nisan 2025.



Komisyonu'nun devlet sorumluluğuna ilişkin kurallarını tatbik edecek ya da devlet sorumluluğu kurallarını uygulamayı reddederek Paris Anlaşması'nın 8. maddesine ve BMİDÇS kapsamında 2023'te düzenlenen Taraflar Konferansı'nda kabul edilen Kayıp ve Zarar Fonu'na²³¹ başvuracaktır. Gerek sorumluluğun tesisi gerekse onarım bakımından devlet sorumluluğu kurallarının belirsizlik doğuracağını iddia eden tarafların yanında kurallar ile haksız fiilin hukuki sonuçlarının çok daha belirli olduğunu ileri sürenler çıkmıştır.²³² Duruşma sürecinde baskın görüş devlet sorumluluğu kurallarının uygulanması²³³ yönünde olmuştur.²³⁴

Divan ikinci soruya dair yaptığı değerlendirmede²³⁵ soruda yer alan “hukuki sonuçlar” ifadesinden hareketle bu terimin devlet sorumluluğuna ilişkin temel kurallar ve örf ve adet kuralları temelinde tespit edilmesi gereken hukuki sonuçlara atıfta bulunduğunu ifade etmiştir.²³⁶ Danışma görüşünde bir devlet veya devlet grubunun iklim sistemine verilen zarardan bireysel sorumluluğunu tespit etmek gibi bir misyonunun olmadığını altını çizen Divan, ikinci sorunun cevabıyla devletlerin iklim sisteminin ve çevrenin diğer kısımlarının insan kaynaklı sera gazı emisyonlarından korunmasını sağlama yükümlülüklerini yerine getirmemelerinden doğan sorumluluklarını düzenleyen genel hukuki çerçeveyi ortaya koyacağını belirtmiştir.²³⁷ Yukarıda bahsedilen sorumluluk tesisi hususunda belirleyici ayırım uygulanacak hukuk kısmında ortaya çıkmıştır. Divan hangi seçeneğe yöneleceğini tespit etmek için çevre sözleşmelerinin ilgili hükümlerini incelemiştir.²³⁸ Paris Anlaşması'nın 8. ve 15. maddesi ile BMİDÇS'nin 24. maddesini mercek altına alan UAD söz konusu hükümlerin metninin, bağlamının, amacının ve hedefinin devlet sorumluluğuna ilişkin genel kuralların uygulanmasını dışlayacak açıkça ifade edilmiş bir eğilim olmaması

²³¹ United Nations, Conference of the Parties, Report of the Conference of the Parties on its twenty-eighth session, held in the United Arab Emirates from 30 November to 13 December 2023, Decision 2/CP.28 Santiago Network for Averting, Minimizing and Addressing Loss and Damage Associated with the Adverse Effects of Climate Change under the Warsaw International Mechanism for Loss and Damage associated with Climate Change Impacts, UNFCCC Doc FCCC/CP/2023/11/Add.1, 19-30.

²³² Banuelos and Tigre, Part 3 (n 120).

²³³ Uygulamanın ne şekilde ilerleyeceğini ilişkin bkz: Özkerim Güner (n 92).

²³⁴ Burri (n 109) 7.

²³⁵ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 405-456.

²³⁶ ibid para. 405.

²³⁷ ibid para. 406.

²³⁸ Reetz (n 132).



sebebiyle *lex specialis* oluşturmadığı sonucuna varmıştır.²³⁹ Böylece ikinci sorunun cevabında sorumluluk hukukuna ilişkin tüm uluslararası hukuk kaynakları kullanılabilir hale gelmiştir.²⁴⁰

İklim değişikliğinden kaynaklanan zararın eşi benzeri görülmemiş niteliği ve ölçeğini göz önünde bulundurduğunu belirten Divan değerlendirmesini iklim sistemine zarar veren, insan kaynaklı ve doğal kaynaklardan kaynaklanan sera gazlarının toplu etkisini ve tüm devletlerin hem bu emisyonlara katkıda bulunup hem de iklim değişikliğinden olumsuz etkilendiğini göz önünde bulundurarak yapmıştır.²⁴¹ UAD iklim değişikliği bağlamında devlet sorumluluğunun belirlenebilmesi için atıf, nedensellik ve temel yükümlülüklerin *erga omnes* niteliği hakkında değerlendirmede bulunmuştur.²⁴² Söz konusu değerlendirmeleri ise herhangi bir devletin davranışına ilişkin bireysel bir değerlendirme yapmadan genel bir düzeyde gerçekleştirmiştir.²⁴³

Divan atıf konusunda devlete atfedilebilecek uluslararası haksız fiilin başlı başına sera gazı emisyonu olmadığını ancak iklim sistemini bu emisyonların zararından korumaya ilişkin yükümlülüklerin ihlali olduğunu vurgulamıştır. Devletin sorumluluğunun doğması için sera gazlarını doğrudan yayan- genellikle özel- fiilleri devlete atfetmek gerekli değildir. Bir devletin iklim sistemini sera gazı emisyonlarından korumak için uygun fiili yapmaması - fosil yakıt üretimi, fosil yakıt tüketimi, fosil yakıt arama lisansları verilmesi veya fosil yakıt sübvansiyonları sağlanması dahil- o devlete atfedilebilecek uluslararası haksız bir fiil oluşturabilecektir.²⁴⁴ Yani devlet düzenleyici ve yasama işlemleri sebebiyle de sorumlu tutulabilecektir.²⁴⁵ İklim değişikliğinin doğası gereği

²³⁹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 407-420.

²⁴⁰ Mario Prost, 'Disaster Passing as Miracle? A Critical Take on the ICJ's Climate Advisory Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 14 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/disaster-passing-as-miracle-a-critical-take-on-the-icjs-climate-advisory-opinion/>> s.e.t. 18 Ağustos 2025; Paddeu and Jackson (n 133).

²⁴¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 421.

²⁴² ibid para. 425-443.

²⁴³ Reetz (n 132).

²⁴⁴ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 427-429.

²⁴⁵ Daisy Dunne, Josh Gabbatiss and Molly Lempriere, 'The highest court of the UN has issued a landmark "advisory opinion" stating that nations can be held legally accountable for their greenhouse-gas emissions.' (Carbon Brief, 25 July 2025) <<https://www.carbonbrief.org/icj-what-the-world-courts-landmark-opinion-means-for-climate-change/>> s.e.t. 17 Ağustos 2025.

sorumlu devlet ve zarar gören devletin çokluğuyla ilgili de yorumda bulunan Divan, birden fazla devletin iklim değişikliğine katkıda bulunmuş olmasının veya zarara uğramış olmasının tespit noktasında zorluklar oluşturabileceğini ancak devlet sorumluluğuna ilişkin kuralların böyle bir durumu ele almaya muktedir olduğunu ifade etmiştir.²⁴⁶

Nedensellik bahsine zararın nedenselliğinin sorumluluğun belirlenmesi için bir gereklilik olmadığını belirterek başlayan UAD²⁴⁷ uluslararası haksız fiil ile uğranılan zarar arasındaki nedensellik bağı için iki unsur gerektiğini ifade etmiştir: birincisi, bir olayın iklim değişikliğiyle ilişkilendirilip ilişkilendirilemeyeceği; ikincisi, hasarın bir devletle veya devlet grubuyla ilişkilendirilip ilişkilendirilemeyeceği.²⁴⁸ İlk unsurun bilimsel verilere dayanılarak kolayca çözülebileceğini dile getiren Divan²⁴⁹ ikinci unsur için ise haksız fiil ile başvuranın maruz kaldığı zarar arasında yeterince doğrudan ve kesin bir nedensellik bağının aranması gerektiğini ve bu standardın statik olmadığını, her bir olay için somut durum göz önünde bulundurularak ele alınacağını belirtmiştir.²⁵⁰ Nedensellik bölümünün hukuki standardı genel hatlarıyla açıklığa kavuşturduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.²⁵¹ Bununla birlikte bölümün yalnızca zarar gören devletler veya bireylerin uğradığı zarara odaklandığı için iklim sistemine zararın önlenmesiyle ilgili olan zarar vermeme ilkesiyle çeliştiği de iddia edilmiştir.²⁵²

Divan danışma görüşünde *jus cogens*'i doğrudan ele almamakla birlikte²⁵³ çok önemli bir bulgu olarak, iklim sistemini koruma yükümlülüklerini *erga omnes*²⁵⁴ yani uluslararası toplumun tamamına karşı bir yükümlülük olarak

²⁴⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 430.

²⁴⁷ ibid para. 433.

²⁴⁸ ibid para. 437.

²⁴⁹ ibid para. 437.

²⁵⁰ ibid para. 436-438.

²⁵¹ Paddeu and Jackson (n 133).

²⁵² Reetz (n 132).

²⁵³ Maria Antonia Tigre, Camille Martini, Miriam Cohen and Armando Rocha, 'A Panoply of Consequences? Remedies and Reparations in the ICJ's Climate Opinion' (Climate Law: Sabin Center Blog, 13 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/13/a-panoply-of-consequences-remedies-and-reparations-in-the-icjs-climate-opinion/>> s.e.t. 15 Ağustos 2025.

²⁵⁴ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 440.



nitelendirmiştir.²⁵⁵ UAD iklim sistemi gibi küresel ortak malları korumaya yönelik belirli uluslararası hukuk kurallarının *erga omnes* yükümlülükler doğurabileceğini belirtmiştir.²⁵⁶ Şöyle ki Divan’a göre, tüm devletlerin atmosfer ve açık denizler gibi küresel çevre ortak mallarının korunmasında ortak bir çıkarı mevcuttur ve devletlerin iklim sisteminin ve çevrenin diğer kısımlarının insan kaynaklı sera gazı emisyonlarından korunmasına ilişkin yükümlülükleri, özellikle de uluslararası örf ve adet hukuku kapsamındaki önemli sınır ötesi zararı önleme yükümlülüğü, *erga omnes* yükümlülüklerdir. Buna karşılık, BMİDÇS ve Paris Anlaşması kapsamındaki yükümlülükler *erga omnes partes*’tir, yani yalnızca bu antlaşmalara taraf olan devletler arasında geçerlidir.²⁵⁷ Bu ayrımın önemli sonucu olarak *erga omnes* yükümlülükler yalnızca doğrudan zarar görenlerin değil, tüm devletlerin ihlallerden sorumlu tutulabilmesine olanak tanımaktadır. Ancak devletler doğrudan zarar görmedikleri sürece kendileri için tazminat talep edemeyeceklerdir.²⁵⁸ Divan’ın bu yaklaşımı, ikili ilişkilerden ziyade ortak küresel çıkarılara dayanan kolektif bir iklim sorumluluğu yaklaşımını güçlendirmekte ve temel iklim yükümlülüklerinin ortak endişeleri yansıttığı ve topluca uygulanabileceği görüşüne güçlü bir ağırlık kazandırmaktadır.²⁵⁹ Bununla birlikte iklim sisteminin korunmasına ilişkin yükümlülüklerle yapılan atfı kesinlikten yoksundur. Divan özellikle önleme yükümlülüğünden açıkça bahsederek bunun önemli bir örnek olduğunu ancak bu bağlamdaki tek *erga omnes* yükümlülük olmadığını belirtmektedir.²⁶⁰ Divan görüşün devamında uluslararası topluma karşı yükümlülükler arasına iklim değişikliğinin azaltılması yükümlülüklerini de dahil etmiş²⁶¹ ve bunların geleneksel karşılığı olan iklim değişikliği sözleşmelerinde belirtilen temel azaltma yükümlülüklerinin de *erga omnes partes* yükümlülükler olduğunu değerlendirmiştir.²⁶² Divan bu noktada temel ayrımın kuralın örf ve

²⁵⁵ Luciano Pezzano, ‘Obligations Erga Omnes and Climate Change: Reflections on the ICJ Advisory Opinion’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 8 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/obligations-erga-omnes-and-climate-change-reflections-on-the-icj-advisory-opinion/>> s.e.t. 19 Ağustos 2025; Wewerinke-Singh and Viñuales (n 188).

²⁵⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 440.

²⁵⁷ *ibid.*

²⁵⁸ *ibid* para. 433.

²⁵⁹ Tigre, Martini, Cohen and Rocha (n 253).

²⁶⁰ Pezzano (n 255).

²⁶¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 443.

²⁶² *ibid* para. 441.



adet hukuku haline gelip gelmediğine göre yapılacağını belirtmiştir.²⁶³ *Erga omnes* niteliğine sahip yükümlülüklerin belirlenmesindeki bu belirsizlik eleştiriye açık olsa da *erga omnes* yükümlülüklerin tanınması gelecekteki somut değerlendirmeler için önemli bir mihenk taşı oluşturmaktadır.²⁶⁴

Tarihsel emisyon sorumluluğu üzerindeki etkileri de duruşmalarda önemli bir tartışma konusu olmuştur. Tarihi emisyonların hukukiliği yahut hukuk dışılığının yalnızca o sırada geçerli olan devletlerin hukuki yükümlülüklerine göre mi yoksa iklim sistemine verilen zarara ilişkin uluslararası sorumluluğunun hem tarihsel hem de güncel sera gazı emisyonlarına göre mi verileceği konusunda büyük fikir ayrılıkları oluşmuştur.²⁶⁵ Divan, zamansallık sorunu kapsamında çatışan periyotlar ve beklentiler arasında karar vereceği düşünülmüştür.²⁶⁶ UAD yaptığı değerlendirmede konunun iki farklı, ancak iç içe geçmiş yönü olduğunu ifade etmiştir: birincisi, devletlerin iklim sistemini insan kaynaklı sera gazı emisyonlarından korumaya ilişkin uluslararası yükümlülüklerinin zamansal kapsamı; ikincisi, devletler tarafından bu uluslararası yükümlülüklerin ihlalinin zamansal kapsamı.²⁶⁷ Divan söz konusu yükümlülüklerin zamansal kapsamı ve bu yükümlülüklerin ihlaliyle ilgili meselenin devlet sorumluluğunun belirlenmesine yönelik somut bir değerlendirmenin unsurlarını oluşturduğunu ve böyle bir ihtimalde örf ve adet hukuku yahut antlaşma yükümlülüklerinin ne zaman yürürlüğe girdiğinin belirlenmesi gerekeceğini ifade etmiştir.²⁶⁸ Bununla birlikte somut değerlendirmenin danışma görüşünün kapsamı dışında olduğunu belirten Divan konuya dair daha fazla yorumda bulunmamıştır.²⁶⁹

Sorumluluk hukuku maddeleri konusundaki tavrını açık biçimde ortaya koyan UAD görüşünün son kısmında belirttiği yükümlülüklerin ihlali halinde sorumluluk hukukuna bağlı olarak ortaya çıkan tüm onarım biçimlerinin

²⁶³ ibid para. 442.

²⁶⁴ Pezzano (n 255).

²⁶⁵ Burri (n 109) 7.

²⁶⁶ David M. Scott, 'Time and Temporality before the ICJ in the Advisory Opinion on Obligations of States in respect of Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 14 February 2025) <<https://www.ejiltalk.org/time-and-temporality-before-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-obligations-of-states-in-respect-of-climate-change/>> s.e.t. 10 Nisan 2025.

²⁶⁷ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 423.

²⁶⁸ ibid para. 97.

²⁶⁹ ibid para. 423.



durumun koşullarına göre ortaya çıkacağını ve uygulanacağını belirtmiştir.²⁷⁰ Nihayetinde Divan oybirliğiyle kendisine yöneltilen soruya cevap verme yetkisini olduğuna karar vererek görüş içerisinde ele aldığı hususları bir özet şeklinde hükme bağlamıştır.²⁷¹

Toplam sayıları yüzden fazla olan devlet ve uluslararası örgütlerin katılımıyla gerçekleşen UAD'nin danışma görüşü süreci uluslararası hukukta şimdiye kadarki en büyük mahkeme duruşması olmuştur. Katılımın genişliği, iklim değişikliğinin uluslararası hukuk için oluşturduğu zorluğun büyüklüğünü yansıtırken, hukuki yönden daha derin bir iklim anlayışı kazanmak için eşsiz bir fırsat sunmuştur.²⁷² Yargıçların sordukları sorular Divan'ın danışma görüşüne dair çözümlemesinde bir ipucu oluşturmuş ve görüş beklendiği gibi istenen hususların değerlendirilmesinde esas gerekliliklere yönelmiştir.²⁷³ Divan'ın görüşünde Devlet davranışları için net standartlar belirlemeyi reddederek tarihe gönderme yapan ancak nihayetinde minimalizmi benimsediğini iddia edenler olsa da²⁷⁴ Divan, iklim değişikliğiyle ilgili yükümlülüklerin ayrıntılı hukuki kataloğunu çeşitli uluslararası hukuk kaynakları üzerinden oluşturmuş ve yükümlülüklerin nasıl etkileşime girdiğini açıklığa kavuşturmuştur.²⁷⁵ İklim değişikliğinden en fazla zarar görecektir belki de devlet egemenliğinin ana unsurlarından biri olan ülkesini kaybedecek devletlerin yapmış oldukları başvuru neticesinde verilen bu görüş, iklim hukukunun kapsamını belirleyip yorumlamanın yanı sıra, devletlere ve mahkemelere kritik bir rehberlik sağlayacaktır.²⁷⁶ Bununla birlikte Divan'ın çok yerinde olarak dediği gibi kendimiz ve bizden sonra nesiller için kalıcı ve tatmin edici bir çözüm istiyorsak

²⁷⁰ ibid para. 444-445.

²⁷¹ ibid para. 457.

²⁷² Burri (n 109) 7.

²⁷³ Theresa Amor-Jürgenssen and Jose Daniel Rodriguez-Orue, 'From Objectives to Obligations: Unpacking Key ICJ Questions on Climate Obligations' (Verfassungsblog, 30 December 2024) <<https://verfassungsblog.de/from-objectives-to-obligations/>> s.e.t. 10 Nisan 2025.

²⁷⁴ Prost (n 240).

²⁷⁵ Julian Arato and Justina Uriburu, 'Treaty and Custom in the ICJ's Climate Change Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 July 2025) <<https://www.ejiltalk.org/treaty-and-custom-in-the-icjs-climate-change-opinion/>> s.e.t. 17 Ağustos 2025.

²⁷⁶ Ünal (n 122) 189.



alışkanlıklarımızı, konforumuzu ve mevcut yaşam biçimimizi değiştirmemiz gerekmektedir.²⁷⁷

SONUÇ

İklim değişikliğine yönelik küresel ölçekte benzeri görülmemiş bir farkındalık mevcuttur. Bu duruma hukuki manzara da ayak uydurmakta ve iklim değişikliği hukukunun gidişatı hızla gelişmektedir. İklim krizinin aciliyeti, geri döndürülemez ve yıkıcı sonuçların önüne geçmek için vakit kaybetmeksizin harekete geçilmesi gerektiğini göstermiştir. UDHM ve UAD'nin verdiği görüşler çığır açıcı niteliktedir ve kararların paralel olması büyük önem arz etmektedir. Beklenenden daha detaylı ve daha kapsayıcı olan değerlendirmeler, devletlerin iklim değişikliğiyle ilgili olan yükümlülükleri hakkında azımsanamayacak bir alana ışık tutmakta ve yeni bir dönemin başlangıcına işaret etmektedir.

Danışma görüşleri bağlayıcı bir güce sahip olmasa da, onlara tanınan değer gelecekteki yargı kararlarını ve devam eden iklim davalarını etkileyebilecek niteliktedir. Devletlerin iklim değişikliğiyle ilgili uluslararası hukuk kapsamındaki sorumluluklarını tanımlamayı amaçlayan bu görüşler, uluslararası hukukun yorumlanmasına ilişkin vizyon oluşturmaktadır. Aynı zamanda görüşler, iklim değişikliğine yönelik küresel tepkiyi şekillendirmek için önemli bir potansiyeli de bünyelerin barındırmaktadır. İklim değişikliğinin yıkıcı sonuçları ile karşı karşıya kalan Küçük Ada Devletlerinin uluslararası hukuk savaşını temsil eden danışma görüşleri sivil toplumun kolektif gücünü ortaya koymaktadır.

Görüşler, uluslararası iklim değişikliği hukukunun gelişimini destekleyecek birkaç temel unsuru kapsamaktadır. İklim değişikliği konusunda bilimsel olarak birçok çalışmanın zemini bu görüşlerin hazırlık süreçlerinde ortaya çıkmıştır. Süreç aynı zamanda uluslararası topluluk fikrinin gelişmesine katkı sağlamış ve ortak çıkarlar ekseninde buluşmanın bir örneğini teşkil etmiştir. Gerek denizde gerekse karada sera gazı emisyonlarını azaltma, iklim değişikliğinin olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak için gerekli diğer yükümlülükleri tayin etme ve kayıp ve hasarı hesaplayabilmek için mekanizmalar kurma ile ilgili devlet yükümlülükleri konusunda çok ciddi bir netlik sağlanmıştır. Belirtmek gerekir ki danışma görüşleri yalnızca uluslararası iklim değişikliği hukukunun

²⁷⁷ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 456.



geliştirilmesine katkıda bulunmuş olmayacak aynı zamanda dünya genelindeki politikaya da yön verecektir. Etkileri hukuki bir söylem olarak kalmayacak, iklim değişikliği ile ilgili politikaları ve hukuki metinleri şekillendirecektir.

Danışma görüşleri gerek yerel mahkemelerde gerekse davaların görüleceği diğer mahkemelerde de kilometre taşı olacaklarından UAD'ye düşen yük oldukça fazla olmuştur. UDHM çığır açıcı bir derinlikte inceleme yapmıştır ancak bu inceleme tabiatı gereği Sözleşme üzerinden doğan yükümlülükler özelinde gerçekleşmiştir. Bununla birlikte UAD uluslararası hukukun tüm kaynakları üzerinden genel nitelikte bir karar vermiştir. Mahkemeler bu yolda ilerlerken devletlerin en azından itirazda bulunamayacakları argümanlarla sonuca varmayı ama edinmiş, dünya ekonomisinin karbondan arındırılması için devletleri ikna edecek nitelikte yaklaşım sergilemişlerdir. Bir yanı uçurum olan ince bir yolda süreci tamamlayan mahkemeler iklim adaleti için oldukça yüksek beklentileri olan taraflar ile iklim acil eylem hareketini öteleyenler arasında orta yolu büyük oranda bulmuşlardır. Sonuç olarak, devletlerin artık iklim değişikliği ile ilgili yükümlülükleri inkar edilemeyecek bir hukuki zemine oturtulmuştur. Önümüzdeki yıllarda iklim davalarının gidişatı ile ilgili sorumluluk rejimine yönelik genel bir çerçeve oluşmuştur. Mahkeme salonları hem konuyla ilgili farkındalık oluşturmuş hem de mevcut ve gelecek nesillerin haklarını koruyan iklim adaleti ölçütlerini büyük oranda ortaya koymuştur.

KAYNAKÇA

Advisory proceedings, International Court of Justice <<https://www.icj-cij.org/advisory-proceedings>> s.e.t. 5 Mart 2025

Agreement for the establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, 31 October 2021

Aksar Y, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk-II* (B. 6, Seçkin 2021)

Aljaghoub MM, *The Advisory Function of the International Court of Justice 1946-2005* (Springer 2006)

Amor-Jürgenssen T and Rodriguez-Orue JD, 'From Objectives to Obligations: Unpacking Key ICJ Questions on Climate Obligations' (Verfassungsblog, 30 December 2024) <<https://verfassungsblog.de/from-objectives-to-obligations/>> s.e.t. 10 Nisan 2025

Arato J and Uriburu J, 'Treaty and Custom in the ICJ's Climate Change Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 July



2025) <<https://www.ejiltalk.org/treaty-and-custom-in-the-icjs-climate-change-opinion/>> s.e.t. 17 Ağustos 2025

Banuelos JAC and Tigre MA, ‘The ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 3)’ (Climate Law: Sabin Center Blog, 12 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/12/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearing-part-3/>> s.e.t. 21 Mart 2025

— ‘The ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 1)’ (Climate Law: Sabin Center Blog, 10 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/10/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-1/>> s.e.t. 21 Mart 2025

— ‘The ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 2)’ (Climate Law: Sabin Center Blog, 11 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/11/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-2/>> s.e.t. 8 Nisan 2025

Blattner CE, ‘Beyond Territoriality: Symposium on Jurisdictional “Hooks” for (Extraterritorial) Human Rights Obligations - Post Agostinho Learning Moments for Extraterritorial Jurisdiction in Human Rights Law, Using a Public International Law Perspective’ (Opinio Juris, 30 April 2024) <<https://opiniojuris.org/2024/04/30/beyond-territoriality-symposium-on-jurisdictional-hooks-for-extraterritorial-human-rights-obligations-post-agostinho-learning-moments-for-extraterritorial-jurisdiction-in-human/>> s.e.t. 9 Nisan 2025

Bodansky D, ‘The Role of the International Court of Justice in Addressing Climate Change: Some Preliminary Reflections’ (2017) 49 Arizona State Law Journal 689

Burri T, ‘The ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change: A Data Analysis of Participants’ Submissions’ (2024) 28 (10) American Society of International Law Insights 1

Candoğan G, ‘ITLOS (Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi) İklim Değişikliği Görüşünü Açıkladı; Sera Gazı Salımları Deniz Çevresinin



Kirlenmesidir’ (Üstad Dergisi, 21 Mayıs 2024)
<<https://ustaddergi.com.tr/itlos-iklim-degisikligi/>> s.e.t. 7 Şubat 2025

Careme v France App no. 7189/21 (AİHM, 9 Nisan 2024)

Cecanpınar H, *Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi: Usul Ve Pratik* (B. 1, Adalet 2023)

Center for International Environmental Law, ‘The Era of Climate Impunity is Over- By Order of the World’s Highest Court’ (Press Room, 23 July 2025)
<<https://www.ciel.org/news/icj-climate-opinion-ends-fossil-fuel-impunity/#:~:text=Press%20Room-,The%20Era%20of%20Climate%20Impunity%20is%20Over%E2%80%94%20By%20Order%20of,the%20impacts%20of%20climate%20change.>>
s.e.t. 31 Temmuz 2025

Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua), Compensation, Judgment, I.C.J. Reports 2018 15

Charter of the United Nations, 1945

Cheigh E, ‘Understanding Stringent Due Diligence in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change’ (2024) 54 (11) *Environmental Law Reporter* 10924

Chiara Sacchi ve diğerleri v Argentina (UN Committee on the Rights of the Child, 8 October 2021)

Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, ‘About COSIS’ <<https://www.cosis-ccil.org/about>> s.e.t. 30 Ocak 2025

Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, ‘Cosis 2022 Annual Report’ October 2022 1

De Spiegeleir A, ‘The Ruling and the Mirror: The ICJ’s Climate Change Advisory Opinion as Institutional Self-Portrait’ (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/the-ruling-and-the-mirror/>> s.e.t. 12 Ağustos 2025

Desierto D, “‘Stringent Due Diligence’, Duties of Cooperation and Assistance to Climate Vulnerable States, and the Selective Integration of External Rules in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and International Law’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 3 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/stringent-due-diligence-duties-of-cooperation-and-assistance-to-climate-vulnerable-states-and-the-selective-integration-of->



external-rules-in-the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change-and-inte/>
s.e.t. 18 Şubat 2025

Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary Between Mauritius and Maldives in the Indian Ocean (Mauritius v Maldives) (Preliminary Objections, Judgement of 28 January 2021)

Draft articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, with commentaries 2001

Duarte Agostinho ve diğerleri v Portugal ve diğerleri App no. 39371/20 (AİHM, 9 Nisan 2024)

Duncan N, ‘Caribbean leaders hail ICJ climate ruling as ‘historic’ win for small island states’ (Guardian, 25 July 2025) <<https://www.theguardian.com/world/2025/jul/25/caribbean-leaders-hail-icj-climate-ruling-as-historic-win-for-small-island-states>> s.e.t. 31 Temmuz 2025

Dunne D, Gabbatiss J and Lempriere M, ‘The highest court of the UN has issued a landmark “advisory opinion” stating that nations can be held legally accountable for their greenhouse-gas emissions.’ (Carbon Brief, 25 July 2025) <<https://www.carbonbrief.org/icj-what-the-world-courts-landmark-opinion-means-for-climate-change/>> s.e.t. 17 Ağustos 2025

Elmahmoud K, ‘The ITLOS Advisory Opinion: Human Rights as a Withered Branch of International Law?’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/the-itlos-advisory-opinion-human-rights-as-a-withered-branch-of-international-law/>> s.e.t. 23 Şubat 2025

Forum Communiqué, Fiftieth Pacific Islands Forum, Funafuti- Tuvalu, 13-16 August 2019

Freestone D, Barnes R and Akhavan A, ‘Agreement for the Establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law’ (2022) 37 (1) International Journal of Marine and Coastal Law 166

Guilfoyle D, ‘Corrected Oral Evidence: UNCLOS: Fit for Purpose in the 21st Century?’ (24 November 2021) International Relations and Defence Committee- House of Lords 1

Guo J, Wanqiang Li and Haoyu Tian, ‘The climate advisory opinion: A medicine with side-effects?’ (2023) 156 Marine Policy 1



Hajyahia A, 'ICJ Delivers Unanimous Advisory Opinion on States' Climate Change Obligations' (American Society of International Law, 24 July 2025) <<https://www.asil.org/ILIB/icj-delivers-unanimous-advisory-opinion-states%E2%80%99-climate-change-obligations>> s.e.t. 30 Temmuz 2025

Heri C, 'Human Rights in the ICJ's Climate Opinion: A Comparative Evaluation' (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/human-rights-in-the-icjs-climate-opinion/>> s.e.t. 17 Ağustos 2025

Holst RJR, 'Taking the Current When It Serves: Prospects and Challenges for an ITLOS Advisory Opinion on Oceans and Climate Change' (2023) 32 (2) Review of European, Comparative & International Environmental Law 217

Hulme M, 'On the Origin of `the Greenhouse Effect': John Tyndall's 1859 Interrogation of Nature' (2009) 64 (5) Weather 121

Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion AO-32/25, Requested by the Republic of Chile and the Republic of Colombia Climate Emergency and Human Rights, 29 May 2025

Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion OC-23/17, Requested by the Republic of Colombia, 15 November 2017

Inter-American Court of Human Rights, Request for an Advisory Opinion on the Climate Emergency and Human Rights Submitted to the Inter-American Court of Human Rights by the Republic of Colombia and the Republic of Chile, 9 January 2023

International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Advisory Opinion, 23 July 2025

International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Other Documents <<https://www.icj-cij.org/case/187/other-documents>> s.e.t. 20 Mart 2025

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 13 December 2024, CR 2024/54

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/35



International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/40

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 10 December 2024, CR 2024/48

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/38

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/39

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 6 December 2024, CR 2024/43

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/36

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/37

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 11 December 2024, CR 2024/49

International Tribunal for the Law of the Sea, ‘International Agreements Conferring Jurisdiction on the Tribunal’ (List of Agreements) <<https://www.itlos.org/en/main/jurisdiction/international-agreements-conferring-jurisdiction-on-the-tribunal/>> s.e.t. 30 Ocak 2025

İneli Ciğer M, *İklim Değişikliği ile Mücadelede Devletlerin Farklılaştırılmış Sorumlulukları ve Uluslararası Hukukta Ortak Fakat Farklılaştırılmış Sorumluluklar İlkesi* (B. 1, Yetkin 2022)

Jahn J and Letsch M, ‘Progress through disruption? What role for the ICJ in the Advisory Opinion on Climate Change’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 22 January 2025)



<<https://www.ejiltalk.org/progress-through-disruption-what-role-for-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 7 Nisan 2025

Konuk Sommer B, ‘Çevre ve İnsan Hakları İlişkisine Yeni Bir Yaklaşım: Amerikalılar Arası İnsan Hakları Mahkemesi’nin Oc-23/17 Sayılı Tavsiye Görüşü’ (2020) 11(1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 384

Kuran S and Gülçür A, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi’ (2018) 24 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1

Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change, 1997

Lando M, The Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea: Comments on the Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (2016) 29 (2) Leiden Journal of International Law 441

Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion, I.C.J. Reports 2004, 136

Longo A, ‘Beyond Climate Change Obligations: Which Lessons from the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and Ocean Acidification for the Progressive Development of the Law of the Sea?’ (2025) 27 International Community Law Review 112

Loughman B, Prime Minister of Vanuatu in United Nations General Debate, 76th Session on 25 September 2021
<<https://webtv.un.org/en/asset/k1g/k1grmwnykh>> s.e.t. 13 Mart 2025

Mansoor A, ‘The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law’ (2024) 8 RSIL (Research Society of International Law) Law Review 172

Mayer B, ‘International Advisory Proceedings on Climate Change’ (2023) 44 (1) Michigan Journal of International Law 41

McVey M and Savaresi A, ‘The ICJ Advisory Opinion on Climate Change: A Business and Human Rights Perspective’ (Opinio Juris, 4 August 2025)
<<https://opiniojuris.org/2025/08/04/the-icj-advisory-opinion-on-climate-change-a-business-and-human-rights-perspective/>> s.e.t. 6 Ağustos 2025



Mingozzi PC, ‘The Contribution of itlos to Fight Climate Change: Prospects and Challenges of the Cosis Request for an Advisory Opinion’ (2023) 3 (2) The Italian Review of International and Comparative Law 306

Miron A, ‘COSIS Request for an Advisory Opinion: A Poisoned Apple for the ITLOS?’ (2023) 38 (2) International Journal of Marine and Coastal Law 1

Ndiaye TM, ‘The Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea’ (2010) 9 (3) Chinese Journal of International Law Pages 565

Oral N, ‘ICJ Climate Change Advisory Opinion: Noteworthy Trends’ (International Institute for Sustainable Development- Sustainable Development Goals Knowledge Hub, 12 February 2025) <<https://sdg.iisd.org/commentary/guest-articles/icj-climate-change-advisory-opinion-noteworthy-trends/>> s.e.t. 16 Mart 2025

Ozanoğlu O ve Sabuncu TB, ‘Uluslararası Adalet Divanı’ndan Tarihi İklim Kararı:Devletlerin Sera Gazı Emisyonlarına Karşı Yasal Yükümlülükleri Netleşti’ (Doğal Hayatı Koruma Vakfı Blog, 30 Temmuz 2025) <<https://www.wwf.org.tr/?16320/uluslararasi-adalet-divani-tarihi-iklim-kararlari-netlesti>> s.e.t. 11 Ağustos 2025

Özkerim Güner N, *İklim Değişikliği Nedeniyle Devletlerin Sorumluluğu* (B. 1, 2018 Yetkin)

Paddeu F and Jackson M, ‘State Responsibility in the ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 25 July 2025) <<https://www.ejiltalk.org/state-responsibility-in-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 30 Temmuz 2025

Paris Agreement, 2015

Peel J, ‘Unlocking UNCLOS: How the ITLOS Advisory Opinion Delivers a Holistic Vision of Climate-relevant International Law’(Climate Law: Sabin Center Blog, 24 May 2024) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2024/05/24/unlocking-unclos-how-the-itlos-advisory-opinion-delivers-a-holistic-vision-of-climate-relevant-international-law/>> s.e.t. 26 Mart 2025

Pezzano L, ‘Obligations Erga Omnes and Climate Change: Reflections on the ICJ Advisory Opinion’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 8 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/obligations->



erga-omnes-and-climate-change-reflections-on-the-icj-advisory-opinion/>
s.e.t. 19 Ağustos 2025

Plass GN, ‘The Carbon Dioxide Theory of Climate Change’ (1956) 8 (2) Tellus
140

Prost M, ‘Disaster Passing as Miracle? A Critical Take on the ICJ’s Climate
Advisory Opinion’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International
Law, 14 August 2025) <[https://www.ejiltalk.org/disaster-passing-as-miracle-
a-critical-take-on-the-icjs-climate-advisory-opinion/](https://www.ejiltalk.org/disaster-passing-as-miracle-a-critical-take-on-the-icjs-climate-advisory-opinion/)> s.e.t. 18 Ağustos 2025

Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay), Judgment, I.C.J.
Reports 2010, 14

Rao T, Segger MCC and Gehring M, ‘The Advisory Opinion Could Reshape
Global Climate Governance’ (Verfassungsblog, 7 December 2024)
<[https://verfassungsblog.de/the-advisory-opinion-could-reshape-global-
climate-governance/](https://verfassungsblog.de/the-advisory-opinion-could-reshape-global-climate-governance/)> s.e.t. 9 Nisan 2025

Reçber S, ‘Uluslararası Adalet Divanı’nın Uluslararası Çevre Hukukuna Katkısı
Ve Pulp Mills Kararının Değerlendirilmesi’ (2024) 26 (2) Dokuz Eylül
Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1535

Reetz NS, ‘State Responsibility and the ICJ’s Advisory Opinion on Climate
Change: One Step at a Time’ (Climate Law: Sabin Center Blog, 7 August
2025) <[https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/07/state-
responsibility-and-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-one-step-at-
a-time/](https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/07/state-responsibility-and-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-one-step-at-a-time/)> s.e.t. 13 Ağustos 2025

Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries
Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, 4

Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the
Obligations of States in respect of Climate Change, 12 April 2023

Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island
States on Climate Change and International Law, Request, 12 December 2022

Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island
States on Climate Change and International Law, Advisory Opinion,
International Tribunal for Law of the Sea, 21 May 2024

Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area,
Advisory Opinion, 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, 10

- Rocha A, 'States' Extraterritorial Jurisdiction for Climate-Related Impacts' (Verfassungsblog, 12 April 2024) <<https://verfassungsblog.de/states-extraterritorial-jurisdiction-for-climate-related-impacts/>> s.e.t. 8 Nisan 2025
- Ruys T and Soete A, 'Creeping' Advisory Jurisdiction of International Courts and Tribunals? The Case of the International Tribunal for the Law of the Sea (2016) 29 (1) Leiden Journal of International Law 155
- Sabin Center for Climate Change Law, 'Climate Change Litigation Databases' <<https://climatecasechart.com/>> s.e.t. 17 Nisan 2025
- Sands PJ, 'Climate Change and the Rule of Law' (2016) 28 (1) Journal of Environmental Law 19-35
- Scott DM, 'Time and Temporality before the ICJ in the Advisory Opinion on Obligations of States in respect of Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 14 February 2025) <<https://www.ejiltalk.org/time-and-temporality-before-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-obligations-of-states-in-respect-of-climate-change/>> s.e.t. 10 Nisan 2025
- Seneviratne K, 'University Project was Catalyst for Key UN Climate Vote' (University World News: The Global Window on Higher Education) <<https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20230405084811458>> s.e.t. 9 Mart 2025
- Setzer J and Higham C, 'Global Trends in Climate Change Litigation: 2024 Snapshot' (2024) London School of Economics and Political Science Policy Report 1
- 'Global Trends in Climate Change Litigation:2022 Snapshot' (2022) London School of Economics and Political Science Policy Report 1
- Silverman-Roati K and Bönnemann M, 'The ITLOS Advisory Opinion on Climate Change: An Introduction into the Joint Blog Symposium' (Verfassungsblog, 22 May 2024) <<https://verfassungsblog.de/the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change/>> s.e.t. 15 Şubat 2025
- Statute of International Tribunal for the Law of the Sea, 1982
- Tanaka Y, 'The Role of an Advisory Opinion of ITLOS in Addressing Climate Change: Some Preliminary Considerations on Jurisdiction and Admissibility' (2023) 32 (2) Review of European, Comparative and International Environmental Law 206



The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/21, 25 April 2023

The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/44, 9 August 2023

The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/75, 19 December 2023

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/49, 31 May 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/61, 16 August 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/76, 2 December 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/81, 13 December 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2025/32, 7 July 2025

The International Union for Conservation of Nature, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Principle of Sustainable Development in View of the Needs of Future Generations, 1-10 September 2016, IUCN Doc WCC-2016-Res-079-EN

Tigre MA, 'It Is (Finally) Time for and Advisory Opinion on Climate Change: Challenges and Opportunities on a Trio of Initiatives' (2024) 17 (3) Charleston Law Review 623

Tigre MA, Martini C, Cohen M and Rocha A, 'A Panoply of Consequences? Remedies and Reparations in the ICJ's Climate Opinion' (Climate Law: Sabin Center Blog, 13 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/13/a-panoply-of-consequences-remedies-and-reparations-in-the-icjs-climate-opinion/>> s.e.t. 15 Ağustos 2025

Turgut N, 'İhtiyat İlkesi' (1996) 45 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 67

Tütüncü AN, 'Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun 53'üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Kaynaklanan Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış' (2011) 22 (2) Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 889-948

Udell J and Tan F, 'New Standards in Government Framework Litigation: Legal Implications of the ICJ Advisory Opinion on Climate Change' (Climate Law: Sabin Center Blog, 5 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/05/new-standards->



in-government-framework-litigation-legal-implications-of-the-icj-advisory-opinion-on-climate-change/> s.e.t. 7 Ağustos 2025

United Nations Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, Brazil, 3-14 June 1992

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

United Nations Framework Convention on Climate Change, 1992

United Nations General Assembly, Protection of global climate for present and future generations of mankind: resolution adopted by the General Assembly, 70th plenary meeting, 6 December 1988, UN Doc A/RES/43/53

United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 1 March 2023, UN Doc A/77/L.58

United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Resolution adopted by the General Assembly on 29 March 2023- Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 4 April 2023, UN Doc A/RES/77/276

United Nations General Assembly, Sixty-sixth session, 16th plenary meeting, 22 September 2011, UN Doc. A/66/PV.16, 27

United Nations News: Global Perspective Human Stories, 'Palau Seeks UN World Court Opinion on Damage Caused by Greenhouse Gases' <<https://news.un.org/en/story/2011/09/388202>> s.e.t. 9 Mart 2025

United Nations, Conference of the Parties, Report of the Conference of the Parties on its twenty-eighth session, held in the United Arab Emirates from 30 November to 13 December 2023, Decision 2/CP.28 Santiago Network for Averting, Minimizing and Addressing Loss and Damage Associated with the Adverse Effects of Climate Change under the Warsaw International Mechanism for Loss and Damage associated with Climate Change Impacts, UNFCCC Doc FCCC/CP/2023/11/Add.1

United Nations, United Nations Framework Convention on Climate Change, Bali Action Plan, Report of the Conference of the Parties on its thirteenth session, 3- 15 December 2007, 14 March 2008, UN Doc FCCC/CP/2007/6/Add.1, 3



Urgenda Foundation v The Netherlands [2015] HAZA C/09/00456689 (24 June 2015); aff'd (9 October 2018) (District Court of the Hague, and The Hague Court of Appeal (on appeal)) (affirmed by the Supreme Court, 20 December 2019)

Ünal E, 'Uluslararası ve Ulusal Mahkeme Kararları Işığında İklim İctihadının Gelişimi' (2024) 3 (6) Çevre, Şehir ve İklim Dergisi 168

Verein KlimaSeniorinnen Schweiz ve diğerleri v Switzerland App no. 53600/20 (AIHM, 9 Nisan 2024)

Wewerinke-Singh M and Viñuales JE, 'The Great Reset: The ICJ Reframes the Conduct Responsible for Climate Change Through the Prism of Internationally Wrongful Acts' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 4 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/the-great-reset-the-icj-reframes-the-conduct-responsible-for-climate-change-through-the-prism-of-internationally-wrongful-acts/>> s.e.t. 6 Ağustos 2025

Yau SM, 'Complicity for Wrongful Greenhouse Gas Emissions as a Form of Extraterritorial State Responsibility for Climate Change' (2024) 9 Environmental Law and Practice Review 191



-Çeviri / Translation-

STATES' OBLIGATIONS ON CLIMATE CHANGE IN INTERNATIONAL COURT ADVISORY OPINIONS: HOPE IN THE FACE OF ADVERSITY*

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

Res. Asst. Dr. Yeşim YILDIZ**

ABSTRACT

The balance of nature has been disrupted by human activity, and the resulting damage has led to the problem of climate change. Climate change, long ignored, has now become a matter requiring urgent attention. Action has been taken to halt this negative trend. While relevant legal regulations are being developed, legal proceedings are ongoing. This study was conceived in response to this urgent need. This study will examine the stances taken by both the International Tribunal for the Law of the Sea and the International Court of Justice regarding the obligations of states related to the climate emergency. The study aims to determine the impact of advisory opinions of international courts on states' obligations related to climate change on states' efforts to conflict climate change. The study utilizes studies and documents from the International Tribunal for the

* Research Article, Received: 23.05.2025 / Accepted: 25.09.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1704695.

Declarations

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Sakarya University Faculty of Law, Department of International Law
(yesimyildiz@sakarya.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-4428-6763).



Law of the Sea and the International Court of Justice, as well as relevant literature on the subject. These courts responded positively to the advisory opinions and addressed the issue in considerable detail. As a result of the study, it is envisaged that advisory opinions will be cornerstones for climate change law and will make significant contributions to the development of climate change law.

Keywords: •Climate Change •Climate Change Advisory Opinion •Climate Change Trials •International Court of Justice •International Tribunal for the Law of the Sea

ÖZ

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

Anahtar Kelimeler: •İklim Değişikliği •İklim Değişikliği Danışma Görüşü •İklim Değişikliği Yargılamaları •Uluslararası Adalet Divanı •Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi

INTRODUCTION

The discovery that carbon can trap heat dates back to the 1850s,¹ while the claim that this would lead to climate change by raising average temperatures dates back to the 1950s.² However, it took many years for states to become more aware³ of

¹ Mike Hulme, 'On the Origin of 'the Greenhouse Effect': John Tyndall's 1859 Interrogation of Nature' (2009) 64 (5) Weather 121, 121.

² Gilbert Norman Plass, 'The Carbon Dioxide Theory of Climate Change' (1956) 8 (2) Tellus 140, 140.

³ United Nations General Assembly, Protection of global climate for present and future generations of mankind: resolution adopted by the General Assembly, 70th plenary meeting, 6 December 1988, UN Doc A/RES/43/53.

the environment⁴ and climate change. At this point, mitigating the negative effects of climate change has been included in the emergency action plans of governments.⁵ The United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), adopted at the 1992 United Nations (UN) Conference on Environment and Development,⁶ and entered into force in 1994, encourages signatory states to reduce greenhouse gas emissions and protect greenhouse gas sinks.⁷

States have adopted the 1997 Kyoto Protocol⁸ and the 2015 Paris Agreement⁹ to achieve the objectives of the UNFCCC. In this regard, countries have committed to striving to keep the global temperature increase below 2°C and, if possible, limit the temperature increase to 1.5°C above pre-industrial levels¹⁰ and have set targets to reduce greenhouse gas emissions to the lowest possible level, aiming to achieve net-zero emissions by the second half of this century.¹¹ However, regulatory tools to ensure the achievement of these targets have not been clearly defined.¹² Therefore, mechanisms that prioritize the obligations of states are needed for them to achieve their climate change goals. The most effective mechanisms to meet this need have been both domestic and international courts.¹³ Thus, pressure on states has increased.¹⁴

⁴ United Nations, Report of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm, 5-16 June 1972, UN Doc A/CONF.48/14/Rev.1.

⁵ United Nations, United Nations Framework Convention on Climate Change, Bali Action Plan, Report of the Conference of the Parties on its thirteenth session, 3- 15 December 2007, 14 March 2008, UN Doc FCCC/CP/2007/6/Add.1, 3.

⁶ United Nations Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, Brazil, 3-14 June 1992.

⁷ *United Nations Framework Convention on Climate Change*, 1992.

⁸ *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*, 1997.

⁹ *Paris Agreement*, 2015.

¹⁰ *ibid* 2 (1)(a) article.

¹¹ *ibid* 4. article.

¹² United Nations General Assembly, Sixty-sixth session, 16th plenary meeting, 22 September 2011, UN Doc. A/66/PV.16, 27.

¹³ Sabin Center for Climate Change Law, 'Climate Change Litigation Databases' <<https://climatecasechart.com/>> accessed 17 April 2025.

¹⁴ *Chiara Sacchi and others v Argentina* (UN Committee on the Rights of the Child, 8 October 2021); Maria Antonia Tigre, 'It Is (Finally) Time for and Advisory Opinion on Climate Change: Challenges and Opportunities on a Trio of Initiatives' (2024) 17 (3) *Charleston Law Review* 623, 625; *Urgenda Foundation v The Netherlands* [2015] HAZA C/09/00456689 (24 June 2015); *aff'd* (9 October 2018) (District Court of the Hague, and The Hague Court of



Until recently, climate change has not been discussed in international courts. However, in recent years, calls for climate justice have begun to be heard in both international human rights courts and international courts.¹⁵ The study will examine the advisory opinions issued by the International Tribunal for the Law of the Sea and the International Court of Justice, which constitute an important source of international law and play a prominent role in determining the responsibilities of states.¹⁶ It will provide information on the legal framework of the obligations imposed on states regarding climate change. The human rights dimension has not been included as it requires separate consideration. The review will address the impact of the consultation opinions on climate change, and the work will be concluded in line with the expectations following the opinions.

I. THE ADVISORY OPINION OF THE INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA ON THE OBLIGATIONS OF STATES IN RESPECT OF CLIMATE CHANGE

The International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), acting as the court for the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), which is the most comprehensive and detailed regulation adopted by the international community to date,¹⁷ performs its duties in respect of both

Appeal (on appeal)) (affirmed by the Supreme Court, 20 December 2019); *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v Switzerland* App no. 53600/20 (AİHM, 9 April 2024).

¹⁵ Inter-American Court of Human Rights, Request for an Advisory Opinion on the Climate Emergency and Human Rights Submitted to the Inter-American Court of Human Rights by the Republic of Colombia and the Republic of Chile, 9 January 2023; Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in respect of Climate Change, 12 April 2023; Judgements/Decisions of the European Court of Human Rights (*Careme v France* App no. 7189/21 (AİHM, 9 April 2024); *Duarte Agostinho and Others v Portugal and Others* App no. 39371/20 (AİHM, 9 April 2024); *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v Switzerland* (n 14)); Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, Advisory Opinion, International Tribunal for Law of the Sea, 21 May 2024; Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion AO-32/25, Requested by the Republic of Chile and the Republic of Colombia Climate Emergency and Human Rights, 29 May 2025; International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Advisory Opinion, 23 July 2025.

¹⁶ In line with the purpose of the study, the decisions examined are limited to the current decisions of international courts, which have a greater ability to shape international policy, rather than all decisions issued by courts on the subject.

¹⁷ Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk-II* (6th edn, Seçkin 2021) 32.



UNCLOS and other treaties that grant it authority.¹⁸ The detailed nature of the provisions governing the Tribunal's jurisdiction has enabled the ITLOS to move more swiftly when compared to the difficulties faced by the aforementioned Human Rights Courts in addressing climate change through specific rights. However, the Tribunal's authority to issue advisory opinions is regulated in the UNCLOS and the Statute of the Tribunal within the framework of the Seabed Disputes Division.¹⁹ However, despite this restrictive provision in UNCLOS and the Statute of the Tribunal, Article 138 of the Rules of Procedure of the Tribunal stipulates that the Tribunal may give an advisory opinion on a legal question if an international agreement relating to the objectives of the Convention specifically permits an application to the Tribunal for an advisory opinion. At the same time, Article 21 of the Statute of the Tribunal states that the Tribunal's jurisdiction covers all disputes submitted to it in accordance with the Convention, all applications, and all matters specifically provided for in any other agreement conferring jurisdiction on the Tribunal. This situation has created a duality regarding the Tribunal's ability to give advisory opinions.²⁰

Since the Tribunal's initial advisory opinion was directed to the Seabed Disputes Division, there has been no opportunity to resolve this duality.²¹ However, the Convention, which permits the Subregional Fisheries Commission to apply to its own organs, the Ministers' Conference and the Permanent Secretary, for an advisory opinion from ITLOS, thereby authorizing ITLOS²² the Tribunal found a way to overcome this obstacle in 2015 by referring to "all matters specifically provided for in any other agreement conferring jurisdiction upon it" and issued its first advisory opinion.²³ Thus, the winning side of the duality has been that the Tribunal can provide advisory opinions not only specifically within the Seabed Disputes Division but also in its own capacity.²⁴ Thus, the Tribunal has

¹⁸ Hilal Cecanpınar, *Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi: Usul Ve Pratik* (1st edn, Adalet 2023) 65-82.

¹⁹ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982, 159 ve 191. Madde; *Statute of International Tribunal for the Law of the Sea*, 1982, 40. madde.

²⁰ 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.

²¹ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion, 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, 10.

²² Cecanpınar (n 18) 73.

²³ Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, 4, para. 54-58.

²⁴ Kuran and Gülçür (n 20) 14.



opted for a liberal stance on issuing advisory opinions. This stance has reassured some states affected by climate change, and opinions have been requested from the Tribunal.²⁵ The Tribunal concluded the eagerly awaited request on May 21, 2024.²⁶ In this regard, the Tribunal's approach to the matter will be examined in detail below.

1. Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law

Island states, which contribute the least to the problem of climate change but face the greatest burden, including extreme weather events, coral bleaching, loss of marine biodiversity through fishing, and the risk of state collapse, have decided to take collective action in the face of this existential threat and international inaction.²⁷ In this context, on the eve of the 2021 United Nations Climate Change Conference, they decided to establish the Commission on Small Island States on Climate Change and International Law (COSIS) and concluded an Agreement.²⁸

According to Article 1(3) of the Agreement:

“The mandate of the Commission shall be to promote and contribute to the definition, implementation, and progressive development of rules and principles of international law concerning climate change, including, but not limited to, the obligations of States relating to the protection and preservation of the marine environment and their responsibility for injuries arising from internationally wrongful acts in respect of the breach of such obligations.”

Again, article 2(2) of the Agreement is as follows:

“Having regard to the fundamental importance of oceans as sinks and reservoirs of greenhouse gases and the direct relevance of the marine environment to the adverse effects of climate change on Small Island Developing States, the Commission shall be authorized to request advisory opinions from the International Tribunal for the Law of the Sea (“ITLOS”)

²⁵ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, Request, 12 December 2022.

²⁶ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15).

²⁷ Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, ‘About COSIS’ <<https://www.cosis-ccil.org/about>> accessed 30 January 2025.

²⁸ Agreement for the establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, 31 October 2021, Antigua and Barbuda and Tuvalu were the founders of the Agreement, and subsequently Palau, Niue, Vanuatu and Saint Lucia became parties, respectively.

on any legal question within the scope of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea; consistent with Article 21 of the ITLOS Statute and Article 138 of its Rules.”

As can be seen, the Agreement specifically grants authority to the ITLOS, and the Tribunal’s jurisdiction falls within the scope of the ITLOS’s authority, as it covers all disputes submitted to it under the Agreement, all applications, and all matters specifically mentioned in any other agreement granting jurisdiction to the Tribunal.²⁹

Based on these authorizations, the Commission decided at its third meeting held on August 26, 2022, to request an advisory opinion from the ITLOS by unanimous vote of its members.³⁰ Accordingly:

“States Parties to the UNCLOS, including those covered under Chapter XII; i) Prevent, reduce, and control marine environmental pollution related to harmful effects caused by or likely to be caused by climate change, including ocean warming, sea level rise, and ocean acidification resulting from anthropogenic greenhouse gas emissions released into the atmosphere; and ii) to clarify what specific obligations exist to protect and preserve the marine environment from the effects of climate change, including ocean warming, sea level rise, and ocean acidification.”³¹

Considering that most climate change lawsuits are initiated, encouraged, and supported by non-governmental organizations (NGOs), activists (including lawyers), and other civil society groups, it is clear that domestic courts are at the forefront, except for the recent lawsuits we have addressed in the context of our work on climate change.³² At the same time, the mechanism for applying to international courts, as mentioned in the ITLOS’s advisory opinion, has also been through the actors mentioned above and has not been initiated by states.³³ However, COSIS took a different approach and entered into an agreement solely

²⁹ International Tribunal for the Law of the Sea, ‘International Agreements Conferring Jurisdiction on the Tribunal’ (List of Agreements) <<https://www.itlos.org/en/main/jurisdiction/international-agreements-conferring-jurisdiction-on-the-tribunal/>> accessed 30 January 2025.

³⁰ Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, ‘Cosis 2022 Annual Report’ October 2022 1, 15.

³¹ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 25) 2.

³² Joana Setzer and Catherine Higham, ‘Global Trends in Climate Change Litigation:2022 Snapshot’ (2022) London School of Economics and Political Science Policy Report 1, 9.

³³ Alina Miron, ‘COSIS Request for an Advisory Opinion: A Poisoned Apple for the ITLOS?’ (2023) 38 (2) International Journal of Marine and Coastal Law 1, 3.



to obtain an advisory opinion from ITLOS.³⁴ This move was prepared by lawyers well-informed about the liberal interpretation given by the ITLOS, mentioned above, regarding the request of the Subregional Fisheries Commission concerning its advisory authority.³⁵ Furthermore, it may encourage them to enter into a new agreement to seek an advisory opinion from the ITLOS on a matter covered by an agreement that does not grant such jurisdiction to states.³⁶

Given the lack of a clear legal basis for the Court's authority to issue advisory opinions in UNCLOS, concerns have been raised about the risk of the legitimacy of future ITLOS advisory opinions being questioned.³⁷ However, bringing these issues to the fore through applications has also been one of the best ways not only to provide legal guidance but also to exert a certain amount of moral pressure on states to take these questions more seriously.³⁸ Ultimately, although not in the same legal capacity, ITLOS has the authority to issue advisory opinions, similar to the International Court of Justice (ICJ). It is reasonable for ITLOS, like the ICJ, to reject a request only if compelling reasons exist, without considering the underlying reasons and arguments behind the request.³⁹ However, given the structure of COSIS, the scope of its advisory authority under the Agreement, and the fact that states are not involved in preparing the draft questions submitted to the Tribunal, the Tribunal was expected to provide a substantive response to the admissibility claims when determining its authority in its advisory opinion.⁴⁰ Although COSIS's request has been likened to a poisoned apple,⁴¹ the reasoning behind the request is commendable and has made it possible to obtain a highly detailed advisory opinion from an international court on climate change.

³⁴ *ibid* 4.

³⁵ David Freestone, Richard Barnes and Payam Akhavan, 'Agreement for the Establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law' (2022) 37 (1) *International Journal of Marine and Coastal Law* 166, 175-178.

³⁶ Yoshifumi Tanaka, 'The Role of an Advisory Opinion of ITLOS in Addressing Climate Change: Some Preliminary Considerations on Jurisdiction and Admissibility' (2023) 32 (2) *Review of European, Comparative and International Environmental Law* 206, 211.

³⁷ Tigre (n 14) 638.

³⁸ Douglas Guilfoyle, 'Corrected Oral Evidence: UNCLOS: Fit for Purpose in the 21st Century?' (24 November 2021) *International Relations and Defence Committee- House of Lords* 1, 9.

³⁹ Tafsir Malick Ndiaye, 'The Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea' (2010) 9 (3) *Chinese Journal of International Law* Pages 565, 575.

⁴⁰ Miron (n 33) 21.

⁴¹ *ibid*.



2. The International Tribunal for the Law of the Sea's Assessment of the Advisory Opinion Requested by the Commission

In the Advisory Opinion requested by the ITLOS Small Island States Commission on Climate Change and International Law - hereinafter referred to as the Advisory Opinion - the Tribunal, while exceeding its jurisdiction, has indicated that it has jurisdiction in three areas, making frequent reference to the Advisory Opinion requested by the Subregional Fisheries Commission: i) All “disputes” submitted to the Tribunal under the Convention; ii) All ‘applications’ submitted to the Tribunal under the Convention; and iii) All “matters” specifically provided for in any other agreement conferring jurisdiction on the Tribunal.⁴² The Tribunal stated that the mere use of the term “all matters” does not in itself confer advisory jurisdiction on the Tribunal, but that such jurisdiction must be specifically provided for in the agreement. Pursuant to Article 21 of the Statute, the Tribunal noted that the “other agreement” by which the parties conferred such jurisdiction on the Tribunal was the “other agreement.” When the “other agreement” grants the Tribunal advisory jurisdiction, the Tribunal has the authority to exercise this jurisdiction in respect of “all matters” specifically provided for in the “other agreement.” Therefore, the substantive legal basis for the Tribunal’s advisory jurisdiction is Article 21 of the Statute and the COSIS Agreement.⁴³ The Tribunal determined that Article 138 of UNCLOS does not provide a legal basis for granting the Tribunal the authority to issue advisory opinions but rather establishes the preconditions for issuing advisory opinions. After a thorough examination, the Tribunal concluded that it has the authority to assess the request.⁴⁴

The Tribunal has also defined the limits of its discretion in providing advisory opinions. It has determined that the Small Island States Commission on Climate Change and International Law is competent to request such an opinion and that there is no reason why it should not provide an advisory opinion. Some have argued that the Commission did not seek guidance on its own conduct in this case, but rather sought clarity on the obligations of States Parties to the Convention regarding the protection and preservation of the marine

⁴² *Statute of International Tribunal for the Law of the Sea*, 21. Madde; Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 85.

⁴³ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 84-89.

⁴⁴ *ibid* para. 93-109.



environment, and that the request contained broad, abstract, and general questions, requiring the Tribunal to carefully consider the parameters of its judicial function. However, the Tribunal considered that the questions in the request were quite clear and specific, that sufficient information and evidence had been provided to support the findings, and, aware that climate change is recognized internationally as a common concern of humankind, interpreted and applied the provisions of the Convention, particularly its provisions on the protection and preservation of the marine environment, and other relevant rules of international law, to clarify and provide guidance on the specific obligations of the Contracting Parties to the Convention.⁴⁵

As can be seen, it would not be wrong to say that the Tribunal provided a substantial response to the admissibility claims. Instead of adopting the restrictive approach⁴⁶ of some authors regarding the provision of advisory opinions, the ITLOS chose to clarify the legal issues required by climate change for maritime law, opting not to narrowly interpret the advisory function⁴⁷ and continuing its path by striving to elevate it.⁴⁸ At the same time, while undertaking this expansion, it has also addressed the fundamental aspects that it was unable to detail sufficiently in the Advisory Opinion Requested by the Subregional Fisheries Commission, turning the situation into an opportunity.⁴⁹

After clarifying the issue of jurisdiction, the Tribunal addressed the scope of the legal issues to be applied and provided separate answers to the questions for

⁴⁵ *ibid* para. 110-122.

⁴⁶ Benoit Mayer, 'International Advisory Proceedings on Climate Change' (2023) 44 (1) *Michigan Journal of International Law* 41, 42; Massimo Lando, *The Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea: Comments on the Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission* (2016) 29 (2) *Leiden Journal of International Law* 441, 441; Rozemarijn J. Roland Holst, 'Taking the Current When It Serves: Prospects and Challenges for an ITLOS Advisory Opinion on Oceans and Climate Change' (2023) 32 (2) *Review of European, Comparative & International Environmental Law* 217, 217-218; Tanaka (n 36) 208; Tom Ruys and Anemoon Soete, 'Creeping' Advisory Jurisdiction of International Courts and Tribunals? The Case of the International Tribunal for the Law of the Sea (2016) 29 (1) *Leiden Journal of International Law* 155, 155.

⁴⁷ Ndiaye (n 39) 581-582; Tigre (n 14) 722.

⁴⁸ Miron (n 33) 21.

⁴⁹ Pierre Clement Mingozi, 'The Contribution of itlos to Fight Climate Change: Prospects and Challenges of the Cosis Request for an Advisory Opinion' (2023) 3 (2) *The Italian Review of International and Comparative Law* 306, 323-324.



which advisory opinions were requested.⁵⁰ The Tribunal found that the first question referred to the obligations under the Convention to prevent, reduce, and control marine pollution resulting from or likely to result from the adverse effects of climate change and ocean acidification caused by anthropogenic greenhouse gas emissions, but that it was framed on the assumption that these obligations necessarily apply to climate change and ocean acidification, and therefore examined this assumption first.⁵¹ ITLOS has identified three cumulative criteria for an act to constitute pollution of the marine environment as defined in the Convention: i) it must involve a substance or energy; ii) this substance or energy must be introduced into the marine environment directly or indirectly by humans; and iii) such introduction must cause or be likely to cause harmful effects.⁵² The Tribunal, which examined the criteria in question in considerable detail,⁵³ concluded that anthropogenic greenhouse gas emissions cause pollution of the marine environment.⁵⁴

ITLOS examined in considerable detail the specific obligations of the contracting states to prevent, reduce, and control pollution of the marine environment.⁵⁵ The Tribunal concluded that the Contracting States to the Convention have “special obligations to take all necessary measures” to prevent, reduce, and control marine pollution caused by anthropogenic greenhouse gas emissions, in accordance with Article 194/1, and to harmonize their policies in this regard. The Tribunal concluded that the standard of this obligation is “strict, “ given the high risk of serious and irreversible damage to the marine environment caused by such emissions.⁵⁶ ITLOS also noted that Article 194(2) imposes a specific obligation on the Contracting Parties in the context of transboundary pollution, but acknowledged that the standard applicable to this obligation may be “stricter” than that applicable to Article 194(1).⁵⁷ The Tribunal, frequently referring to the UNFCCC, the Paris Agreement, and the

⁵⁰ Gökhan Candoğan, ‘ITLOS (Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi) İklim Değişikliği Görüşünü Açıkladı; Sera Gazı Salımları Deniz Çevresinin Kirlenmesidir’ (Üstad Dergisi, 21 May 2024) <<https://ustaddergi.com.tr/itlos-iklim-degisikligi/>> accessed 7 February 2025.

⁵¹ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 158.

⁵² *ibid* para. 161.

⁵³ *ibid* para. 162-178.

⁵⁴ *ibid* para. 179.

⁵⁵ *ibid* para. 180-367.

⁵⁶ *ibid* para. 243.

⁵⁷ *ibid* para. 258.



United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction, in order for the contracting states to fulfill this specific obligation; i) enacting appropriate laws and regulations; ii) cooperating in the formulation and elaboration of rules, standards, and recommended practices and procedures based on scientific knowledge, and establishing scientific criteria; iii) monitoring, publishing reports, and conducting environmental impact assessments as a means of addressing marine pollution; and iv) publish the results obtained from monitoring the pollution risks or effects arising from such emissions or forward them to the competent international organizations for publication.⁵⁸

After answering the first question, the Tribunal moved on to the second question, stating that this question was related to the first question and referring to its answers to the first question in its analysis. The ITLOS stated that part of the answer to the second question had been given in the first question, emphasizing that the second question was more comprehensive than the first question, and set out to identify obligations not covered in the first question.⁵⁹ ITLOS concluded that the Agreement imposes a general obligation on the contracting states to protect and preserve the marine environment. It stated that this obligation applies to all marine areas and can be invoked to combat any degradation of the marine environment, including the effects of climate change such as ocean warming, sea level rise, and ocean acidification.⁶⁰ ITLOS emphasized that the obligation may also include restoring marine habitats and ecosystems in cases where the marine environment has been degraded, and stated that states are under an obligation to ensure compliance with these measures not only within their own jurisdiction but also by non-state actors under their control.⁶¹ The Tribunal noted that the Contracting Parties have a special obligation to protect threatened species and that, within the framework of their obligations to protect and preserve, they are responsible for reaching agreements, cooperating, and consulting in good faith.⁶² In the conclusion section, the Tribunal emphasized that it had reached a unanimous decision both regarding the authority to issue an advisory opinion and regarding the answers to the questions submitted in the request for an

⁵⁸ *ibid* para. 259-367.

⁵⁹ *ibid* para. 369-372.

⁶⁰ *ibid* para. 386-387.

⁶¹ *ibid* para. 388-400.

⁶² *ibid* para. 401-436.

advisory opinion, and concluded the case by briefly summarizing the answers to the questions.⁶³

The 153-page advisory opinion, which was presented by ITLOS President Albert Hoffmann at the ITLOS headquarters on May 21, 2024, is undoubtedly quite detailed and serves as a guide both for the obligations of states and for the new advisory opinion issued by the ICJ.⁶⁴ The Tribunal, having accepted that the obligations under other treaties relating to climate change do not preclude the imposition of obligations under UNCLOS and having listed specific obligations, it appears likely that the obligations set out in the advisory opinion will have an effect even on states that are not parties to the Convention, as most of its provisions are considered part of customary international law.⁶⁵

The Tribunal stated that the standard of due diligence is strict but gave no indication other than that a cautious approach should be taken regarding the strictness of the standard in question. For this reason, the uncertainty of the standard of special obligation regarding due diligence creates the dangers of both excessive breadth and insufficient coverage.⁶⁶ As Cheigh rightly pointed out, we also found it useful to review the Advisory Opinion issued by ITLOS's Seabed Disputes Division.⁶⁷ In its Advisory Opinion on the Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the Area, the Chamber stated that the duty of care is not a result-based obligation but a conduct-based obligation, and accepted that it entails the

⁶³ *ibid* para.441.

⁶⁴ Candoğan (n 50).

⁶⁵ Korey Silverman-Roati and Maxim Bönnemann, 'The ITLOS Advisory Opinion on Climate Change: An Introduction into the Joint Blog Symposium' (Verfassungsblog, 22 May 2024) <<https://verfassungsblog.de/the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 15 February 2025.

⁶⁶ Diane Desierto, '“Stringent Due Diligence”, Duties of Cooperation and Assistance to Climate Vulnerable States, and the Selective Integration of External Rules in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and International Law' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 3 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/stringent-due-diligence-duties-of-cooperation-and-assistance-to-climate-vulnerable-states-and-the-selective-integration-of-external-rules-in-the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change-and-inte/>> accessed 18 February 2025.

⁶⁷ Eugene Cheigh, 'Understanding Stringent Due Diligence in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change' (2024) 54 (11) *Environmental Law Reporter* 10924, 10929.



obligation to use adequate means to achieve the required result, to exercise the best possible effort, and to do the best one can.⁶⁸

The content of the duty of care cannot be clearly defined due to the nature of the matter, because measures considered sufficiently diligent at a given moment may not be sufficiently diligent in light of new scientific or technological knowledge. For this reason, the duty of care is a concept that can change over time.⁶⁹ However, the Tribunal's reference in its Advisory Opinion requested by the Small Island States Commission on Climate Change and International Law to the precautionary principle familiar from environmental law regulations regarding the standard of diligence may be considered a guiding element, even if it is not explanatory.⁷⁰ The precautionary principle, which is considered a broader concept than the obligation not to cause transboundary environmental damage, as it extends to environmental damage within the state's own jurisdiction,⁷¹ even if scientific evidence regarding the likelihood and severity of the effects of activities causing harm is insufficient, it will be argued that the state's obligation arises under the assumption that the precautionary principle is accepted as a threshold for a "strict" standard.⁷²

Another source that can be referred to within the framework of the strict standard is the Draft Articles on the Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, adopted by the International Law Commission in 2001.⁷³ Article 1 of the Draft Provisions accepts that the existing provisions shall apply to activities that are not prohibited by international law but carry the risk of causing significant transboundary harm due to their physical consequences.⁷⁴ Even if the activity itself is not prohibited, this acceptance that the state can be held liable for damage that causes cross-border harm has not been easily reached and has been widely debated in preparatory work and doctrine. However, the regulation is quite instructive in terms of risk management, as it allows a state likely to be affected by an activity involving risks that cause transboundary harm to request

⁶⁸ Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion, 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, 10, para. 110.

⁶⁹ *ibid* para. 117.

⁷⁰ Cheigh (n 67) 10930.

⁷¹ *ibid* 10931.

⁷² Nükhet Turgut, 'İhtiyat İlkesi' (1996) 45 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 67, 68-69.

⁷³ Cheigh (n 67) 10931.

⁷⁴ Draft articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, with commentaries 2001, Article 1.



that the source state comply with its obligation to prevent such harm, regardless of the legality of the activity.⁷⁵ If the duty of care included in the Advisory Opinion on the regulation in question becomes the standard, states may become liable even for acts not prohibited by international law.⁷⁶ As a progressive interpretation, considering that the Advisory Opinion imposes an obligation on states to ensure compliance with these measures not only within their own jurisdiction but also by non-state actors under their control, states' attempts to evade this obligation by transferring their own emission-intensive activities to third states may also give rise to liability under the principle of participation.⁷⁷

Although some argue that the Tribunal has refrained from drawing on human rights law despite consulting numerous external sources in its interpretation of the Convention,⁷⁸ we consider that ITLOS has sufficiently consulted the sources to which it can naturally refer. Although advisory opinions do not have binding force, they are capable of influencing future Tribunal decisions and ongoing climate cases.⁷⁹ It has been accepted that the advisory opinions of the ITLOS cannot be disregarded because they are not binding and have legal effect.⁸⁰ For this reason, it is clear that the Advisory Opinion will establish a new reference point for legal discourse.⁸¹ The opinion is not only relevant to the situation at hand, but also has the potential to serve as a remedy that can improve the situation for all countries suffering from marine environmental damage and

⁷⁵ Ayşe Nur Tütüncü, 'Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun 53'üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Kaynaklanan Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış' (2011) 22 (2) Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 889, 895-896.

⁷⁶ Cheigh (n 67) 10932.

⁷⁷ Shun Ming Yau, 'Complicity for Wrongful Greenhouse Gas Emissions as a Form of Extraterritorial State Responsibility for Climate Change' (2024) 9 Environmental Law and Practice Review 191, 229.

⁷⁸ Desierto (n 66); Khaled Elmahmoud, 'The ITLOS Advisory Opinion: Human Rights as a Withered Branch of International Law?' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/the-itlos-advisory-opinion-human-rights-as-a-withered-branch-of-international-law/>> accessed 23 February 2025.

⁷⁹ Tigre (n 14) 722.

⁸⁰ Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary Between Mauritius and Maldives in the Indian Ocean (Mauritius v Maldives) (Preliminary Objections, Judgement of 28 January 2021) para. 193-205.

⁸¹ Andrea Longo, 'Beyond Climate Change Obligations: Which Lessons from the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and Ocean Acidification for the Progressive Development of the Law of the Sea?' (2025) 27 International Community Law Review 112, 133; Holst (n 46) 225.



pollution caused by climate change and greenhouse gas emissions,⁸² and it constitutes a significant driving force at both the global and national levels.⁸³

II. THE INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE ADVISORY OPINION ON THE OBLIGATIONS OF STATES IN RESPECT OF CLIMATE CHANGE

Acting as the primary judicial organ of the UN, the ICJ is one of the main actors shaping the discipline of international law. The procedure to be followed regarding advisory opinions is set out in the UN Charter.⁸⁴ The bodies authorized to request an opinion from the Court on any legal question are the UN General Assembly and the UN Security Council.⁸⁵ To date, the Council has been asked for advisory opinions on 29 matters and has responded to these requests, which vary considerably in content.⁸⁶ With the exception of the advisory opinion examined in this study,⁸⁷ the Court's other advisory opinions do not contain any assessments that directly address environmental rights or climate change or that could form a roadmap on these issues.⁸⁸ However, there is no doubt that the Court may make any assessment on these matters in accordance with the general rule of authority granted to the Security Council and the General Assembly.⁸⁹ Indeed, the Court's stance in its recent advisory opinion on climate change also supports this position.⁹⁰

The advisory opinion that the ICJ plays a key role in climate change was expressed long before it was issued.⁹¹ It should be noted that the fact that the

⁸² Jianping Guo, Wanqiang Li and Haoyu Tian, 'The climate advisory opinion: A medicine with side-effects?' (2023) 156 *Marine Policy* 1, 1.

⁸³ Arooba Mansoor, 'The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law' (2024) 8 *RSIL* (Research Society of International Law) *Law Review* 172, 181.

⁸⁴ *Charter of the United Nations*, 1945.

⁸⁵ *ibid* *madde* 96(1).

⁸⁶ Advisory proceedings, International Court of Justice <<https://www.icj-cij.org/advisory-proceedings>> accessed 5 March 2025.

⁸⁷ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15).

⁸⁸ Advisory proceedings, International Court of Justice <<https://www.icj-cij.org/advisory-proceedings>> accessed 5 March 2025.

⁸⁹ Mahasen Mohammad Aljaghoub, *The Advisory Function of the International Court of Justice 1946-2005* (1st edn, Springer 2006) 40-45.

⁹⁰ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 38-43.

⁹¹ Daniel Bodansky, 'The Role of the International Court of Justice in Addressing Climate Change: Some Preliminary Reflections' (2017) 49 *Arizona State Law Journal* 689, 689-691.



Court did not make an assessment within the framework of its advisory opinion on the decision under review does not mean that it did not make an assessment within the scope of contentious proceedings. There are many decisions in which the ICJ has contributed indirectly or directly to environmental law.⁹² The Court has made important findings regarding the status of environmental impact assessments under international law in the 2010 Case concerning the Pulp Mills on the River Uruguay, in which Argentina filed a complaint against Uruguay.⁹³ Although not directly related to climate change, the 2018 case brought by Costa Rica against Nicaragua, *Nicaragua's Activities in the Border Region*, which was the first decision to award compensation for environmental damage by addressing carbon sequestration and air quality degradation, also contains fundamental assessments that can be applied to climate change.⁹⁴ Although contentious judicial proceedings are important, most of the developments in international environmental law—particularly international climate change law—have taken place in the realm of negotiation rather than adjudication, through the development and elaboration of multilateral agreements and soft law instruments.⁹⁵ However, recent decisions by the ITLOS, the ICJ, and human rights courts have changed this trend.⁹⁶

The first statement regarding the submission to the Court concerning climate change came from Palau President Johnson Toribiong. In 2011, during the regular session of the UN General Assembly, Toribiong announced that, in an environment where rising sea levels caused by greenhouse gas emissions threatened to submerge the islands, Palau and the Marshall Islands would request an advisory opinion on the effects of climate change.⁹⁷ Palau's statements have

⁹² Meltem İneli Cığer, *İklim Değişikliği ile Mücadelede Devletlerin Farklılaştırılmış Sorumlulukları ve Uluslararası Hukukta Ortak Fakat Farklılaştırılmış Sorumluluklar İlkesi* (1st edn, Yetkin 2022); Neslihan Özkerim Güner, *İklim Değişikliği Nedeniyle Devletlerin Sorumluluğu* (1st edn, 2018 Yetkin) 60- 110; Sercan Reçber, 'Uluslararası Adalet Divanı'nın Uluslararası Çevre Hukukuna Katkısı Ve Pulp Mills Kararının Değerlendirilmesi' (2024) 26 (2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1535, 1540.

⁹³ *Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay)*, Judgment, I.C.J. Reports 2010, 14, para. 204-205.

⁹⁴ *Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua)*, Compensation, Judgment, I.C.J. Reports 2018, 15, para. 85.

⁹⁵ Bodansky (n 91) 691.

⁹⁶ Bkz. Dipnot 15.

⁹⁷ United Nations News: Global Perspective Human Stories, 'Palau Seeks UN World Court Opinion on Damage Caused by Greenhouse Gases' <<https://news.un.org/en/story/2011/09/388202>> accessed 9 March 2025.



been supported⁹⁸ at international conferences and reiterated in a decision adopted at the 2016 World Conservation Congress of the International Union for Conservation of Nature.⁹⁹ However, states have not put this idea into action.¹⁰⁰ At the same time, the reluctance of countries with high levels of greenhouse gas emissions to go to the Court has remained an intellectual barrier to bringing the issue to contentious litigation.¹⁰¹

Palau's statement on advisory opinions has inspired final-year law students at the University of the South Pacific's Vanuatu Campus, leading them to undertake a curriculum-independent project in their environmental law course. In this vein, they first discussed the most productive legal action that Pacific Island states could initiate within the framework of international law, and second, they prepared a two-stage plan consisting of letters and a briefing aimed at persuading the leaders of the Pacific Islands Forum. When Pacific Island leaders failed to give the students sufficient consideration in 2019, the students did not give up and formed an organization called "Pacific Island Students Fighting Climate Change," which quickly turned into a global youth campaign for the ICJ's climate change position. Ultimately, government administrations also supported this movement created by young people.¹⁰² Led by Vanuatu, Pacific states have decided to request that an advisory opinion on the obligations of states regarding climate change be submitted by the ICJ at the 77th session of the UN General Assembly in 2023, following internal negotiations and consultations with the UN.¹⁰³ The General Assembly decided to seek an advisory opinion on March 29, 2023.¹⁰⁴ The request was submitted to the Court without

⁹⁸ Philippe Joseph Sands, 'Climate Change and the Rule of Law' (2016) 28 (1) *Journal of Environmental Law* 19, 19.

⁹⁹ The International Union for Conservation of Nature, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Principle of Sustainable Development in View of the Needs of Future Generations, 1-10 September 2016, IUCN Doc WCC-2016-Res-079-EN.

¹⁰⁰ Bodansky (n 91) 689.

¹⁰¹ Mayer (n 46) 4.

¹⁰² Kalinga Seneviratne, 'University Project was Catalyst for Key UN Climate Vote' (University World News: The Global Window on Higher Education) <<https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20230405084811458>> accessed 9 March 2025.

¹⁰³ United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 1 March 2023, UN Doc A/77/L.58.

¹⁰⁴ United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Resolution adopted by the General Assembly on 29 March 2023- Request for an Advisory Opinion of the International

delay on April 12, 2023.¹⁰⁵ The much-anticipated advisory opinion was released on July 23, 2025.¹⁰⁶ The request in question, expectations from the Court, and the Court's approach to the matter will be examined in detail below.

1. Request for an Advisory Opinion on the Obligations of States in respect of Climate Change

Vanuatu's stance on the possibility of obtaining consultative status began in 2018. It supported the student movement that began in its own country at the 50th Pacific Islands Forum held in Tuvalu on August 13-16, 2019, and raised the issue of requesting consultative status.¹⁰⁷ Vanuatu Prime Minister Bob Loughman, supported by the student movement and lawyers in his country, raised the possibility of a question being asked at the 76th session of the UN General Assembly in 2021 regarding the duty of states to protect the rights of current and future generations against the negative effects of climate change.¹⁰⁸ Ultimately, the decision to seek an advisory opinion from the UN General Assembly as a result of these promising initiatives set a precedent in UN history, and all UN member states accepted the decision.¹⁰⁹

The questions for which an advisory opinion is requested from the ICJ are as follows: In particular, the UN Charter, the International Covenant on Civil and Political Rights, the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, the UNFCCC, the Paris Agreement, UNCLOS, the duty to exercise due diligence, the rights recognized in the Universal Declaration of Human Rights, the principle of preventing serious damage to the environment, and the obligation to protect and preserve the marine environment, a) What are the obligations of States, under international law, to ensure the protection of the climate system and other parts of the environment from anthropogenic greenhouse gas emissions for

Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 4 April 2023, UN Doc A/RES/77/276.

¹⁰⁵ Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in respect of Climate Change (n 15).

¹⁰⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15).

¹⁰⁷ Forum Communique, Fiftieth Pacific Islands Forum, Funafuti- Tuvalu, 13-16 August 2019, para. 16.

¹⁰⁸ Bob Loughman, Prime Minister of Vanuatu in United Nations General Debate, 76th Session on 25 September 2021 <<https://webtv.un.org/en/asset/k1g/k1grmwynykh>> accessed 13 March 2025.

¹⁰⁹ Thomas Burri, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: A Data Analysis of Participants' Submissions' (2024) 28 (10) American Society of International Law Insights 1, 1.



present and future generations? and b) Are the actions and omissions of States that cause significant damage to the climate system and other parts of the environment in accordance with the obligations; i) States, including developing small island States that are particularly vulnerable to or affected by the adverse effects of climate change due to their geographical conditions and level of development, and ii) The peoples and individuals of present and future generations affected by the adverse effects of climate change?¹¹⁰ Expectations regarding the Court's answers to these questions have been quite intense. The Court's assessment, which is still very recent, will be examined in detail below based on expectations and outcomes.

2. The International Court of Justice's Assessment of the Advisory Opinion Requested by All Member States of the United Nations

Following the request for an advisory opinion to the Court, the President of the Court issued a decree on April 20, 2023, explaining the judicial process envisaged for states and organizations to submit written statements.¹¹¹ Due to the high level of participation by states and organizations, the Court extended the deadline for written statements three times.¹¹² It was announced that the public hearings would begin on December 2,¹¹³ and the hearings were held with a busy schedule between December 2 and 13, 2024.¹¹⁴ During this process, an unprecedented number of participants¹¹⁵ submitted 91 written statements and 62 written comments to the Court's registry.¹¹⁶ During the hearings, 96 states and 11 international organizations made oral statements.¹¹⁷

On the final day of the hearings, the judges posed four questions to the participants that must be answered within a week: i) Judge Cleveland asked what

¹¹⁰ Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) 2.

¹¹¹ The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/21, 25 April 2023.

¹¹² The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/44, 9 August 2023; The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/75, 19 December 2023; The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/49, 31 May 2024.

¹¹³ The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/61, 16 August 2024.

¹¹⁴ The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/76, 2 December 2024.

¹¹⁵ Nilüfer Oral, 'ICJ Climate Change Advisory Opinion: Noteworthy Trends' (International Institute for Sustainable Development- Sustainable Development Goals Knowledge Hub, 12 February 2025) <<https://sdg.iisd.org/commentary/guest-articles/icj-climate-change-advisory-opinion-noteworthy-trends/>> accessed 16 March 2025.

¹¹⁶ The International Court of Justice, Press Release (n 113).

¹¹⁷ The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/81, 13 December 2024.



specific obligations, under international law, states producing fossil fuels within their jurisdiction have, if any, to protect the climate system and other parts of the environment from anthropogenic greenhouse gas emissions; ii) Judge Tladi asked whether, in interpreting Article 4 of the Paris Agreement, Article 31 (3) of the Vienna Convention on the Law of Treaties, and whether this has any effect on the “purpose and objective” of the Paris Agreement and, more generally, the purpose and objective of the climate change agreement framework, and if so, what that effect is; iii) Judge Aurescu considered the legal content of the right to a clean, healthy, and sustainable environment in international law and its relationship with other human rights deemed relevant to the advisory opinion; and iv) Judge Charlesworth asked about the legal significance of certain states’ declarations, made when acceding to the UNFCCC and the Paris Agreement, that no provision of these agreements can be interpreted as being inconsistent with general principles of international law or with any claim or right to compensation or liability arising from the adverse effects of climate change.¹¹⁸

A record number of participants responded to the questions, with 61 states and 6 international organizations submitting written replies.¹¹⁹ Considering the written submissions, hearings, and responses provided after the hearings, four legal issues come to the fore: i) the scope of the advisory opinion, ii) the principle of preventing transboundary harm, iii) whether human rights law imposes extraterritorial jurisdiction, and iv) the relationship between international liability law and breaches of obligations related to climate change.¹²⁰

The hearings were recorded verbatim, and the Court announced that it would begin deliberations and announce its advisory opinion in a public session.¹²¹ The

¹¹⁸ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 13 December 2024, CR 2024/54, 39-40.

¹¹⁹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Other Documents <<https://www.icj-cij.org/case/187/other-documents>> accessed 20 March 2025.

¹²⁰ Burri (n 109) 1; Jorge Alejandro Carrillo Banuelos and Maria Antonia Tigre, ‘The ICJ’s Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 3)’ (Climate Law: Sabin Center Blog, 12 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/12/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearing-part-3/>> accessed 21 March 2025; Oral (n 115).

¹²¹ The International Court of Justice, Press Release (n 114); The International Court of Justice, Press Release, No. 2025/32, 7 July 2025.



Court announced its final opinion on July 23, 2025, as¹²² expected.¹²³ The unanimous opinion¹²⁴ was the fifth unanimous advisory opinion issued by the Court in its approximately 80-year history.¹²⁵ The Court's stance on the matter has generated great satisfaction, and the immense scale of the trial process has further amplified the enthusiasm surrounding this issue.¹²⁶ The opinion that this marks an irreversible turning point on the path to a historic victory¹²⁷ and climate justice has been claimed to have ended the era of climate immunity.¹²⁸ Describing climate change as an "urgent and existential threat"¹²⁹ the Court drew heavily on the work of the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) in its opinion.¹³⁰ A significant portion of the opinion is devoted to clarifying a comprehensive section of primary obligations¹³¹ and including the responsibilities of states,¹³² fundamental questions arising from the distinctive aspects of climate change are also addressed.¹³³ Given the intensity of the

¹²² Emel Ünal, 'Uluslararası ve Ulusal Mahkeme Kararları Işığında İklim İttihadının Gelişimi' (2024) 3 (6) Çevre, Şehir ve İklim Dergisi 168, 189; Joana Setzer and Catherine Higham, 'Global Trends in Climate Change Litigation: 2024 Snapshot' (2024) London School of Economics and Political Science Policy Report 1, 15; Tigre (n 14) 629.

¹²³ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15).

¹²⁴ *ibid* para. 457.

¹²⁵ Alaa Hajyahia, 'ICJ Delivers Unanimous Advisory Opinion on States' Climate Change Obligations' (American Society of International Law, 24 July 2025) <<https://www.asil.org/ILIB/icj-delivers-unanimous-advisory-opinion-states%E2%80%99-climate-change-obligations>> accessed 30 July 2025.

¹²⁶ Antoine De Spiegeleir, 'The Ruling and the Mirror: The ICJ's Climate Change Advisory Opinion as Institutional Self-Portrait' (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/the-ruling-and-the-mirror/>> accessed 12 August 2025.

¹²⁷ Natricia Duncan, 'Caribbean leaders hail ICJ climate ruling as 'historic' win for small island states' (Guardian, 25 July 2025) <<https://www.theguardian.com/world/2025/jul/25/caribbean-leaders-hail-icj-climate-ruling-as-historic-win-for-small-island-states>> accessed 31 July 2025.

¹²⁸ Center for International Environmental Law, 'The Era of Climate Impunity is Over- By Order of the World's Highest Court' (Press Room, 23 July 2025) <<https://www.ciel.org/news/icj-climate-opinion-ends-fossil-fuel-impunity/#:~:text=Press%20Room-,The%20Era%20of%20Climate%20Impunity%20is%20Over%E2%80%9494%20By%20Order%20of,the%20impacts%20of%20climate%20change.>> accessed 31 July 2025.

¹²⁹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 73.

¹³⁰ *ibid* para. 77-87.

¹³¹ *ibid* para. 112-402.

¹³² Niklas S. Reetz, 'State Responsibility and the ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: One Step at a Time' (Climate Law: Sabin Center Blog, 7 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/07/state-responsibility-and-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-one-step-at-a-time/>> accessed 13 August 2025.

¹³³ Federica Paddeu and Miles Jackson, 'State Responsibility in the ICJ's Advisory Opinion on Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 25 July

proceedings and the recent nature of the decision, the examination of the advisory opinion will proceed based on expectations and the Court's assessment.

The Court rarely rejects requests for advisory opinions and prefers a narrow interpretation in this regard.¹³⁴ Given the broad scope of the UN General Assembly's authority to request, it is not considered possible that the advisory opinion would result in inadmissibility.¹³⁵ The Court also supported this stance with its actions and ultimately ruled in this direction.¹³⁶ First, addressing the chronology of the process,¹³⁷ the Court stated that it is authorized to provide advisory opinions on legal matters by referring to the relevant articles of the UN Charter, and that the questions addressed to it were legal matters.¹³⁸ The Court, deciding that it had jurisdiction because the questions were of a legal nature,¹³⁹ emphasized that this did not impose any obligation on it to give an advisory opinion and stated that it had discretion in this regard.¹⁴⁰ However, the Court stated that it would refrain from exercising its judicial authority unless there were compelling reasons, taking into account the general interests of the UN, and declared that it would exercise its judicial authority, stating that the request in question did not constitute compelling reasons.¹⁴¹

It is thought that one of the difficulties the Court is expected to encounter when answering the requested questions will be the issue of the scope within which these questions will be evaluated.¹⁴² Because the question of whether states' climate-related obligations stem solely from climate agreements, i.e., whether they constitute *lex specialis*, or whether they also derive from other sources of international law, including the fundamental principles of environmental law, will lead to significant differences depending on the opinion taken.¹⁴³ The

2025) <<https://www.ejiltalk.org/state-responsibility-in-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 30 July 2025

¹³⁴ Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion, I.C.J. Reports 2004, 136, para. 42-50.

¹³⁵ Tigre (n 14) 654-656.

¹³⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 37-49.

¹³⁷ *ibid* para. 1-36.

¹³⁸ *ibid* para. 39-40.

¹³⁹ *ibid* para. 41-43.

¹⁴⁰ *ibid* para. 44.

¹⁴¹ *ibid* para. 45-49.

¹⁴² Oral (n 115).

¹⁴³ *ibid*.



presentations made to the Court reflected two opposing views regarding the legal basis to be considered: (i) a narrower view focused solely on the UNFCCC and the Paris Agreement, and (ii) a broader view extending applicable law beyond climate agreements.¹⁴⁴ Germany,¹⁴⁵ USA,¹⁴⁶ UK,¹⁴⁷ China,¹⁴⁸ The Scandinavian countries consisting of Denmark, Finland, Iceland, Norway ve Sweden,¹⁴⁹ Some countries, including Kuwait,¹⁵⁰ Russia,¹⁵¹ Saudi Arabia¹⁵² are among those advocating a narrower view while other countries, including Antigua ve

¹⁴⁴ Jorge Alejandro Carrillo Banuelos and Maria Antonia Tigre, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 1)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 10 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/10/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-1/>> accessed 21 March 2025.

¹⁴⁵ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/35, 142.

¹⁴⁶ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/40, 41-40.

¹⁴⁷ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 10 December 2024, CR 2024/48, 44-47.

¹⁴⁸ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/38, 29-30.

¹⁴⁹ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/39, 44.

¹⁵⁰ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 6 December 2024, CR 2024/43, 54-55.

¹⁵¹ International Court of Justice, Verbatim Record (n 145) 64.

¹⁵² International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/36, 28-30.

Barbuda,¹⁵³ Barbados,¹⁵⁴ Belize,¹⁵⁵ Bolivia,¹⁵⁶ Colombia,¹⁵⁷ Kenya,¹⁵⁸ Samoa¹⁵⁹ and Vanuatu¹⁶⁰ have opted for a broad interpretation. As can be seen, developed countries generally defend a narrower view, while developing countries defend a broader view.¹⁶¹ However, when evaluated statistically, an overwhelming majority—66% versus 17%—sided with the broader view.¹⁶²

Before the opinion was issued, it was argued that the broader view had more weight, considering that the ITLOS, when interpreting UNCLOS, rejected¹⁶³ the interpretation of the Paris Agreement as *lex specialis* in terms of the effects of climate change on the oceans.¹⁶⁴ The choice of states has also supported this claim.¹⁶⁵ Before evaluating this claim, the Court examined the scope of the questions directed at it by referring¹⁶⁶ to scientific reports on climate change.¹⁶⁷ In answering the first question posed to him—what obligations states have, under international law, to ensure that the climate system and other parts of the environment are protected from anthropogenic greenhouse gas emissions for

¹⁵³ International Court of Justice, Verbatim Record (n 148) 17-18.

¹⁵⁴ *ibid* 82-83.

¹⁵⁵ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/37, 10-12.

¹⁵⁶ *ibid* 21-23.

¹⁵⁷ International Court of Justice, Verbatim Record (n 147) 42-44.

¹⁵⁸ International Court of Justice, Verbatim Record (n 149) 31-32.

¹⁵⁹ International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 11 December 2024, CR 2024/49, 24-26.

¹⁶⁰ International Court of Justice, Verbatim Record (n 1445) 103-106.

¹⁶¹ Oral (n 115).

¹⁶² Burri (n 109) 3-4.

¹⁶³ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 223-224.

¹⁶⁴ Jacqueline Peel, 'Unlocking UNCLOS: How the ITLOS Advisory Opinion Delivers a Holistic Vision of Climate-relevant International Law' (Climate Law: Sabin Center Blog, 24 May 2024) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2024/05/24/unlocking-unclos-how-the-itlos-advisory-opinion-delivers-a-holistic-vision-of-climate-relevant-international-law/>> accessed 26 March 2025.

¹⁶⁵ Burri (n 109) 3-4.

¹⁶⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 50-87.

¹⁶⁷ *ibid* para. 88-111.



present and future generations—he assessed *lex specialis* claims in the context of applicable law.¹⁶⁸

The Court UN Charter, climate change agreements, UNCLOS, other environmental agreements, international human rights law, and customary law principles such as the principle of non-harming, the principle of cooperation for environmental protection, the principle of equality, and the polluter pays principle have broadened the scope of applicable law considerably.¹⁶⁹ The ICJ has provided a simple and effective approach to answering the question of whether the set of rules contained in climate change treaties, which it states is an interpretative principle of *lex specialis*, generally takes precedence over other rules of international law. Referring to the International Law Commission's Articles on Liability, the Court stated that for the principle to apply,¹⁷⁰ it is not sufficient for the same subject matter to be addressed by two provisions; there must be a clear intention between them indicating an actual inconsistency or that one provision excludes the other.¹⁷¹ The Court found that there was no actual inconsistency between the provisions of the climate change agreements and other international legal rules and principles that could be relevant to the answer to the first question. It also stated that the parties to the climate change agreements did not demonstrate a clear intention to replace other potentially applicable rules or principles.¹⁷² The Court stated that there was no intention or indication that climate change agreements excluded international customary law or other treaty rules relating to environmental protection, or that only their own rules relating to climate change law should apply.¹⁷³ For all these reasons, the Court ruled that the claim that climate change treaties must be valid on their own cannot be accepted and that, in accordance with the *lex specialis* principle, climate change treaties do not generally preclude other rules of international law.¹⁷⁴

The proceedings have demonstrated that there is consensus among states on the existence of a number of international environmental law principles, including

¹⁶⁸ *ibid.* para. 162-171.

¹⁶⁹ *ibid.* para. 115-161.

¹⁷⁰ Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries 2001, Article 55, para. 4.

¹⁷¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 167.

¹⁷² *ibid.* para. 168-169.

¹⁷³ *ibid.* para. 169-170.

¹⁷⁴ *ibid.* para. 171.

precaution, non-damage, prevention of transboundary harm, and the polluter pays principle.¹⁷⁵ Although the issue of transboundary harm remains insufficiently addressed in international law and practice,¹⁷⁶ no State has argued before the Court that the principle of prevention of transboundary harm or a similar duty of care is not part of customary international law. However, the key issue during the proceedings has been whether the principle of preventing transboundary harm should be extended to cover anthropogenic greenhouse gas emissions. This is because the broad applicability of the principle of transboundary harm would result in the obligation to reduce and mitigate greenhouse gas emissions being applicable to all states, independently of the Paris Agreement.¹⁷⁷ In its advisory opinion, the ITLOS has chosen to interpret UNCLOS broadly.¹⁷⁸ Regarding the applicability of the principle of preventing transboundary harm to anthropogenic greenhouse gas emissions, detailed arguments have been presented by states, and the Court is expected to provide a broad interpretation.¹⁷⁹ Additionally, the Court's detailed consideration of the primary obligations in its opinion has been an unexpected yet highly welcomed outcome and has been described as the most significant development in international climate law since the adoption of the Paris Agreement.¹⁸⁰

The Court did not merely discuss the principles governing environmental law and the obligations arising from these principles, but also provided a fairly broad assessment of both the applicable law and the obligations.¹⁸¹ Obligations are grouped under five headings: a) States' obligations under climate change agreements ;¹⁸² b) The obligations of States under customary international law

¹⁷⁵ Oral (n 115).

¹⁷⁶ Tigre, (n 14) 698.

¹⁷⁷ Banuelos and Tigre, Part 1 (n 144); Burri (n 109) 4-5; Jannika Jahn and Marlene Letsch, 'Progress through disruption? What role for the ICJ in the Advisory Opinion on Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 22 January 2025) <<https://www.ejiltalk.org/progress-through-disruption-what-role-for-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 7 April 2025.

¹⁷⁸ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 244-253.

¹⁷⁹ Burri (n 109) 5.

¹⁸⁰ Maria Antonia Tigre, Maxim Bönnemann and Antoine De Spiegeleir, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: An Introduction' (Verfassungsblog, 24 July 2025) <<https://verfassungsblog.de/the-icj-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 9 August 2025.

¹⁸¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 112-404.

¹⁸² *ibid* para. 174-270.



relating to climate change;¹⁸³ c) The obligations of States under other environmental agreements;¹⁸⁴ d) The obligations of States under the law of the sea and matters related to the law of the sea¹⁸⁵ and e) The obligations of States under international human rights law.¹⁸⁶ The ICJ stated that the matter under legal examination concerned specific conduct constituting the cause of climate change, namely acts or omissions.¹⁸⁷ For this reason, the obligations in question have been evaluated in the same manner.¹⁸⁸ The Court has established that the primary temperature target agreed upon by the parties under the Paris Agreement to limit the global average temperature increase is the 1.5°C threshold¹⁸⁹ and The reduction obligations of states are based on this acceptance. Therefore, governments will be subject to the 1.5°C threshold as the baseline for all obligations imposed on them.¹⁹⁰

The Court emphasized that mitigation obligations under Article 4 of the UNFCCC cannot be fulfilled solely by adopting a policy and taking corresponding measures.¹⁹¹ Similarly, the Court stated that the preparation, submission, and maintenance of the Nationally Determined Contribution (NDC), which represents each country's efforts to reduce national emissions and adapt to the effects of climate change, is not sufficient in itself to fulfill the obligations under the Paris Agreement. The content of the NDCs, prepared at the discretion of the countries, is important in determining compliance. The Court has stated

¹⁸³ *ibid* para. 271-315.

¹⁸⁴ *ibid* para. 316-335.

¹⁸⁵ *ibid* para. 336-368.

¹⁸⁶ *ibid* para. 369-404.

¹⁸⁷ *ibid* para 94.

¹⁸⁸ Margaretha Wewerinke-Singh and Jorge E. Viñuales, 'The Great Reset: The ICJ Reframes the Conduct Responsible for Climate Change Through the Prism of Internationally Wrongful Acts' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 4 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/the-great-reset-the-icj-reframes-the-conduct-responsible-for-climate-change-through-the-prism-of-internationally-wrongful-acts/>> accessed 6 August 2025.

¹⁸⁹ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 224.

¹⁹⁰ Joe Udell and Floris Tan, 'New Standards in Government Framework Litigation: Legal Implications of the ICJ Advisory Opinion on Climate Change' (Climate Law: Sabin Center Blog, 5 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/05/new-standards-in-government-framework-litigation-legal-implications-of-the-icj-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 7 August 2025.

¹⁹¹ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 208.

that the content of each country's NDC will vary but must represent: i) progress compared to the previous one; ii) reflect the highest possible target; iii) draw on the results of the global stocktake; iv) be sufficiently transparent; and v) be of a nature that can contribute sufficiently to achieving the temperature target.¹⁹² Therefore, it is clear that states' mitigation obligations are substantive, not merely procedural.¹⁹³

The Court has opted for a broad interpretation, accepting that in matters of transboundary harm, states must assess the potential cumulative effects of their actions and of activities planned under their jurisdiction or control.¹⁹⁴ The ICJ has also adopted a similar stance on the issue of non-infringement, acknowledging that the risk of significant harm to the climate system may stem from the cumulative effects of various human activities. The Court stated that, unlike examples of transboundary harm, this risk is inherent in the nature of anthropogenic climate change and is the result of activities carried out within the jurisdiction or control of all states. In such a case, it is not a specific emission activity that poses a risk of significant harm to the climate system, but rather the sum of all activities that contribute to anthropogenic greenhouse gas emissions over time. The Court clarified that this does not mean that individual behaviors causing emissions do not give rise to an obligation to prevent transboundary harm, even if the activity in question is environmentally insignificant on its own. It clearly stated that, although this may be difficult to determine, each state will be held responsible in proportion to its contribution.¹⁹⁵

The ICJ, taking its obligations a step further, has reminded that in the case of an industrial activity affecting a transboundary shared resource, if a party fails to conduct an environmental impact assessment of activities that may have an adverse effect, it will be deemed to have failed to fulfill its duty of care and its duty of diligence and prevention. The Court has accepted that, in such situations, conducting an environmental impact assessment is now an obligation under general international law, and that this obligation applies not only to industrial activities but also to proposed activities that could have an adverse impact in a transboundary context.¹⁹⁶ In other words, while recognizing that the cumulative

¹⁹² *ibid* para. 237-249.

¹⁹³ Udell and Tan (n 190).

¹⁹⁴ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 274-276.

¹⁹⁵ *ibid* para. 277-289.

¹⁹⁶ *ibid* para. 296-297.



and dispersed nature of greenhouse gas emissions may pose certain challenges in risk assessment, the ICJ has stated that all states are under an obligation to regulate and conduct environmental impact assessments, particularly with regard to the proposed significant individual activities.¹⁹⁷ The Court's message is clear: obligations arising from climate change are not optional obligations; they are legal, substantive, and enforceable obligations.¹⁹⁸

Another noteworthy section of the Court's opinion concerns the relationship between climate change and human rights.¹⁹⁹ Whether human rights recognized due to climate change will be subject to extraterritorial jurisdiction is among the questions awaiting the Court's response.²⁰⁰ In court proceedings, most states have emphasized the importance of the right to a healthy environment in order to address existing legal issues, and consequently the relationship between climate change law and human rights.²⁰¹ Several states, including Canada,²⁰² Germany²⁰³ and the United States²⁰⁴ have argued that they have no additional obligations under human rights law to reduce greenhouse gas emissions and protect the climate system. The ICJ assessment began by examining the negative effects of climate change on the enjoyment of human rights.²⁰⁵ The Court, highlighting the negative effects of climate change on the rights to life, environment, privacy, family, housing, and health of individuals forced to live in other countries due to the effects of climate change, has concluded that the negative effects of climate change may adversely affect the effective exercise of

¹⁹⁷ *ibid* para. 298.

¹⁹⁸ Tigre, Bönemann and De Spiegeleir (n 180).

¹⁹⁹ Corina Heri, 'Human Rights in the ICJ's Climate Opinion: A Comparative Evaluation' (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/human-rights-in-the-icjs-climate-opinion/>> accessed 17 August 2025; Marisa McVey and Annalisa Savaresi, 'The ICJ Advisory Opinion on Climate Change: A Business and Human Rights Perspective' (Opinio Juris, 4 August 2025) <<https://opiniojuris.org/2025/08/04/the-icj-advisory-opinion-on-climate-change-a-business-and-human-rights-perspective/>> accessed 6 August 2025.

²⁰⁰ Jorge Alejandro Carrillo Banuelos and Maria Antonia Tigre, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 2)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 11 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/11/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-2/>> accessed 8 April 2025.

²⁰¹ *ibid*.

²⁰² International Court of Justice, Verbatim Record (n 149) 16-17.

²⁰³ International Court of Justice, Verbatim Record (n 145) 148-152.

²⁰⁴ International Court of Justice, Verbatim Record (n 147) 47.

²⁰⁵ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 370-371.



human rights, citing reports from international organizations and judicial decisions as supporting evidence.²⁰⁶ The ICJ also addressed the right to a clean, healthy, and sustainable environment, emphasizing that a clean, healthy, and sustainable environment is a prerequisite for the exercise of many human rights, such as the right to life, the right to health, and the right to an adequate standard of living, including water, food, and shelter. It concluded that the right to a clean, healthy, and sustainable environment is necessary for the exercise of other human rights.²⁰⁷

There has been no significant debate on extraterritorial jurisdiction. In the context of court rulings, the European Court of Human Rights (ECHR) acknowledged in the *Duarte Agostinho and Others* case that climate change may be said to have unique characteristics, but preferred a narrow interpretation, stating that these characteristics do not justify extraterritorial jurisdiction.²⁰⁸ The Inter-American Court of Human Rights (IACHR), however, did not address this issue beyond transboundary harm in its recently issued Advisory Opinion on Climate Change.²⁰⁹ However, in its Advisory Opinion OC-23/17²¹⁰ on the relationship between the environment and human rights, it has opted for a broad interpretation, accepting the nature of extraterritorial jurisdiction, meaning that states will be held responsible if they violate individuals' environmental rights through acts committed outside their territory.²¹¹ For this reason, significant differences in interpretation have emerged between the ECHR and its judgments.²¹²

When the opinions expressed during the hearings are examined, no sharp difference emerges in terms of narrow or broad interpretation to the extent mentioned above.²¹³ However, there have been expectations that the Court could

²⁰⁶ *ibid* para. 372-386.

²⁰⁷ *ibid* para. 387-393.

²⁰⁸ *Duarte Agostinho and Others v Portugal and Others* (n 15) para. 198-214.

²⁰⁹ Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion AO-32/25 (n 15) para. 153.

²¹⁰ For a detailed review see: Bahar Konuk Sommer, 'Çevre ve İnsan Hakları İlişkisine Yeni Bir Yaklaşım: Amerikalılar Arası İnsan Hakları Mahkemesi'nin Oc-23/17 Sayılı Tavsiye Görüşü' (2020) 11(1) Inonu University Faculty of Law Journal 384 384-393.

²¹¹ Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion OC-23/17, Requested by the Republic of Colombia, 15 November 2017, para. 101.

²¹² Armando Rocha, 'States' Extraterritorial Jurisdiction for Climate-Related Impacts' (Verfassungsblog, 12 April 2024) <<https://verfassungsblog.de/states-extraterritorial-jurisdiction-for-climate-related-impacts/>> accessed 8 April 2025.

²¹³ Burri (n 104) 6.



develop a similar line of argument to the ECHR on this matter.²¹⁴ Ultimately, the Court, which preferred to be quite generous, met expectations and was generous in this regard as well.²¹⁵ The ICJ has stated that states' human rights obligations can be applied beyond their borders, drawing primarily on its past case law.²¹⁶ While taking into account the essentially territorial nature of judicial authority, the Court has determined that states should not be allowed to evade their human rights obligations when exercising judicial authority abroad, and that human rights obligations under the International Covenant on Civil and Political Rights, the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights, and the UN Convention on the Rights of the Child are applicable outside the country as well.²¹⁷ Taking into account the negative effects of climate change on the enjoyment of human rights, the Court stated that human rights cannot be fully enjoyed without the protection of the climate system and other parts of the environment.²¹⁸ In conclusion, the Court emphasizes that human rights treaties and customary law have different extraterritorial scopes,²¹⁹ but does not elaborate on what this might mean for a potential international climate lawsuit.²²⁰

In addition to the rather broad scope of obligations, the issue of the duty of care has naturally also come to the fore.²²¹ The Court has stated that the content of due diligence may vary depending on the national circumstances of states, which may change over time.²²² The ICJ has stated that the standard of due diligence generally requires states to use all available means to avoid activities causing significant harm, including the adoption of regulations for substantial, rapid, and

²¹⁴ Charlotte E. Blattner, 'Beyond Territoriality: Symposium on Jurisdictional "Hooks" for (Extraterritorial) Human Rights Obligations - Post Agostinho Learning Moments for Extraterritorial Jurisdiction in Human Rights Law, Using a Public International Law Perspective' (Opinio Juris, 30 April 2024) <<https://opiniojuris.org/2024/04/30/beyond-territoriality-symposium-on-jurisdictional-hooks-for-extraterritorial-human-rights-obligations-post-agostinho-learning-moments-for-extraterritorial-jurisdiction-in-human/>> accessed 9 April 2025.

²¹⁵ Heri (n 199).

²¹⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 394-396.

²¹⁷ *ibid* para. 397-401.

²¹⁸ *ibid* para. 402-403.

²¹⁹ *ibid*.

²²⁰ Heri (n 199).

²²¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 280-300.

²²² *ibid* para. 280.

sustainable reductions in greenhouse gas emissions.²²³ Accordingly, states must take appropriate measures to prevent such damage in cases where scientific evidence of significant risk of harm exists.²²⁴ In the face of scientific uncertainty, states are under an obligation not to refrain from or delay taking preventive measures.²²⁵ The standard regarding the duty of care is as described by the Court, but the threshold for the standard is, of course, the decisive factor. As mentioned, the ITLOS has stated that the standard for the duty of care is strict,²²⁶ but it has not provided sufficient explanation regarding the “strictness” aspect.²²⁷ The ICJ has acknowledged that the standard of due diligence required is strict, as in the ITLOS, but has not made any further statements.²²⁸ However, it is a major achievement that the Court has explicitly defined the duty of care that states have to protect the climate system for the first time. Failure to fulfill this duty will undoubtedly trigger the liability mechanism. At the same time, the acceptance that the standard of the duty of care is “strict” will ensure that states approach the issue more seriously. Although not binding, this stance establishes powerful principles that will guide national and international decision-making processes and future legal regulations due to its high level of legal authority.²²⁹

After addressing primary obligations in detail, the second question arises: whether states, through their actions and omissions, cause significant harm to the climate system and other parts of the environment in accordance with these obligations; i) what are the legal consequences for states, including developing small island states that are particularly vulnerable to or affected by the adverse effects of climate change due to their geographical conditions and level of development, and ii) what are the legal consequences for the peoples and individuals of present and future generations affected by the adverse effects of climate change? One of the most critical legal assessments made by the Court concerned the relationship between international liability law and breaches of

²²³ *ibid* para. 281-282.

²²⁴ *ibid* para. 293.

²²⁵ *ibid*.

²²⁶ Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (n 15) para. 440.

²²⁷ *Desierto* (n 66).

²²⁸ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 138, 343-349.

²²⁹ Ozan Ozanoğlu ve Tanyeli Behiç Sabuncu, ‘Uluslararası Adalet Divanı’ndan Tarihi İklim Kararı:Devletlerin Sera Gazı Emisyonlarına Karşı Yasal Yükümlülükleri Netleşti’ (Doğal Hayatı Koruma Vakfı Blog, 30 July 2025) <<https://www.wwf.org.tr/?16320/uluslararasi-adalet-divani-tarihi-iklim-kararlari-netlesti>> accessed 11 August 2025.



obligations related to climate change. At this point, the approach to state responsibility constituted a fundamental distinction.²³⁰ Because the answer to the second question addressed to the Court was shaped by this assessment. The Court had two options regarding the establishment of responsibility: either to apply the International Law Commission's rules on state responsibility or to refuse to apply the rules on state responsibility and refer to Article 8 of the Paris Agreement and the Loss and Damage Fund²³¹ adopted at the Conference of the Parties held in 2023 under the UNFCCC. While some argue that the rules governing state liability create uncertainty in terms of both establishing liability and compensation, others contend that the rules make the legal consequences of wrongful acts much clearer.²³² The prevailing view during the trial process has been in favor of applying²³³ the rules of state responsibility.²³⁴

In its assessment of the second question,²³⁵ the Court stated that the phrase "legal consequences" in the question referred to the legal consequences that must be determined on the basis of the fundamental rules of state liability and customary rules.²³⁶ The Court emphasized that it does not have a mandate to determine the individual responsibility of a state or group of states for damage caused to the climate system. It stated that its answer to the second question would establish the general legal framework governing the responsibility arising from states' failure to fulfill their obligations to protect the climate system and other parts of the environment from anthropogenic greenhouse gas emissions.²³⁷ The decisive distinction regarding the liability facility mentioned above has emerged in the applicable law section. The Court examined the relevant provisions of the

²³⁰ Tejas Rao, Marie-Claire Cordonier Segger and Markus Gehring, 'The Advisory Opinion Could Reshape Global Climate Governance' (Verfassungsblog, 7 December 2024) <<https://verfassungsblog.de/the-advisory-opinion-could-reshape-global-climate-governance/>> accessed 9 April 2025.

²³¹ United Nations, Conference of the Parties, Report of the Conference of the Parties on its twenty-eighth session, held in the United Arab Emirates from 30 November to 13 December 2023, Decision 2/CP.28 Santiago Network for Averting, Minimizing and Addressing Loss and Damage Associated with the Adverse Effects of Climate Change under the Warsaw International Mechanism for Loss and Damage associated with Climate Change Impacts, UNFCCC Doc FCCC/CP/2023/11/Add.1, 19-30.

²³² Banuelos and Tigre, Part 3 (n 120).

²³³ Uygulamanın ne şekilde ilerleyeceğine ilişkin bkz: Özkerim Güner (n 92).

²³⁴ Burri (n 109) 7.

²³⁵ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 405-456.

²³⁶ *ibid* para. 405.

²³⁷ *ibid* para. 406.

environmental agreements to determine which option to pursue.²³⁸ The ICJ, examining Articles 8 and 15 of the Paris Agreement and Article 24 of the UNFCCC, concluded that the text, context, purpose, and objective of the provisions in question do not constitute *lex specialis*, as there is no clearly expressed tendency to exclude the application of general rules on state responsibility.²³⁹ Thus, all sources of international law relating to liability law can be used in answering the second question.²⁴⁰

The Court's assessment, noting the unprecedented nature and scale of the damage caused by climate change, was made taking into account the cumulative effect of greenhouse gases harmful to the climate system, whether anthropogenic or natural, and the fact that all states both contribute to these emissions and are adversely affected by climate change.²⁴¹ The ICJ has assessed the nature of reference, causality, and fundamental obligations as *erga omnes* in order to determine state responsibility in the context of climate change.²⁴² It has conducted these assessments at a general level without making any individual assessments regarding the behavior of any particular state.²⁴³

The Court emphasized that the international wrongful act attributable to the state is not the greenhouse gas emissions themselves, but rather the violation of obligations to protect the climate system from the harm caused by these emissions. It is not necessary to attribute the acts that directly emit greenhouse gases—usually private acts—to the state for the state's liability to arise. A state's failure to take appropriate action to protect the climate system from greenhouse gas emissions—including fossil fuel production, fossil fuel consumption, granting fossil fuel exploration licenses, or providing fossil fuel subsidies—may constitute an internationally wrongful act attributable to that state.²⁴⁴ Therefore,

²³⁸ Reetz (n 132).

²³⁹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 407-420.

²⁴⁰ Mario Prost, 'Disaster Passing as Miracle? A Critical Take on the ICJ's Climate Advisory Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 14 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/disaster-passing-as-miracle-a-critical-take-on-the-icjs-climate-advisory-opinion/>> accessed 18 August 2025; Paddeu and Jackson (n 133).

²⁴¹ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 421.

²⁴² *ibid* para. 425-443.

²⁴³ Reetz (n 132).

²⁴⁴ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 427-429.



the state may also be held liable due to regulatory and legislative actions.²⁴⁵ Commenting on the nature of climate change and the multiplicity of responsible and affected states, the Court stated that while it may be difficult to determine which states have contributed to climate change or suffered damage, the rules on state responsibility are capable of addressing such a situation.²⁴⁶

The ICJ began by stating that causality is not a requirement for determining liability for damage,²⁴⁷ and indicated that two elements are necessary for establishing a causal link between an international wrongful act and the damage suffered: first, whether an event can be linked to climate change; second, whether the damage can be linked to a state or group of states.²⁴⁸ The Court stated that the first element could be easily resolved based on scientific data,²⁴⁹ while for the second element, a sufficiently direct and definite causal link must be sought between the wrongful act and the damage suffered by the claimant, and that this standard is not static but will be considered taking into account the specific circumstances of each case.²⁵⁰ It would not be wrong to say that the legal standard of the causality section has been clarified in broad terms.²⁵¹ However, it has also been argued that the section contradicts the principle of non-harming, which concerns preventing damage to the climate system, because it focuses solely on the damage suffered by affected states or individuals.²⁵²

²⁴⁵ Daisy Dunne, Josh Gabbatiss and Molly Lempriere, 'The highest court of the UN has issued a landmark "advisory opinion" stating that nations can be held legally accountable for their greenhouse-gas emissions.' (Carbon Brief, 25 July 2025) <<https://www.carbonbrief.org/icj-what-the-world-courts-landmark-opinion-means-for-climate-change/>> accessed 17 August 2025.

²⁴⁶ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 430.

²⁴⁷ *ibid* para. 433.

²⁴⁸ *ibid* para. 437.

²⁴⁹ *ibid* para. 437.

²⁵⁰ *ibid* para. 436-438.

²⁵¹ Paddeu and Jackson (n 133).

²⁵² Reetz (n 132).



Although the Court's advisory opinion does not directly address *jus cogens*,²⁵³ it qualifies the obligation to protect the climate system as *erga omnes*,²⁵⁴ an obligation towards the entire international community, as a very important finding.²⁵⁵ The ICJ has stated that certain rules of international law aimed at protecting global public goods, such as the climate system, may give rise to *erga omnes* obligations.²⁵⁶ According to the Court, all states have a common interest in protecting global environmental commons such as the atmosphere and the high seas, and their obligations to protect the climate system and other parts of the environment from anthropogenic greenhouse gas emissions, particularly the obligation to prevent significant transboundary harm under customary international law, are obligations *erga omnes*. In contrast, obligations under the UNFCCC and the Paris Agreement are *erga omnes partes*, meaning they apply only between states that are parties to these agreements.²⁵⁷ As an important consequence of this distinction, *erga omnes* obligations allow not only those directly harmed but all states to be held accountable for violations. However, states cannot claim compensation for themselves unless they have suffered direct harm.²⁵⁸ This approach by the Court strengthens a collective climate responsibility approach based on shared global interests rather than bilateral relations, and strongly emphasizes the view that fundamental climate obligations reflect shared concerns and can be implemented collectively.²⁵⁹ However, the reference to obligations relating to the protection of the climate system lacks precision. The Court explicitly mentions the obligation to prevent, stating that this is an important example but not the only *erga omnes* obligation in this

²⁵³ Maria Antonia Tigre, Camille Martini, Miriam Cohen and Armando Rocha, 'A Panoply of Consequences? Remedies and Reparations in the ICJ's Climate Opinion' (Climate Law: Sabin Center Blog, 13 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/13/a-panoply-of-consequences-remedies-and-reparations-in-the-icjs-climate-opinion/>> accessed 15 August 2025.

²⁵⁴ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 440.

²⁵⁵ Luciano Pezzano, 'Obligations Erga Omnes and Climate Change: Reflections on the ICJ Advisory Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 8 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/obligations-erga-omnes-and-climate-change-reflections-on-the-icj-advisory-opinion/>> accessed 19 August 2025; Wewerinke-Singh and Viñuales (n 188).

²⁵⁶ International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change (n 15) para. 440.

²⁵⁷ *ibid.*

²⁵⁸ *ibid* para. 433.

²⁵⁹ Tigre, Martini, Cohen and Rocha (n 253).



context.²⁶⁰ In the continuation of the Court's opinion, it included the obligations to mitigate climate change among the obligations to the international community²⁶¹ and assessed that the fundamental mitigation obligations specified in the climate change agreements, which are the traditional counterpart of these obligations, are also *erga omnes partes* obligations.²⁶² The Court stated that the fundamental distinction at this point would be made based on whether the rule had become customary law.²⁶³ Although this uncertainty in determining obligations of an *erga omnes* nature is open to criticism, the recognition of *erga omnes* obligations constitutes an important benchmark for future concrete assessments.²⁶⁴

The effects on historical emissions liability have also been a major topic of debate in court proceedings. There are significant differences of opinion as to whether the legality or illegality of historical emissions should be determined solely on the basis of the legal obligations of the states in force at the time, or whether international liability for damage to the climate system should be determined on the basis of both historical and current greenhouse gas emissions.²⁶⁵ It is thought that the Court will decide between conflicting periods and expectations within the scope of the temporality issue.²⁶⁶ In its assessment, the ICJ stated that there are two distinct but intertwined aspects to the issue: first, the temporal scope of states' international obligations to protect the climate system from anthropogenic greenhouse gas emissions; second, the temporal scope of states' breaches of these international obligations.²⁶⁷ The Court stated that the temporal scope of the obligations in question and the issue of their breach constitute elements of a concrete assessment for determining state responsibility, and that in such a case, it would be necessary to determine when customary law

²⁶⁰ Pezzano (n 255).

²⁶¹ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 443.

²⁶² *ibid* para. 441.

²⁶³ *ibid* para. 442.

²⁶⁴ Pezzano (n 255).

²⁶⁵ Burri (n 109) 7.

²⁶⁶ David M. Scott, 'Time and Temporality before the ICJ in the Advisory Opinion on Obligations of States in respect of Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 14 February 2025) <<https://www.ejiltalk.org/time-and-temporality-before-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-obligations-of-states-in-respect-of-climate-change/>> accessed 10 April 2025.

²⁶⁷ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 423.

or treaty obligations came into force.²⁶⁸ However, the Court stated that a concrete assessment was beyond the scope of the advisory opinion and did not comment further on the matter.²⁶⁹

The ICJ opinion, which clearly states its position on the articles of liability law, indicates in its final section that in the event of a breach of the obligations specified therein, all forms of redress arising under liability law will be determined and applied according to the circumstances of the case.²⁷⁰ Ultimately, the Court unanimously decided that it had the authority to respond to the question addressed to it and summarized the matters it had considered in its opinion.²⁷¹

The advisory opinion process of the ICJ, involving over a hundred states and international organizations, has been the largest court hearing in international law to date. The breadth of participation reflects the magnitude of the challenge posed by climate change to international law, while offering a unique opportunity to gain a deeper legal understanding of climate issues.²⁷² The questions posed by the judges provided clues for the Court's advisory opinion analysis, and the opinion focused on the essential requirements for evaluating the desired issues as expected.²⁷³ Although some argue that the Court rejected setting clear standards for state conduct, referring instead to history, and ultimately embraced minimalism,²⁷⁴ the Court has established a detailed legal catalog of climate change obligations through various sources of international law and clarified how these obligations interact.²⁷⁵ This opinion, issued as a result of applications made by states that will suffer the most damage from climate change and may even lose their countries, which are one of the main elements of state sovereignty, will provide critical guidance to states and courts,

²⁶⁸ *ibid* para. 97.

²⁶⁹ *ibid* para. 423.

²⁷⁰ *ibid* para. 444-445.

²⁷¹ *ibid* para. 457.

²⁷² Burri (n 109) 7.

²⁷³ Theresa Amor-Jürgenssen and Jose Daniel Rodriguez-Orue, 'From Objectives to Obligations: Unpacking Key ICJ Questions on Climate Obligations' (Verfassungsblog, 30 December 2024) <<https://verfassungsblog.de/from-objectives-to-obligations/>> accessed 10 April 2025.

²⁷⁴ Prost (n 240).

²⁷⁵ Julian Arato and Justina Uriburu, 'Treaty and Custom in the ICJ's Climate Change Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 July 2025) <<https://www.ejiltalk.org/treaty-and-custom-in-the-icjs-climate-change-opinion/>> accessed 17 August 2025.



as well as defining and interpreting the scope of climate law.²⁷⁶ However, as the Court rightly points out, if we want a lasting and satisfactory solution for ourselves and future generations, we must change our habits, our comfort, and our current way of life.²⁷⁷

CONCLUSION

There is unprecedented global awareness of climate change. The legal landscape is keeping pace with this situation, and climate change law is developing rapidly. The urgency of the climate crisis has demonstrated the need to act without delay to prevent irreversible and devastating consequences. The opinions issued by the ITLOS and the ICJ are groundbreaking, and the parallel nature of the decisions is of great importance. The assessments, which are more detailed and comprehensive than expected, shed light on a significant area regarding states' obligations related to climate change and signal the beginning of a new era.

Although the advisory opinions are not legally binding, the value accorded to them has the potential to influence future judicial decisions and ongoing climate litigation. These opinions, which aim to define the responsibilities of states under international law in respect of climate change, shape the vision for the interpretation of international law. At the same time, the opinions also hold significant potential to shape the global response to climate change. Representing the international legal battle of Small Island Developing States facing the devastating consequences of climate change, the advisory opinions demonstrate the collective power of civil society.

The opinions encompass several fundamental elements that will support the development of international climate change law. Much of the scientific research on climate change emerged during the preparatory process for these views. The process has also contributed to the development of the idea of an international community and has served as an example of convergence around common interests. There is now considerable clarity regarding state obligations to reduce greenhouse gas emissions both at sea and on land, to determine other obligations necessary to eliminate the adverse effects of climate change, and to establish mechanisms for calculating loss and damage. It should be noted that the advisory opinions will not only contribute to the development of international climate

²⁷⁶ Ünal (n 122) 189.

²⁷⁷ International Court of Justice, *Obligations of States in respect of Climate Change* (n 15) para. 456.



change law but will also guide policy worldwide. Their impact will not remain merely a legal discourse; it will shape climate change policies and legal texts.

The advisory opinions will be a milestone both in domestic courts and in other courts where cases will be heard, and the burden on the ICJ has been considerable. The ICJ has conducted a groundbreaking in-depth examination, but this examination has, by its nature, been specific to the obligations arising from the Convention. However, the ICJ has issued a general decision based on all sources of international law. As the courts progressed along this path, they reached conclusions with arguments that states could not reasonably object to, while adopting an approach capable of persuading states to decarbonize the global economy. Navigating a fine line, the courts have largely found a middle ground between parties with high expectations for climate justice and those delaying urgent climate action. As a result, the obligations of states regarding climate change have been established on an undeniable legal basis. A general framework for the liability regime regarding the future course of climate litigation has been established. Courtrooms have both raised awareness on the issue and largely established climate justice criteria that protect the rights of current and future generations.

BIBLIOGRAPHY

- Advisory proceedings, International Court of Justice <<https://www.icj-cij.org/advisory-proceedings>> accessed 5 March 2025
- Agreement for the establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, 31 October 2021
- Aksar Y, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk-II* (6th edn, Seçkin 2021)
- Aljaghoub MM, *The Advisory Function of the International Court of Justice 1946-2005* (Springer 2006)
- Amor-Jürgenssen T and Rodriguez-Orue JD, 'From Objectives to Obligations: Unpacking Key ICJ Questions on Climate Obligations' (Verfassungsblog, 30 December 2024) <<https://verfassungsblog.de/from-objectives-to-obligations/>> accessed 10 April 2025
- Arato J and Uriburu J, 'Treaty and Custom in the ICJ's Climate Change Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 July 2025) <<https://www.ejiltalk.org/treaty-and-custom-in-the-icjs-climate-change-opinion/>> accessed 17 August 2025



Banuelos JAC and Tigre MA, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 3)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 12 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/12/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearing-part-3/>> accessed 21 March 2025

— 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 1)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 10 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/10/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-1/>> accessed 21 March 2025

— 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: Key Takeaways from the 2024 Hearing (Part 2)' (Climate Law: Sabin Center Blog, 11 March 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/03/11/the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-key-takeaways-from-the-2024-hearings-part-2/>> accessed 8 April 2025

Blattner CE, 'Beyond Territoriality: Symposium on Jurisdictional "Hooks" for (Extraterritorial) Human Rights Obligations - Post Agostinho Learning Moments for Extraterritorial Jurisdiction in Human Rights Law, Using a Public International Law Perspective' (Opinio Juris, 30 April 2024) <<https://opiniojuris.org/2024/04/30/beyond-territoriality-symposium-on-jurisdictional-hooks-for-extraterritorial-human-rights-obligations-post-agostinho-learning-moments-for-extraterritorial-jurisdiction-in-human/>> accessed 9 April 2025

Bodansky D, 'The Role of the International Court of Justice in Addressing Climate Change: Some Preliminary Reflections' (2017) 49 Arizona State Law Journal 689

Burri T, 'The ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: A Data Analysis of Participants' Submissions' (2024) 28 (10) American Society of International Law Insights 1

Candoğan G, 'ITLOS (Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi) İklim Değişikliği Görüşünü Açıkladı; Sera Gazı Salımları Deniz Çevresinin Kirlenmesidir' (Üstad Dergisi, 21 Mayıs 2024) <<https://ustaddergi.com.tr/itlos-iklim-degisikligi/>> accessed 7 February 2025

Careme v France App no. 7189/21 (AİHM, 9 April 2024)



Cecanpınar H, *Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi: Usul Ve Pratik* (1st edn, Adalet 2023)

Center for International Environmental Law, ‘The Era of Climate Impunity is Over- By Order of the World’s Highest Court’ (Press Room, 23 July 2025) <<https://www.ciel.org/news/icj-climate-opinion-ends-fossil-fuel-impunity/#:~:text=Press%20Room-,The%20Era%20of%20Climate%20Impunity%20is%20Over%E2%80%94%20By%20Order%20of,the%20impacts%20of%20climate%20change.>> accessed 31 July 2025

Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua), Compensation, Judgment, I.C.J. Reports 2018, 15

Charter of the United Nations, 1945

Cheigh E, ‘Understanding Stringent Due Diligence in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change’ (2024) 54 (11) Environmental Law Reporter 10924

Chiara Sacchi and others v Argentina (UN Committee on the Rights of the Child, 8 October 2021)

Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, ‘About COSIS’ <<https://www.cosis-ccil.org/about>> accessed 30 January 2025

Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, ‘Cosis 2022 Annual Report’ October 2022 1, 15

De Spiegeleir A, ‘The Ruling and the Mirror: The ICJ’s Climate Change Advisory Opinion as Institutional Self-Portrait’ (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/the-ruling-and-the-mirror/>> accessed 12 August 2025

Desierto D, “‘Stringent Due Diligence’, Duties of Cooperation and Assistance to Climate Vulnerable States, and the Selective Integration of External Rules in the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and International Law’ (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 3 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/stringent-due-diligence-duties-of-cooperation-and-assistance-to-climate-vulnerable-states-and-the-selective-integration-of-external-rules-in-the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change-and-inte/>> accessed 18 February 2025



Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary Between Mauritius and Maldives in the Indian Ocean (Mauritius v Maldives) (Preliminary Objections, Judgement of 28 January 2021)

Draft articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, with commentaries 2001

Duarte Agostinho and Others v Portugal and Others App no. 39371/20 (AİHM, 9 April 2024)

Duncan N, 'Caribbean leaders hail ICJ climate ruling as 'historic' win for small island states' (Guardian, 25 July 2025) <<https://www.theguardian.com/world/2025/jul/25/caribbean-leaders-hail-icj-climate-ruling-as-historic-win-for-small-island-states>> accessed 31 July 2025

Dunne D, Gabbatiss J and Lempriere M, 'The highest court of the UN has issued a landmark "advisory opinion" stating that nations can be held legally accountable for their greenhouse-gas emissions.' (Carbon Brief, 25 July 2025) <<https://www.carbonbrief.org/icj-what-the-world-courts-landmark-opinion-means-for-climate-change/>> accessed 17 August 2025

Elmahmoud K, 'The ITLOS Advisory Opinion: Human Rights as a Withered Branch of International Law?' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 24 June 2024) <<https://www.ejiltalk.org/the-itlos-advisory-opinion-human-rights-as-a-withered-branch-of-international-law/>> accessed 23 February 2025

Forum Communiqué, Fiftieth Pacific Islands Forum, Funafuti- Tuvalu, 13-16 August 2019

Freestone D, Barnes R and Akhavan A, 'Agreement for the Establishment of the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law' (2022) 37 (1) International Journal of Marine and Coastal Law 166

Guilfoyle D, 'Corrected Oral Evidence: UNCLOS: Fit for Purpose in the 21st Century?' (24 November 2021) International Relations and Defence Committee- House of Lords 1

Guo J, Wanqiang Li and Haoyu Tian, 'The climate advisory opinion: A medicine with side-effects?' (2023) 156 Marine Policy 1

Hajyahia A, 'ICJ Delivers Unanimous Advisory Opinion on States' Climate Change Obligations' (American Society of International Law, 24 July 2025)



<<https://www.asil.org/ILIB/icj-delivers-unanimous-advisory-opinion-states%E2%80%99-climate-change-obligations>> accessed 30 July 2025

Heri C, 'Human Rights in the ICJ's Climate Opinion: A Comparative Evaluation' (Verfassungsblog, 1 August 2025) <<https://verfassungsblog.de/human-rights-in-the-icjs-climate-opinion/>> accessed 17 August 2025

Holst RJR, 'Taking the Current When It Serves: Prospects and Challenges for an ITLOS Advisory Opinion on Oceans and Climate Change' (2023) 32 (2) Review of European, Comparative & International Environmental Law 217

Hulme M, 'On the Origin of `the Greenhouse Effect': John Tyndall's 1859 Interrogation of Nature' (2009) 64 (5) Weather 121

Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion AO-32/25, Requested by the Republic of Chile and the Republic of Colombia Climate Emergency and Human Rights, 29 May 2025

Inter-American Court of Human Rights, Advisory Opinion OC-23/17, Requested by the Republic of Colombia, 15 November 2017

Inter-American Court of Human Rights, Request for an Advisory Opinion on the Climate Emergency and Human Rights Submitted to the Inter-American Court of Human Rights by the Republic of Colombia and the Republic of Chile, 9 January 2023

International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Advisory Opinion, 23 July 2025

International Court of Justice, Obligations of States in respect of Climate Change, Other Documents <<https://www.icj-cij.org/case/187/other-documents>> accessed 20 March 2025

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 13 December 2024, CR 2024/54

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/35



International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/40

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 10 December 2024, CR 2024/48

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/38

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 4 December 2024, CR 2024/39

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 6 December 2024, CR 2024/43

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 2 December 2024, CR 2024/36

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 3 December 2024, CR 2024/37

International Court of Justice, Verbatim Record on the Obligations of States in respect of Climate Change (Request for advisory opinion submitted by the General Assembly of the United Nations), 11 December 2024, CR 2024/49

International Tribunal for the Law of the Sea, 'International Agreements Conferring Jurisdiction on the Tribunal' (List of Agreements) <<https://www.itlos.org/en/main/jurisdiction/international-agreements-conferring-jurisdiction-on-the-tribunal/>> accessed 30 January 2025

İneli Ciğer M, *İklim Değişikliği ile Mücadelede Devletlerin Farklılaştırılmış Sorumlulukları ve Uluslararası Hukukta Ortak Fakat Farklılaştırılmış Sorumluluklar İlkesi* (1st edn, Yetkin 2022)

Jahn J and Letsch M, 'Progress through disruption? What role for the ICJ in the Advisory Opinion on Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 22 January 2025)



<<https://www.ejiltalk.org/progress-through-disruption-what-role-for-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 7 April 2025

Konuk Sommer B, ‘Çevre ve İnsan Hakları İlişkisine Yeni Bir Yaklaşım: Amerikalılar Arası İnsan Hakları Mahkemesi’nin Oc-23/17 Sayılı Tavsiye Görüşü’ (2020) 11(1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 384

Kuran S and Gülçür A, ‘Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi’nin Danışma Görüşü Vermeye İlişkin Yargı Yetkisi’ (2018) 24 (1) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1

Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change, 1997

Lando M, The Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea: Comments on the Request for an Advisory Opinion Submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission (2016) 29 (2) Leiden Journal of International Law 441

Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, Advisory Opinion, I.C.J. Reports 2004, 136

Longo A, ‘Beyond Climate Change Obligations: Which Lessons from the ITLOS Advisory Opinion on Climate Change and Ocean Acidification for the Progressive Development of the Law of the Sea?’ (2025) 27 International Community Law Review 112

Loughman B, Prime Minister of Vanuatu in United Nations General Debate, 76th Session on 25 September 2021
<<https://webtv.un.org/en/asset/k1g/k1grmwnykh>> accessed 13 March 2025

Mansoor A, ‘The International Tribunal for the Law of the Sea Advisory Opinion on Climate Change and International Law’ (2024) 8 RSIL (Research Society of International Law) Law Review 172

Mayer B, ‘International Advisory Proceedings on Climate Change’ (2023) 44 (1) Michigan Journal of International Law 41

McVey M and Savaresi A, ‘The ICJ Advisory Opinion on Climate Change: A Business and Human Rights Perspective’ (Opinio Juris, 4 August 2025)
<<https://opiniojuris.org/2025/08/04/the-icj-advisory-opinion-on-climate-change-a-business-and-human-rights-perspective/>> accessed 6 August 2025



Mingozzi PC, 'The Contribution of itlos to Fight Climate Change: Prospects and Challenges of the Cosis Request for an Advisory Opinion' (2023) 3 (2) The Italian Review of International and Comparative Law 306

Miron A, 'COSIS Request for an Advisory Opinion: A Poisoned Apple for the ITLOS?' (2023) 38 (2) International Journal of Marine and Coastal Law 1

Ndiaye TM, 'The Advisory Function of the International Tribunal for the Law of the Sea' (2010) 9 (3) Chinese Journal of International Law Pages 565

Oral N, 'ICJ Climate Change Advisory Opinion: Noteworthy Trends' (International Institute for Sustainable Development- Sustainable Development Goals Knowledge Hub, 12 February 2025) <<https://sdg.iisd.org/commentary/guest-articles/icj-climate-change-advisory-opinion-noteworthy-trends/>> accessed 16 March 2025

Ozanoğlu O ve Sabuncu TB, 'Uluslararası Adalet Divanı'ndan Tarihi İklim Kararı:Devletlerin Sera Gazı Emisyonlarına Karşı Yasal Yükümlülükleri Netleşti' (Doğal Hayatı Koruma Vakfı Blog, 30 Temmuz 2025) <<https://www.wwf.org.tr/?16320/uluslararasi-adalet-divani-tarihi-iklim-kararlari-netlesti>> accessed 11 August 2025

Özkerim Güner N, *İklim Değişikliği Nedeniyle Devletlerin Sorumluluğu* (1st edn, 2018 Yetkin)

Paddeu F and Jackson M, 'State Responsibility in the ICJ's Advisory Opinion on Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 25 July 2025) <<https://www.ejiltalk.org/state-responsibility-in-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 30 July 2025

Paris Agreement, 2015

Peel J, 'Unlocking UNCLOS: How the ITLOS Advisory Opinion Delivers a Holistic Vision of Climate-relevant International Law'(Climate Law: Sabin Center Blog, 24 May 2024) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2024/05/24/unlocking-unclos-how-the-itlos-advisory-opinion-delivers-a-holistic-vision-of-climate-relevant-international-law/>> accessed 26 March 2025

Pezzano L, 'Obligations Erga Omnes and Climate Change: Reflections on the ICJ Advisory Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 8 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/obligations->



erga-omnes-and-climate-change-reflections-on-the-icj-advisory-opinion/>
accessed 19 August 2025

Plass GN, 'The Carbon Dioxide Theory of Climate Change' (1956) 8 (2) *Tellus* 140

Prost M, 'Disaster Passing as Miracle? A Critical Take on the ICJ's Climate Advisory Opinion' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 14 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/disaster-passing-as-miracle-a-critical-take-on-the-icjs-climate-advisory-opinion/>> accessed 18 August 2025

Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay), Judgment, I.C.J. Reports 2010, 14

Rao T, Segger MCC and Gehring M, 'The Advisory Opinion Could Reshape Global Climate Governance' (Verfassungsblog, 7 December 2024) <<https://verfassungsblog.de/the-advisory-opinion-could-reshape-global-climate-governance/>> accessed 9 April 2025

Reçber S, 'Uluslararası Adalet Divanı'nın Uluslararası Çevre Hukukuna Katkısı Ve Pulp Mills Kararının Değerlendirilmesi' (2024) 26 (2) *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 1535

Reetz NS, 'State Responsibility and the ICJ's Advisory Opinion on Climate Change: One Step at a Time' (Climate Law: Sabin Center Blog, 7 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/07/state-responsibility-and-the-icjs-advisory-opinion-on-climate-change-one-step-at-a-time/>> accessed 13 August 2025

Request for Advisory Opinion submitted by the Sub-Regional Fisheries Commission, Advisory Opinion, 2 April 2015, ITLOS Reports 2015, 4

Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in respect of Climate Change, 12 April 2023

Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, Request, 12 December 2022

Request for an Advisory Opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law, Advisory Opinion, International Tribunal for Law of the Sea, 21 May 2024



Responsibilities and obligations of States with respect to activities in the Area, Advisory Opinion, 1 February 2011, ITLOS Reports 2011, 10

Rocha A, 'States' Extraterritorial Jurisdiction for Climate-Related Impacts' (Verfassungsblog, 12 April 2024) <<https://verfassungsblog.de/states-extraterritorial-jurisdiction-for-climate-related-impacts/>> accessed 8 April 2025

Ruys T and Soete A, 'Creeping' Advisory Jurisdiction of International Courts and Tribunals? The Case of the International Tribunal for the Law of the Sea (2016) 29 (1) Leiden Journal of International Law 155

Sabin Center for Climate Change Law, 'Climate Change Litigation Databases' <<https://climatecasechart.com/>> accessed 17 April 2025

Sands PJ, 'Climate Change and the Rule of Law' (2016) 28 (1) Journal of Environmental Law 19

Scott DM, 'Time and Temporality before the ICJ in the Advisory Opinion on Obligations of States in respect of Climate Change' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 14 February 2025) <<https://www.ejiltalk.org/time-and-temporality-before-the-icj-in-the-advisory-opinion-on-obligations-of-states-in-respect-of-climate-change/>> accessed 10 April 2025

Seneviratne K, 'University Project was Catalyst for Key UN Climate Vote' (University World News: The Global Window on Higher Education) <<https://www.universityworldnews.com/post.php?story=20230405084811458>> accessed 9 March 2025

Setzer J and Higham C, 'Global Trends in Climate Change Litigation: 2024 Snapshot' (2024) London School of Economics and Political Science Policy Report 1

— 'Global Trends in Climate Change Litigation:2022 Snapshot' (2022) London School of Economics and Political Science Policy Report 1

Silverman-Roati K and Bönnemann M, 'The ITLOS Advisory Opinion on Climate Change: An Introduction into the Joint Blog Symposium' (Verfassungsblog, 22 May 2024) <<https://verfassungsblog.de/the-itlos-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 15 February 2025

Statute of International Tribunal for the Law of the Sea, 1982



Tanaka Y, 'The Role of an Advisory Opinion of ITLOS in Addressing Climate Change: Some Preliminary Considerations on Jurisdiction and Admissibility' (2023) 32 (2) Review of European, Comparative and International Environmental Law 206

The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/21, 25 April 2023

The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/44, 9 August 2023

The International Court of Justice, Press Release, No. 2023/75, 19 December 2023

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/49, 31 May 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/61, 16 August 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/76, 2 December 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2024/81, 13 December 2024

The International Court of Justice, Press Release, No. 2025/32, 7 July 2025

The International Union for Conservation of Nature, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Principle of Sustainable Development in View of the Needs of Future Generations, 1-10 September 2016, IUCN Doc WCC-2016-Res-079-EN

Tigre MA, 'It Is (Finally) Time for and Advisory Opinion on Climate Change: Challenges and Opportunities on a Trio of Initiatives' (2024) 17 (3) Charleston Law Review 623

Tigre MA, Martini C, Cohen M and Rocha A, 'A Panoply of Consequences? Remedies and Reparations in the ICJ's Climate Opinion' (Climate Law: Sabin Center Blog, 13 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/13/a-panoply-of-consequences-remedies-and-reparations-in-the-icjs-climate-opinion/>> accessed 15 August 2025

Turgut N, 'İhtiyat İlkesi' (1996) 45 (1) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 67

Tütüncü AN, 'Milletlerarası Hukuk Komisyonu'nun 53'üncü Oturumunda Kabul Edilen 2001 Tarihli Taslak Çerçevesinde Tehlikeli Faaliyetlerden Kaynaklanan Sınır Aşan Zararın Önlenmesi Sorununa Bir Bakış' (2011) 22 (2) Milletlerarası Hukuk Ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 889



Udell J and Tan F, 'New Standards in Government Framework Litigation: Legal Implications of the ICJ Advisory Opinion on Climate Change' (Climate Law: Sabin Center Blog, 5 August 2025) <<https://blogs.law.columbia.edu/climatechange/2025/08/05/new-standards-in-government-framework-litigation-legal-implications-of-the-icj-advisory-opinion-on-climate-change/>> accessed 7 August 2025

United Nations Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, Brazil, 3-14 June 1992

United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

United Nations Framework Convention on Climate Change, 1992

United Nations General Assembly, Protection of global climate for present and future generations of mankind: resolution adopted by the General Assembly, 70th plenary meeting, 6 December 1988, UN Doc A/RES/43/53

United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 1 March 2023, UN Doc A/77/L.58

United Nations General Assembly, Seventy-seventh Session, Resolution adopted by the General Assembly on 29 March 2023- Request for an Advisory Opinion of the International Court of Justice on the Obligations of States in Respect of Climate Change, 4 April 2023, UN Doc A/RES/77/276

United Nations General Assembly, Sixty-sixth session, 16th plenary meeting, 22 September 2011, UN Doc. A/66/PV.16, 27

United Nations News: Global Perspective Human Stories, 'Palau Seeks UN World Court Opinion on Damage Caused by Greenhouse Gases' <<https://news.un.org/en/story/2011/09/388202>> accessed 9 March 2025

United Nations, Conference of the Parties, Report of the Conference of the Parties on its twenty-eighth session, held in the United Arab Emirates from 30 November to 13 December 2023, Decision 2/CP.28 Santiago Network for Averting, Minimizing and Addressing Loss and Damage Associated with the Adverse Effects of Climate Change under the Warsaw International Mechanism for Loss and Damage associated with Climate Change Impacts, UNFCCC Doc FCCC/CP/2023/11/Add.1

United Nations, United Nations Framework Convention on Climate Change, Bali Action Plan, Report of the Conference of the Parties on its thirteenth



session, 3- 15 December 2007, 14 March 2008, UN Doc FCCC/CP/2007/6/Add.1, 3

Urgenda Foundation v The Netherlands [2015] HAZA C/09/00456689 (24 June 2015); aff'd (9 October 2018) (District Court of the Hague, and The Hague Court of Appeal (on appeal)) (affirmed by the Supreme Court, 20 December 2019)

Ünal E, 'Uluslararası ve Ulusal Mahkeme Kararları Işığında İklim İçtihadının Gelişimi' (2024) 3 (6) Çevre, Şehir ve İklim Dergisi 168

Verein KlimaSeniorinnen Schweiz and Others v Switzerland App no. 53600/20 (AIHM, 9 April 2024)

Wewerinke-Singh M and Viñuales JE, 'The Great Reset: The ICJ Reframes the Conduct Responsible for Climate Change Through the Prism of Internationally Wrongful Acts' (EJIL: Talk! Blog of the European Journal of International Law, 4 August 2025) <<https://www.ejiltalk.org/the-great-reset-the-icj-reframes-the-conduct-responsible-for-climate-change-through-the-prism-of-internationally-wrongful-acts/>> accessed 6 August 2025

Yau SM, 'Complicity for Wrongful Greenhouse Gas Emissions as a Form of Extraterritorial State Responsibility for Climate Change' (2024) 9 Environmental Law and Practice Review 191

