



T.C.

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**TÜRK TİCARET KANUNUNDAKİ KAPTANA DAİR
HÜKÜMLERİN UZAKTAN KUMANDA EDİLEN
GEMİLERE UYGULANMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HALİL İBRAHİM AKCAN

DENİZ HUKUKU TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

Ankara, 2024

T.C.

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**TÜRK TİCARET KANUNUNDAKİ KAPTANA DAİR
HÜKÜMLERİN UZAKTAN KUMANDA EDİLEN
GEMİLERE UYGULANMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HALİL İBRAHİM AKCAN

DENİZ HUKUKU ANABİLİM DALI

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR

Ankara, 2024

ONAY SAYFASI

Halil İbrahim AKCAN tarafından hazırlanan “Türk Ticaret Kanunundaki Kaptana Dair Hükümlerin Uzaktan Kumanda Edilen Gemilere Uygulanması” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz Hukuku Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyesi	Kabul / Red	Kurumu	İmza
Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR	Kabul	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi	
Prof. Dr. Yücel ACER	Kabul	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi	
Prof. Dr. İsmail DEMİR	Kabul	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi	

Tez Savunma Tarihi: 09. 05. 2024

Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Deniz Hukuku Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisans tezi olması için şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

Doç. Dr. Muhammet Enes KALA
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

BEYAN

Bu tez çalışmasının kendi çalışmam olduğunu, tezin planlanmasından yazımına kadar bütün aşamalarda patent ve telif haklarını ihlal edici etik dışı davranışımın olmadığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, bu tezde kullanılmış olan tüm bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

İmza

Halil İbrahim AKCAN

TEŞEKKÜR

Tez konusunun belirlenmesi ve tez yazım sürecinde kıymetli görüş ve önerileriyle yol göstericilik yapan danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR'a teşekkür ederim.

Tez jürisinde yer alan ve değerli tecrübeleriyle tezin gelişimine önemli katkıda bulunan Sayın Prof. Dr. Yücel ACER ve Sayın Prof. Dr. İsmail DEMİR'e şükranlarımı sunarım.

Tezin hazırlanması ve gözden geçirilmesindeki emekleri için Abdülkadir IRAK, Arş. Gör. Furkan AYDIN, Arş. Gör. Hüdaî ÜNAL, Onur MAZICIOĞLU ve Arş. Gör. Süleyman TEPE'ye minnettarım.

Tez yazım müddetince verimli bir çalışma ortamı sağlayan Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi çalışanlarına ve Sayın Mustafa BAŞKARA başta olmak üzere Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) ekibine müteşekkirim.

Bu çalışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından "Otonom Gemilerin Kullanımının Türkiye Denizcilik Sektöründe Ortaya Çıkaracağı Hukuki Problemlerin ve Buna İlişkin Çözüm Yollarının Araştırılması" başlıklı ve 220K072 numaralı projeye desteklenmiştir. Projeye verdiği destekten ötürü TÜBİTAK'a teşekkürü bir borç bilirim.

Hayatım boyunca desteklerini hissettiğim sevgili ağabeyim Mehmet AKCAN ve sevgili ablam Şükran ERSOY'a teşekkür ediyorum.

Bu çalışmayı gerçekleştirirken gösterdiği anlayışlı tavır ve verdiği destek için sevgili Zehra Hanım'a teşekkür ediyorum

Ve kelimelerin üzerimdeki haklarını teslim etmedeki kifayetsizliğine rağmen, teşekkürlerin en büyüğünü canım anneciğim Şerife AKCAN ve canım babacığım Bahaeddin AKCAN'a sunuyorum. İyi ki varsınız.

ÖZET

Türk Ticaret Kanunundaki Kaptana Dair Hükümlerin Uzaktan Kumanda Edilen Gemilere Uygulanması

Deniz taşımacılığının doğası gereği kaptan her zaman vazgeçilmez bir konumda bulunmuştur. Kaptanın şu anki görev, yetki ve sorumluluğunun temellerinin atıldığı dönemlerde; donatanın ve yük ilgililerinin kaptan ile sürekli iletişim kurması mümkün olmamış, bu sebeple kaptana onlar adına hareket etmesini sağlayacak geniş bir görev ve yetki sahası tanımlanmıştır. Ancak teknolojiye yaşanan gelişmeler neticesinde donatan ve yük ilgililerinin kaptanla her an temasa geçmesi mümkün hale gelmiştir. Bunun neticesinde donatan, yük ilgilileri ve bunların karadaki temsilcileri, geminin işleyişi üzerinde giderek daha fazla söz sahibi olmuştur. Bu da uygulamada, kaptanın gemide nihai sorumluluğa sahip tek kişi olması rolünün aşınmasını doğuran bir aşama yaşanmasına yol açmıştır.

Teknolojideki atılımların neticelerinden biri de insansız araçların inşası olarak ortaya çıkmıştır. Bu durum, diğer sektörlerde olduğu gibi deniz taşımacılığı sektöründe de etkisini göstererek otonom gemilerin inşasını doğurmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından yapılan çalışmalarda gemiler otonom teknolojiye sahip olma seviyelerine göre dört sınıfa ayrılmış olup, bunlardan üçüncüsü uzaktan kumanda edilen gemilerdir. Uzaktan kumanda edilen gemilerin sevk ve idaresi, gemi dışındaki bir konumda bulunan kontrol merkezinde bir insan tarafından gerçekleştirilmektedir. Böylece sadece iletişim teknolojilerindeki gelişmelerin de ötesinde, kaptanın rolünün daha da daralmasına yol açan yeni bir aşama yaşanmaktadır.

Bu tez ile uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye; kaptanın görev, yetki ve sorumluluğuna ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanıp uygulanamayacağı incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: insansız gemi, kaptan, otonom gemi, Türk Ticaret Kanunu, uzaktan kumanda edilen gemi

ABSTRACT

Application of the Provisions of the Turkish Commercial Code Regarding the Master to Remotely Operated Ships

Due to the nature of maritime transportation, the master has always been in an indispensable position. When masters' current duties, authorities and responsibility were first defined, it was not possible for the shipowner and cargo interests to contact the master constantly, and for this reason, a wide range of duties and authorities were defined to enable the master to act on their behalf. However, as a result of the developments in technology, it has become possible for the shipowner and cargo interests to contact the master at any time. The shipowner, cargo interests and their representatives on shore become more and more in control of the operation of the ship within a time. This has led to a phase of erosion of the master's role as the only person on board with ultimate responsibility in practice.

One of the most recent consequences of technological breakthroughs has been the construction of autonomous vehicles. As in other sectors, this has also had an impact on the maritime transportation sector, leading to the construction of autonomous ships. In the researches conducted by International Maritime Organisation, ships are divided into four classes according to their level of autonomous technology, and the third of these is remotely operated ships. This group of ships are controlled and operated by a human at the control center which is located outside the ship. Thus, a new phase is taking place that goes beyond mere advances in communication technologies, leading to a further narrowing of the role of the master.

This thesis examines to what extent the provisions of the Turkish Commercial Code regarding the duties, authorities and responsibility of the master can be applied to the person who controls and operates the ship remotely.

Keywords: unmanned ship, master, autonomous ship, Turkish Commercial Code, remotely operated ship

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
KISALTMALAR DİZİNİ.....	iv
GİRİŞ.....	1
Araştırmanın Amacı ve Kapsamı	1
İlgili Literatür ve Tezin Literatürdeki Yeri.....	2
Tezin Plan ve Yöntemi	5
1 GENEL OLARAK KAPTAN ve UZAKTAN KUMANDA EDİLEN GEMİLER	7
1.1 Genel Olarak Kaptan	7
1.1.1 Kaptanın Gemi Adamı ve İşveren Vekili Sıfatı.....	9
1.1.2 Kaptan Olma Şartları ve Yeterlikleri.....	10
1.1.3 Gemi Adamı Olarak Kaptanın Borçları	12
1.1.3.1 İş Görme Borcu	12
1.1.3.2 Özen Borcu	13
1.1.3.3 İtaat Borcu.....	13
1.1.3.4 Sadakat Borcu	13
1.2 Uzaktan Kumanda Edilen Gemiler	14
1.2.1 Genel Olarak Otonom Gemiler	14
1.2.2 Önde Gelen Otonom Gemi İnşa Projeleri	24
1.2.3 Otonom Gemilerin Hukuki Boyutuna Dair Projeler	27
1.2.4 Uzaktan Kumanda Edilen Gemiler	33
1.2.4.1 Gemi.....	33
1.2.4.2 Kontrol Merkezi	35
1.2.4.2.1 Niteliği ve İşletilmesi	35
1.2.4.2.2 Fiziki Yapısı ve Personelin Teşkilatlanması.....	38

1.3	Uzaktan Kumanda Edilen Gemilere Dair Doktrinde Yer Alan Bazı Hukuki Tartışmalar	42
1.3.1	Uzaktan Kumanda Edilen Gemiler Hukuki Anlamda “Gemi” Midir?	42
1.3.2	Uzaktan Kumanda Edilen Gemi Ticaret Gemisi Midir?	49
1.3.3	Kontrol Merkezi Personeli Hukuki Anlamda “Gemi Adamı” Mıdır?..	50
1.3.4	Uzaktan Kumanda Edilen Gemiye Sevk ve İdare Eden Kişi Hukuki Anlamda “Kaptan” Mıdır?.....	52
1.3.5	Sonuç.....	53
2	TÜRK TİCARET KANUNUNDA YER ALAN KAPTANA DAİR DÜZENLEMELERİN UZAKTAN KUMANDA EDİLEN GEMİNİN SEVK VE İDARESİNİ ÜSTLENEN KİŞİYE UYGULANABİLİRLİĞİNİN İNCELENMESİ ...	56
2.1	Özen Yükümlülüğü	56
2.2	Görevleri.....	57
2.2.1	Geminin Elverişliliğine Dikkat Etme.....	58
2.2.2	Yabancı Mevzuata Uyuma ve Gemiye Harp Kaçağı Mal Yükleme..	64
2.2.3	Yola Çıkma.....	66
2.2.4	Gemide Hazır Bulunma	68
2.2.5	Gemi Jurnalinin Tutulmasını Sağlama	70
2.2.6	Deniz Raporu Düzenleme	75
2.3	Temsil Yetkisi.....	80
2.3.1	Donatanın Temsilcisi Sıfatıyla	82
2.3.1.1	Geminin Bulunduğu Yere Göre Donatanı Temsil Yetkisi	87
2.3.1.1.1	Gemi Bağlama Limanında Bulunduğu Sırada	87
2.3.1.1.2	Gemi Bağlama Limanı Dışında Bulunduğu Sırada.....	88
2.3.2	Yükle İlgililerin Temsilcisi Sıfatıyla	91
2.4	Sorumluluğu.....	95
3	SONUÇ	106
4.	KAYNAKÇA	108

5	EK	125
5.1	Değişiklik Yoluyla Uygulanabilecek Hükümlere İlişkin Önerilen Değişiklikler.....	125
5.1.1	TTK m. 1090	125
5.1.2	TTK m. 1092.....	125
5.1.3	TTK m. 1094.....	125
5.1.4	TTK m. 1096.....	126
5.1.5	TTK m. 1097.....	126
5.1.6	TTK m. 1098.....	127
5.1.7	TTK m. 1113	128

KISALTMALAR DİZİNİ

1957 Brüksel Konvansiyonu	: 1957 tarihli Deniz Gemilerin Maliklerinin Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Konvansiyon
1996 Protokolü	: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü
AAWA	: Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative
AIS	: Otomatik Tanımlama Sistemi
ARPA	: Otomatik Radar Çizim Yardımı
BUNKERS	: Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi
C:	: Cilt
COLREGs	: Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme
Çalışma	: MASS'ın Kullanımına Yönelik Düzenleyici Metinlerin İncelenmesi Yönelik Çalışma
DCMKK	: Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
DİK	: Deniz İş Kanunu
e-TTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
FAL	: Kolaylaştırma Komitesi
FAL Sözleşmesi	: Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi
GKKY	: Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği
Grup	: MSC/LEG/FAL Ortak Çalışma Grubu
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
LEG	: Hukuk Komitesi
LIDAR	: Radar, Işık Tespiti ve Uzaklık Tayini
LLMC	: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Uluslararası Sözleşme
m.	: Madde
MASS	: Maritime Autonomous Surface Ships
MSC	: Deniz Emniyeti Komitesi

MUNIN	: Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks
NAIROBI WRC	: Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu
PAL	: Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi
s.	: Sayfa
s.e.t.	: Son Erişim Tarihi
S:	: Sayı
SALVAGE	: Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
STCW	: Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
VDR	: Sefer Veri Kaydedicisi

GİRİŞ

Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Tarihsel süreçte gemilerin yapısında değişiklikler gerçekleşmiş fakat insan unsuru hep sabit kalmıştır. Dördüncü sanayi devriminin etkisiyle insan unsurunun gemiden ayrıldığı otonom gemilerin inşasına yönelik çalışmalar yürütülmeye başlanmıştır. Bu gemilerin ticari amaçlarla kullanımına yönelik yapılan yatırımlar dolar bazında milyarlarla ifade edilir hâle gelmiş olup; ilerleyen süreçte sektörün toplam hacminin önemli ölçüde büyüyeceği öngörülmektedir¹. Bu beklentiler, devlet kurum ve kuruluşlarından özel sektöre, tersanelerden nakliye şirketlerine kadar birçok paydaşın otonom gemi teknolojisiyle ilgilenmesine sebep olmaktadır.

Ancak teknik anlamda araştırma ve inşa projeleri sürdürülmekte olan otonom gemilerin kullanımının yaygınlaşabilmesi için hukuki altyapının da teknik gelişmelere uyum sağlaması gerekmektedir. Bu kapsamda Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation, IMO) tarafından, IMO sözleşmelerinin otonom gemilere tatbik edilmesi halinde ortaya çıkabilecek hukuki sorunlar ve boşluklar tespit edilmiş olup bunların çözüm yollarına ilişkin çalışmalara devam edilmektedir.

Dünya genelinde etkisini gösteren bu gelişmeler karşısında Türkiye'de de otonom gemi teknolojilerinin hukuki yönün araştırılmasına yönelik adımlar atılmış; bu çerçevede, Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) bünyesinde Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Projelerini Destekleme Programı (1001) kapsamında "*Otonom Gemilerin Kullanımının Türkiye Denizcilik Sektöründe Ortaya Çıkaracağı Hukuki Problemlerin ve Buna İlişkin Çözüm Yollarının Araştırılması*" adlı proje yürütülmeye

¹ **Market.us** "Autonomous Ships Market Size | Forecast to 2032", <<https://market.us/report/autonomous-ships-market/>> s.e.t. 01.02.2024; *Autonomous Ships Market Size, Share | Forecast Report [2030]* <<https://www.fortunebusinessinsights.com/industry-reports/autonomous-ship-market-101797>> s.e.t. 01.02.2024c; *Autonomous Ships Market - Size, Share & Industry Trends* <<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/autonomous-ships-market>> s.e.t. 01.02.2024b.

başlanmıştır. Söz konusu projeyle; bu önemli dönüşüm sürecinde Türk denizcilik sektöründe otonom gemilerin kullanımıyla ortaya çıkabilecek hukuki sorunların tespiti ve incelemesiyle, karşılaşılabilecek sorunlara ilişkin çözüm önerilerinin ortaya konulması amaçlanmaktadır.

IMO tarafından yürütülen çalışmalarda otonom gemilerin kullanımı ile ortaya çıkabilecek boşluklar arasında uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişiyi tanımlanması, görevleri ve sorumluluklarının belirlenmesi; öncelikle ele alınması gereken konular arasında gösterilmiştir². Türk Özel Hukuku'na ilişkin olarak da bu yönde çalışmalar yürütülmesi gerektiği düşüncesi ile işbu tezin konusu belirlenmiştir. Gerçekleştirilen ön araştırmalar esnasında, konuya ilişkin çalışmaların, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin geleneksel gemilerdeki kaptanla mukayesesi etrafında olduğu görülmüştür. Çalışmanın sınırlarının belirlenebilmesi amacıyla mevzuatta gerçekleştirilen inceleme neticesinde, kaptanın görev, yetki ve sorumluluğuna ilişkin hükümlerin Türk Ticaret Kanunu³ (TTK) Deniz Ticareti Kitabının Kaptan Kısımında yoğunlaştığı görülmüştür. Bu sebeple tezin kapsamı bu kısmın incelenmesiyle sınırlı tutulmuştur.

Konuya ilişkin yapılan inceleme ve belirlenen sınırların neticesinde tezin araştırma sorusu aşağıdaki şekilde ortaya çıkmıştır:

“Türk Ticaret Kanunu’nun kaptanın görev yetki ve sorumluluğuna ilişkin hükümleri uzaktan kumanda edilen gemileri kontrol merkezinden sevk ve idare eden kişiye ne ölçüde uygulanabilecektir?”

İlgili Literatür ve Tezin Literatürdeki Yeri

Yukarıda ifade edildiği üzere, işbu tez ile gerçekleştirilecek araştırmada; TTK’nin Deniz Ticareti Kitabının Kaptan Kısımında yer alan hükümlerin, uzaktan kumanda edilen gemileri sevk ve idare eden kişiye uygulanmaya elverişli olup olmadığı incelenecektir. Tezin

² *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) Maritime Safety Committee, International Maritime Organization, s.9; *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of Conventions Emanating from the Legal Committee with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) The Legal Committee, International Maritime Organization, s.10; *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of the FAL Convention with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2022) The Facilitation Committee, International Maritime Organization, <<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatory%20documents/FAL.5-CIRC.49.pdf>> s.e.t. 25.01.2024, s.9.

³ Türk Ticaret Kanunu (TTK), Resmî Gazete 27846 (14.02.2011), Kanun No: 6102.

yazımında uluslararası literatürden de faydalanılmış olmakla birlikte, bu başlık altında araştırmanın kapsamına yönelik olan Türk Hukuku'na ilişkin eserler ifade edilecektir.

Konuya ilişkin literatürde yer alan çalışmaların iki grupta incelenmesi mümkündür. Bunlardan birincisi geleneksel gemilerde kaptana ilişkin inceleme ve değerlendirmelerin olduğu eserler, ikincisi ise otonom gemiler ve bu gemileri sevk ve idare etmekten sorumlu kişilere ilişkin inceleme ve değerlendirmelerde bulunan eserlerdir.

Geleneksel gemilerde kaptana ilişkin çalışmalar incelendiğinde alanın temel kitaplarında kaptanın görev, yetki ve sorumluluğuna ilişkin açıklamalara yer verdiği görülmektedir. Bununla birlikte söz konusu eserler çok geniş bir yelpazedeki konuları ele aldığından, kaptanın ele alınışı görece sınırlı kalmaktadır.

Kaleme alınan kimi tez ve kitaplardaysa bu konunun daha kapsamlı bir biçimde incelendiği görülmektedir. Bu çerçevede. *Akyol* tarafından 2021 yılında kaleme alınan “*Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*” başlıklı tez ve aynı yazarca 2022 yılında yayımlanan, tez ile aynı adı taşıyan kitap, TTK'de yer alan hükümler merkezinde geniş değerlendirmeler sunmaktadır. Ayrıca 2000 yılında *Ersöz*’ün kaleme aldığı “*Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu*” başlıklı kitap TTK bağlamında; kaptanın görev, yetki ve sorumluluğuna ilişkin incelemelerde bulunmaktadır. Bu kitabın dikkate aldığı 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu⁴ (e-TTK) günümüzde yürürlükte olmamasına karşın, TTK’nin oluşturulmasında referans alındığı ve -özellikle incelemeye konu Kısım’da- TTK hükümleri oluşturulurken geniş oranda muhafaza edildiğinden, eserin önemini koruduğunu ifade etmek mümkündür. 2021 yılında *Güvenç* tarafından kaleme alınan “*Gemi Kaptanının Özel Hukuktan Kaynaklanan Hukuki Statüsü ile Görev Yetki ve Yükümlülüklerinin Değerlendirilmesi*” başlıklı tez ise TTK ve diğer kanunlar bağlamında değerlendirmeler ortaya koymaktadır.

Tezde faydalanılan ikinci grup eserler ise yukarıda belirtildiği üzere otonom gemiler ve bu gemileri sevk ve idare etmekle sorumlu kişilere ilişkin eserlerdir. Otonom gemilerin giderek yaygın kullanımı, güncel bir gelişme olduğundan konuyu ele alan eserlerin yakın tarihlerde ortaya konulduğu görülmektedir. Bu kapsamda ulusal literatürde de konuyu ele alan çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Söz konusu çalışmaların tamamını burada ifade etmek mümkün olmadığından, başlıcalarına değinilmekle yetinmek icap etmektedir.

⁴ Türk Ticaret Kanunu (e-TTK), Resmî Gazete 9353 (09.07.1956), Kanun No: 6762.

Yılmaz tarafından 2021 yılında kaleme alınan “*Deniz Ticareti Hukukunda Otonom Gemiler*” başlıklı tez ile aynı yazar tarafından 2022 yılında kaleme alınan “*Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu*” başlıklı kitap, yerli literatürde otonom gemileri en kapsamlı biçimde ele alan çalışma olarak ortaya çıkmaktadır. Söz konusu eserlerin uluslararası düzenlemeler çerçevesinde de otonom gemileri değerlendiren geniş kapsamı içerisinde, Türk Özel Hukuku’na ilişkin değerlendirmeler kendisine yer bulmuştur. Görece yeni bir konuyu bu kadar geniş kapsamlı olarak ele alması yönüyle tezde yararlanılan önemli eserlerden biri olmuştur.

Konuya ilişkin diğer bir önemli eser ise *Bülent Sözer* tarafından kaleme alınan “*Unmanned Ships and the Law*” başlıklı eserdir. Söz konusu eser her ne kadar uluslararası literatürde kendine yer bulsa da bir Türk yazar tarafından kaleme alındığı için burada zikretmek yerinde olacaktır. Bu eserde otonom gemilerin teknik özelliklerinden kontrol merkezinin yapısına, otonom gemilerden kaynaklı zararlarda sorumluluk rejimi ve sigortadan otonom gemilerin uluslararası hukuk boyutuna birçok konu ele alınmıştır. Özellikle kontrol merkezinin hukuki niteliğine ilişkin tezde yer alan incelemelerde bu kaynaktan faydalanılmıştır.

Yerli literatürde, uzaktan kumanda edilen gemileri sevk ve idare eden kişilere odaklanan çalışmalar da bulunmaktadır. Bunlardan birincisi *Ciğer* tarafından sunulan “*2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar*” başlıklı sempozyumda sunulan “*Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan - TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme*” başlıklı bildiri ve bu Sempozyumdaki bildirilerden üretilen ve 2021 yılında basılan “*2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar*” başlıklı kitapta, bildiri ile aynı başlığı taşıyan kitap bölümüdür. *Ciğer* tarafından ortaya konan eserlerde, TTK’nin Deniz Ticareti Kitabının Kaptan Kısımında yer alan düzenlemeler ele alınmıştır. Konuya ilişkin ilk çalışmalardan olan söz konusu eser; işbu tezin konusunun belirlenmesinde etkili olmuş, yürütülen çalışma boyunca başucu eser niteliği taşımıştır. Alana ilişkin bir diğer çalışma ise, *Gözüyeşil* tarafından aynı Sempozyumda sunulan “*İnsansız Deniz Araçları Bağlamında Kaptanlık ve Kılavuz Kaptanlığın Hukuki Geleceği*” başlıklı bildiri ve bildiriden türetilerek ismi zikredilen kitapta yer alan aynı başlıklı bölümdür. Bu eser, otonom gemilerde kılavuz kaptanlığın incelenmesini merkeze alsa da içeriğinde kaptanın görev ve yetkilerine ilişkin hükümler hakkında incelenmeler de barındırmaktadır. Bu yönüyle tez kapsamında bulunan değerlendirmelerde yararlanılan kaynaklardan biri olmuştur.

Her ne kadar *Yılmaz* ve *Gözüyeşil* tarafından ortaya konan öncü çalışmalarda, kaptana ilişkin Türk Özel Hukuku hükümleri ele alınmışsa da -çalışmaların odaklandığı konunun farklı olması sebebiyle- hükümler hakkında genel değerlendirmelerde bulunulmakla yetinilmiş, bu değerlendirmeler ışığında gerçekleştirilecek değişikliklerle veya oluşturulacak yeni düzenlemelerle ortaya çıkacak hükümlere açıkça yer verilmemiştir. *Ciğer* tarafından ortaya konulan öncü çalışmada ise TTK'de yer alan hükümler detaylı olarak ele alınmakla birlikte, eserin kaleme alındığı tarihten bu yana uzaktan kumanda edilen gemilere ilişkin hatırı sayılır derecede gelişmeler yaşanmıştır. Bu sebeple ilgili konunun son gelişmeler ışığında tekrar incelenmesinin faydalı olacağı düşünülmüştür.

Netice olarak, bu tez ile TTK'de yer alan, kaptanın görev, yetki ve sorumluluğuna ilişkin hükümler incelenecek; bu incelemeler ışığında söz konusu hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiki elverişli olup olmadığı, amaçsal ve lafzi yönden değerlendirilecektir. Gerçekleştirilen değerlendirmelerde; madenin, metninde değişiklik gerçekleştirilmesi yoluyla uygulanabileceği veya uygulamaya tamamen elverişsiz olduğu yönünde kanaate varılması halinde; madde metninde gerçekleştirilmesi önerilen değişiklikler, tezin Ek bölümünde ortaya konacaktır.

Tezin Plan ve Yöntemi

Tez giriş, sonuç, kaynakça ve ek bölümleri hariç; iki bölümden oluşmakta olup, bunlar; Genel Olarak Kaptan ve Uzaktan Kumanda Edilen Gemiler ile Türk Ticaret Kanununda Yer Alan Kaptana Dair Düzenlemelerin Uzaktan Kumanda Edilen Geminin Sevk Ve İdaresini Üstlenen Kişiye Uygulanabilirliğinin İncelenmesi'dir.

İlk bölüm, tezin odak noktasını oluşturan sonraki bölümün daha iyi anlaşılması için ön bilgi verir nitelikte olup, üç alt başlığa ayrılmaktadır. Bu bölüm kapsamında kaptan kavramının neyi ifade ettiğine ve önemine; otonom gemiler ve bunun türlerinden biri olan uzaktan kumanda edilen gemilerin kısaca tanıtımına; uzaktan kumanda edilen gemiler hakkında literatürde ortaya konan birtakım tartışmalara yer verilmiştir.

Tezin odak noktası olan kaptana ilişkin hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanabilirliğinin incelenmesi, tezin ikinci bölümünde ele alınmaktadır. İnceleme yürütülürken, öncelikle her bir ilgili hüküm geleneksel gemilerde görev yapan kaptan açısından tetkik edilmiş; daha sonra ise uzaktan kumanda edilen gemilerde gemiyi sevk ve idare eden kişiye uygulanıp uygulanamayacağı

değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme ise hükmün hizmet ettiği amaç yönünden gerçekleştirilmenin yanında, lafzi yönden tatbika elverişli olup olmadığı yönünde de gerçekleştirilmiştir. TTK'nin incelemeye konu Kısım'ında yer alan hükümler; kaptanın özen yükümlülüğü, görevleri, temsil yetkisi ve sorumluluğuna ilişkin çeşitli konularda düzenlemeler getirdiğinden; bu bölümde konu üst başlıklar altında ayrılarak incelemeye tabi tutulmuştur.

Tezin ekinde ise, tez boyunca ortaya konan görüşler ışığında, mevcut haliyle uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbika elverişli olmayan maddeler ve bu maddeler hakkında değişiklik önerileri ortaya konulmuştur.



1. GENEL OLARAK KAPTAN ve UZAKTAN KUMANDA EDİLEN GEMİLER

1.1 Genel Olarak Kaptan

Donatana hizmet sözleşmesiyle bağlı bir gemi adamı niteliğinde olan kaptan⁵ denizciliğin insan unsurunu temsil etmekte olup⁶ deniz hukukunun donatandan sonra en önemli kişisidir⁷. Zira kaptan, hem denizcilikle ilgili olay ve olgular hakkında en bilgili kişilerdendir hem gemiyi sevk ve idare eder hem gemi seferde iken geminin en mutlak hakimidir hem de donatanı ve geminin yük taşıması halinde yükle ilgilileri temsil yetkisini haizdir⁸.

Bu vasıfları gereği kaptan sadece geminin organizasyonel şemasının başında bulunması ile gemide çalışmakta olan kişilerin üstü ve disiplin amiri olarak kalmamakta, gemide bulunan eşya üzerinde tasarruf ve insanlar üzerinde de emir yetkisine sahip olmaktadır⁹. Böylece kaptan gemide kamu düzeninin sağlanmasına da hizmet etmektedir¹⁰. Bu durumun temelinde gemi üzerinde devlet tesiri ve nüfuzunun devamının sağlanması¹¹ ve kamu yararının korunması¹² düşüncesi yatmaktadır.

⁵ İngilizcede “master”, Fransızcada “commandant” ve Almancada “schiffer” olarak karşılıklarına tekabül eden bu kavram için Türkçede eskiden “patron” ve “reis” kelimeleri de kullanılmaktaydı. Fakat günümüzde “kaptan” kavramı yaygın olarak kullanılmakta olup “süvari” veya “kumandan” ifadeleri de bu kavrama muadil kullanılabilir. **Göknil, Mazhar Nedim** (1954) *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, s.101; **İzveren, Adil/ Franko, Nisim/ Çalık, Ahmet** (1994) *Deniz Ticaret Hukuku*, 1.Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s.129; **Sevimli, K. Ahmet** (1999) “*İş Hukukunda Kaptan*” Yüksek Lisans Tezi, Bursa, Bursa Uludağ Üniversitesi, s.1. Kaptanı modern deyim ile “geminin CEO”su olarak isimlendiren yazarlar da bulunmaktadır. **Sözer, Bülent** (2019b) *Deniz Ticareti Hukuku* 1.Cilt, 5.Baskı, İstanbul, Vedat Yayıncılık, s.307.

⁶ **Sözer** (2019b) s.307.

⁷ **Göknil** (1954) s.102; **Çağa, Tahir/ Kender, Reyagan** (2010a) *Deniz Ticareti Hukuku* 1.Cilt, 16.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, s.192; **İzveren/ Franko/ Çalık** (1994) s.129.

⁸ **Göknil** (1954) s.102; **Sözer** (2019b) s.307; **İzveren/ Franko/ Çalık** (1994) s.129; **Çağa/ Kender** (2010a) s.192.

⁹ **Yazıcıoğlu, Emine** (2020) *Deniz Ticareti Hukuku*, 16.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, s.301.

¹⁰ **Okay, M. Sami** (1970) *Deniz Ticareti Hukuku* 1.Cilt, 3.Baskı, İstanbul, Kurtulmuş Matbaası, s.333; **Sözer** (2019b) s.308.

¹¹ **Çağa/ Kender** (2010a) s.192; **Kaner, İnci Deniz** (2019) *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 2.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, s.109.

¹² **Demir, İsmail** (2021) *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, 1.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi, s.253.

Bu önemli konunun gereği olarak gerek uluslararası düzenlemelerde gerek ulusal mevzuatta kaptana ilişkin çeşitli düzenlemeler getirilmiştir. Tez Türk Ticaret Kanunu ile sınırlandırıldığından, ulusal düzenlemeler yönünden değerlendirmelerde bulunulacaktır.

Kaptana dair düzenlemeleri içeren ulusal mevzuat incelendiğinde kaptan hakkında detaylı düzenlemelerin yer aldığı TTK'de¹³ gemi adamı¹⁴ olması dışında¹⁵ kendisini tanımlayan bir ibareye yer verilmediği görülmektedir. Kaptana ilişkin önemli düzenlemeler içeren Deniz İş Kanunu'nda¹⁶ (DİK) ise kaptan gemiyi sevk ve idare eden kimse veya zorunlu sebeplerle kaptan görevini yerine getiremediği durumlarda ona vekalet eden kimse olarak tanımlanmakta, ayrıca gemi adamları ve işveren vekilleri arasında gösterilmektedir¹⁷. Geminin tonilatosu ve sefer bölgesine göre farklı düzeylere ayrılarak tanımlandığı Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde¹⁸ (GKKY) ise, tüm tanımlarda gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran gemi adamı ibaresi ortak olarak yer almaktadır¹⁹.

Kaptanın tanımına ilişkin doktrinde yer alan görüşler incelendiğinde kaptanın gemiyi sevk ve idare eden kişi olarak tanımlandığı²⁰, bazı yazarlarca ise bu kıstasa ek olarak gemiyi

¹³ Kanunun Beşinci Kitap Üçüncü Bölümü "Kaptan" başlığını taşımakta olup m. 1088-1118 aralığındaki otuz bir madde boyunca kaptanlık müessesesi ile ilgili düzenlemeler getirilmektedir. Bu sayının çok geniş bir alanda düzenlemeleri içeren TTK'deki tüm maddelerin ellide birini oluşturduğu göz önüne alındığında kaptana ilişkin düzenlemelerin ne derece kapsamlı olduğu ortaya çıkmaktadır.

¹⁴ Gemi adamları aynen işçiler gibi hizmet akdine dayanarak işverenin talimatları doğrultusunda bağımlı olarak iş gören ve bunun karşılığında ücrete hak kazanan kişiler olduklarından gemide çalışan işçiler olarak tanımlanmaları mümkündür. **Sevimli** (1999) s.17.

¹⁵ Bakınız: m.934.

¹⁶ Deniz İş Kanunu (DİK), Resmî Gazete 12586 (29.04.1967), Kanun No: 854

¹⁷ Bakınız: m. 2. İlgili tanımlama aynen şöyledir: "*Ç) Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye «işveren vekili» denir.*". Görüldüğü üzere bu cümlede bir kavram karmaşası olup bu cümle üç farklı şekilde anlaşılmıştır. **Sevimli** (1999) s.32-33. Birinci görüşe göre; kaptan, işveren adına ve hesabına hareket etmeye yetkili olan kişiler yanında, işveren vekili olarak ifade edilmiştir. Buna göre işverenin maddeye göre iki temsilcisi vardır: Bunlardan biri, işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseler; diğeri ise kaptandır. İşveren adına ve hesabına yetkili olan kimseler ise işvereni gemi dışında temsil eden kişilerdir. **Tuncay, A. Can** (1977) "*İş Hukukunda İşveren Vekili Kavramı*" Temsil ve Vekalet'e İlişkin Sorunlar, 1.Baskı, İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, s.61-62; **Kender, Reyagan** (1985) "*Deniz İş Kanununda İşveren, İşveren Vekili, Kaptan ve Gemi Adamı Tanımları*" İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Araştırma ve Uygulama Merkezi, 1.Baskı, İstanbul, Fakülteler Matbaası, s.150. İkinci görüşe göre, kaptan işveren vekili sayılmakla birlikte; kaptan adına hareket eden kişiler de işveren vekili sayılacaktır. Üçüncü görüş ise, kaptan için işveren vekilinin de üstünde kendine özgü bir statü öngörmektedir. **Özbek, Oğuz** (1984) Yorum ve Yargıtay Kararları ile Deniz İş Kanunu, İstanbul, Birsan Yayınevi, s.23. Bu üç halde de kaptanın işveren vekili olarak kabulü mümkün olduğundan, doktrindeki tartışmalara yoğun olarak yer verilmeyecek; kaptanın bir işveren vekili olduğunun kabulü ile teze devam edilecektir.

¹⁸ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği (GKKY), Resmî Gazete 30328 (10.02.2018)

¹⁹ Bakınız: m. 3

²⁰ **Göknil** (1954) s.101; **Okay** (1970) s.296; **Tuncay** (1977) s.62; **Kender** (1985) s.152; **İzveren/ Franko/ Çalık** (1994) s.129; **Can, Mertol** (1998) Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, 1.Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s.90; **Tekil, Fahiman** (2001) Deniz Hukuku, 6.Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi, s.194; **Can, Mertol** (2003) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 2.Baskı, Ankara, İmaj Yayıncılık, s.232; **Kula Değirmenci, Nil** (2017) Maritime Law in Turkey, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, s.87.

sevk ve idare edebilmek için ehil olma yani yeterlik belgelerine sahip olma şartının da arandığı görülmektedir²¹.

1.1.1 Kaptanın Gemi Adamı ve İşveren Vekili Sıfatı

Yukarıda kaptanın hem gemi adamları arasında sayıldığına hem de işveren vekili olduğunun ifade edildiğine değinilmişti. Bu ikilem sebebiyle kaptanın statüsü geçmişte tartışmalara ve farklı uygulamalara konu olmuştur. Bir kimsenin işveren vekili olması ile - özellikle DİK çerçevesinde- birtakım görevler üstlendiğinden, kaptanın statüsünün netleştirilmesi faydalı olacaktır.

Durumun bir çelişki oluşturduğunu öne sürenler gemi adamları arasında sayılan kaptanın birinci kaptan olmayıp -DİK m. 27’de de değinilen- diğer kaptanları ifade ettiğini ve birinci kaptanın gemi adamı niteliğinde olmadığını öne sürmüşlerdir²². Aksi yöndeki görüşe göre²³ ise kaptanın işveren vekili olması gemi adamı olması ile çatışan bir nitelikte değildir. Zira uygulamada kaptanların birinci, ikinci şeklinde ayrılması söz konusu olsa da hukuki anlamda gemide yalnızca bir kaptan vardır²⁴. Kaptan olarak isimlendirilen diğer kişiler ise gemi zabıtlarını ifade eder²⁵. Ayrıca bu yöndeki bir yorum; kaptanın gemi adamına sağlanan haklardan yararlanması, donatan ile arasında ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklarda başvurulacak merciin belirlenmesi, kaptanın fiillerinden donatanın sorumluluğunun tayin edilmesi gibi birçok konuda kanun koyucunun amacı hilafına sonuçlar doğuracaktır. 2011 yılında kabul edilen 6102 sayılı TTK’de²⁶ de böyle bir tereddüde yer bırakmamak için “kaptan ve diğer gemi adamları” ifadesine yer verilerek konu açıklığa kavuşturulmuş olup²⁷

²¹ **Çağa/ Kender** (2010a) s.192; **Karaaslan, Muhammed Abdülmecit** (2019) İslam Deniz Ticaret Hukuku, 1.Baskı, İstanbul, Hikmetevi Yayınları, s.174; **Yazıcıoğlu** (2020) s.301; **Topsoy, Fevzi** (2020) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, Legal Yayıncılık, s.268; **Demir** (2021) s.253.

²² Bu yönde yargıtay kararları için bakınız: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, T. 15.05.1974, E. 1970/112, K. 1974/520.

²³ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu T. 25.04.1980 E. 1979/11-263 K. 1980/5478.

²⁴ **Süzel, Cüneyt** (2009) "*Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi*" Prof. Dr. Saim Üstündağ’a Armağan, 1.Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, ss.433-463, s.440.

²⁵ **Kender** (1985) s.156; **Süzel** (2009) s.440.

²⁶ Bakınız: m. 1110 ve 1310.

²⁷ **Atamer, Kerim** (2013) "*Gemi Adamları’na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu - 2. Bölüm*" Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, C.8, S.Özel, ss.405-485, s.414; **Atamer, Kerim** (2017) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, s.831-832.

günümüzde kaptanın işveren vekili olmasının onun gemi adamı olmasına engel teşkil etmemesi baskın görüştür^{28 29}.

1.1.2 Kaptan Olma Şartları ve Yeterlilikleri

Yukarıda değinildiği üzere kaptanın birinci yönü, bir gemi adamı niteliğinde olmasıdır. Bu sebeple kaptan, öncelikle gemi adamı olmak için aranan yeterlilikleri sağlamalı ve bunun yanında kaptan olmak için aranan diğer özellikleri taşımalıdır.

Gemi adamı olmak için aranan yeterlilikler GKKY m. 42’de düzenlenmiş olup gemi adamlığına ilişkin şartları genel ve özel şartlar olarak iki başlık altında incelemek mümkündür.

Genel şartlardan birincisi vatandaşlığa dairdir. Buna göre gemi adamı olabilmek için Türk vatandaşı olmak ya da Türkiye veya KKTC’de denizcilik eğitimi alan veya mezun olan bir KKTC vatandaşı olmak ya da 2527 sayılı Türk Soylu Yabancıların Türkiye’de Meslek ve Sanatlarını Serbestçe Yapabilmelerine, Kamu, Özel Kuruluş veya İşyerlerinde Çalıştırılabilirmelerine İlişkin Kanun³⁰ kapsamındaki Türk soylu yabancı olmaktır.

Gemi adamlığı için aranan ikinci genel şart ise sağlık durumunun deniz hizmetine elverişli olduğunun GKKY hükümlerine uygun biçimde belgelemektir.

²⁸ Sevimli (1999) s.77-78; Süzel (2009) s.442-443; **Bedük, Mehmet Nusret** (2012) Deniz İş Sözleşmesi, 1.Baskı, Bursa, Ekin Yayınevi, s.14; **Alhan, Yunus** (2016) "*Gemi Kaptanının İşveren Vekilliği*", Akdeniz Üniversitesi, <<http://acikerisim.akdeniz.edu.tr/xmlui/handle/123456789/2818>> s.e.t. 28.07.2023, s.43-47; **Kar, Bektaş** (2021) Deniz İş Hukuku, 3.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi, s.112; **Güvenç, Soner Tankut** (2021) "*Gemi Kaptanının Özel Hukuktan Kaynaklanan Hukuki Statüsü ile Görev Yetki ve Yükümlülüklerinin Değerlendirilmesi*", Mersin, Çağ Üniversitesi, s.33-38.

²⁹ Çalışmanın konusu dışında kalmak ile birlikte şu konu hakkında açıklama yapılması faydalı olacaktır. Kaptanın bir gemi adamı mı yoksa işveren vekili mi olduğu konusundaki bu belirsizlik toplu iş ilişkileri hukuku alanında kaptanın işveren sendikasına mı yoksa işçi sendikasına mı üye olacağı şeklinde ortaya çıkmaktadır. 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş İlişkileri Kanunu m. 2’de işveren vekillerinin bu kanunun uygulanması açısından işveren sayılacağı ifade edilmiştir. Bununla birlikte işveren vekili kendine özgü bir biçimde tanımlanarak işletmenin bütününü yöneten kişi olarak açıklanmıştır. Bu durumda işletmenin bütünün kaptanın yönetimindeki bir gemiden oluştuğu durumlar dışında kaptan toplu iş hukuku bakımından işçi kabul edilecek ve işçi sendikasına üye olacaktır. İşletmenin bütünün sadece bir gemiden oluştuğu ve kaptanın da bu işyerini ve dolayısı ile işletmenin bütününü yönettiği durumda ise kaptan toplu iş ilişkileri hukuku bakımından işveren vekili sayılarak işveren sendikasına üye olacaktır. **Kar** (2021) s.170; **Bedük** (2012) s.16.

³⁰ Türk Soylu Yabancıların Türkiye’de Meslek ve Sanatlarını Serbestçe Yapabilmelerine, Kamu, Özel Kuruluş veya İşyerlerinde Çalıştırılabilirmelerine İlişkin Kanun, Resmî Gazete 17473 (29.09.1981), Kanun No: 2527

Aranan üçüncü genel şart ise GKKY’de belirtilen suçlardan hükümlü veya hakkında güvenlik tedbirine karar verilmiş bulunmamaktır³¹.

Gemi adamı olabilmek için aranan özel şartlar ise GKKY’de her bir kaptanlık sınıfı için belirlenmiş olup belirtilen gemi adamı yeterlik dereceleri için ön koşul olan yaş, öğrenim derecesi ve deniz hizmet süresi gibi gerekleri sağlamış olmasıdır. Buna göre her bir kaptan sınıfı için yönetmelikte belirlenen özel gerekler sağlanmalıdır.

Yat sınıfı gemi adamlarının ve dolayısı ile kaptanlarının yeterliliği için üç farklı derece belirlenmiştir. Bu üç derece için de yeterlik şartları GKKY m. 26’da detaylı olarak belirtilmiştir.

Balıkçı sınıfı gemi adamları ve dolayısı ile kaptanlarının yeterliği için aranan şartlar balıkçı gemileri ve açık deniz balıkçı gemilerinde ayrı ayrı belirlenmiş olup sağlanması gereken şartlar GKKY m. 27’de detaylı olarak açıklanmıştır.

Güverte sınıfı gemi adamları ve dolayısı ile kaptanları GKKY m. 4’te sınırlı kaptan, kaptan ve uzakyol kaptanı olarak üçe ayrılmıştır. Aranan yeterlilikler GKKY’de sınırlı kaptan için m. 8’de, kaptan için m. 11’de, uzakyol kaptanı için ise m. 14’te düzenlenmiştir.

³¹ İlgili mahkumiyetler ve güvenlik tedbirleri için bakınız: m. 42.

1.1.3 Gemi Adamı Olarak Kaptanın Borçları³²

1.1.3.1 İş Görme Borcu

Türk Borçlar Kanunu³³ (TBK) m. 395'ten³⁴ doğan iş görme borcu, işveren ile gemi adamı arasındaki iş sözleşmesinden kaynaklanan, gemi adamının temel borcudur³⁵. Bu borcun çerçevesi ise işveren ile gemi adamı arasındaki sözleşmeye, kanuni düzenlemelere, denizcilik teamüllerine ve gemi adamının yerine getirmekle yükümlü olduğu işin türü ve niteliğine dayanılarak tespit edilir³⁶. Bununla birlikte bu çerçevenin dışında dahi kalsa gemi adamı; yapılmadığında gemi mal ve can emniyetini tehlikeye düşürecek işleri, gemi veya personelinin kaynaklanacak çevre kirliliğine mâni olmaya yönelik işleri, deniz ve ticaretin olağan risklerinden birinin gerçekleşmesi sonucunda şirket menfaatleri için gerekli işleri, bunlar dışında dahi kalsa işverenin veya vekili sıfatıyla kaptanın verdiği işleri yapmakla yükümlüdür³⁷.

Gemi adamı, iş sözleşmesinden, kanuni düzenlemelerden veya durumun gereğinden aksi anlaşılmadığı müddetçe kendisine yüklenen işi bizzat görmek ile yükümlüdür; zira gemi adamının yapacağı iş daha önce zikredildiği üzere belirli yeterlilikleri gerektirmektedir³⁸. Kaptan da bir gemi adamı olduğu için iş sözleşmesinden, yasal düzenlemelerden ve

³² Kaptanın işveren vekili sıfatı DİK kapsamında sonuçlar doğurduğundan burada gemi adamı olmasından doğan borçları ele alınmıştır.

³³ Türk Borçlar Kanunu (TBK), Resmî Gazete 27836 (04.02.2011), Kanun No: 6098

³⁴ Her ne kadar tez konusu ile doğrudan ilişkili değilse de DİK'te yer alan düzenlemelerin incelenmesinde neden TBK hükümlerine de başvurulduğunun anlaşılması açısından bu aşamada kısaca açıklamada bulunmak faydalı olacaktır. Daha önce açıklandığı üzere, kaptan ile işvereni arasında hizmet sözleşmesi mevcuttur. Genel olarak sözleşme hukuku ise TBK kapsamındadır. Bu durumda, bir sözleşmeyle ilgili konularda uygulanacak ana temel kanun TBK olduğu gibi; kaptan ile işveren arasındaki sözleşmeye uygulanabilecek temel kanun da TBK'dir. Bununla birlikte; sözleşmenin yaygın olması, kendine mahsus özellikler taşıması, bağımsız bir hukuk dalı niteliği kazanması gibi sebeplerle bir sözleşme türü hakkında özel kanun düzenlemesi yapılabilir. İşte denizde çalışma da bu gibi özellikler taşıdığından, gemi adamı ile işveren arasındaki hizmet sözleşmesi; özel bir kanun olan DİK'te detaylı olarak tanzim edilmiştir. Bu sebeple DİK ile TBK arasında, özel kanun-genel kanun ilişkisi vardır. İşte bu sebeple, gemi adamının iş sözleşmesi ile ilgili değerlendirmelerde bulunulurken TBK'ye de uygun düştüğü ölçüde başvurulması mümkündür. Bu bilgilerin de yer aldığı, konuya ilişkin kapsamlı bir değerlendirme için bakınız: **Kar, Bektaş** (2014) "*6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 854 Sayılı Deniz İş Kanunu'na Etkisi*" İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C.72, S.2, İstanbul Üniversitesi, ss.167-176.

³⁵ **Uşan, Fatih/ Erdoğan, Canan** (2021) *İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku*, 2.Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, s.114-115; **Çelik, Nuri/ Caniklioğlu, Nürşen/ Canbolat, Talat** (2019) *İş Hukuku Dersleri*, 32.Baskı, İstanbul, Beta Basım, s.289.

³⁶ **Bedük** (2012) s.156.

³⁷ **Kar** (2021) s.156.

³⁸ **Kar** (2021) s.155.

denizcilik teamül ve kuralları ile kendisine yüklenen işleri bizzat ifa etmekle yükümlü olacaktır.

1.1.3.2 Özen Borcu

Denizcilik sektörü, doğası itibarı ile tehlikeler ile doludur. İşte gemi adamı, bu tehlikeler, karşısında iş görme borcunu yerine getirirken gerekli dikkati göstermelidir. TBK m. 396'da kanuni dayanağını bulan bu borcun gerekleri, her somut olay için, olayın ve durumun gerekleri göz önünde bulundurularak tespit edilir³⁹. Yine gemi adamı; işverene ait makine, araç ve gereç, teknik sistem, tesis ve taşıtları usulüne uygun olarak kullanmalı ve işin görülmesi için kendisine teslim edilen malzemeye özen göstermelidir.

Kaptanın özen yükümlülüğüne ilişkin açıklamalar aşağıda daha detaylı yapılacağı için bu kısımda sınırlı olarak ele alınmıştır.

1.1.3.3 İtaat Borcu

TBK m. 399'a göre işveren, işin görülmesi ile ilgili olarak genel veya özel kurallar koyabilir ve talimatlar verebilir. Gemi adamları, bu kural ve talimatlara, dürüstlük kuralı çerçevesince uymak zorundadır⁴⁰. Denizde yük taşıma işinin hiyerarşik bir yapıyı gerektirdiği göz önüne bulundurulduğunda, itaat borcunun önemi daha belirginleşmekte olup; gemi adamı sadece işverenin değil, işveren vekili veya diğer üst konumdaki gemi adamlarının talimatlarına da uymakla yükümlüdür⁴¹. Bu sebeple kaptan da donatanın emirlerine itaat etmekle yükümlüdür.

1.1.3.4 Sadakat Borcu

Kaptanın gemi adamı olmasından kaynaklanan bir diğer yükümlülüğü ise sadakat borcu olup, TBK m. 396'dan doğmaktadır. Sadakat bağı; işverene gemi adamını gözetme, gemi adamına ise işverenin menfaatini koruyarak buna zarar verebilecek davranışlardan kaçınma yükümlülüğünü yükler⁴². Sadakat borcunun gereği olarak gemi adamı ve dolayısıyla kaptan; iş ilişkisi devam ettiği müddetçe, sadakat borcuna aykırı olacak biçimde,

³⁹ Bedük (2012) s.158.

⁴⁰ Çelik/ Caniklioğlu/ Canbolat (2019) s.298; Uşan/ Erdoğan (2021) s.119.

⁴¹ Bedük (2012) s.160; Kar (2021) s.158.

⁴² Kar (2021) s.159; Uşan/ Erdoğan (2021) s.120.

üçüncü kişi lehine ücret karşılığında hizmette bulunamaz, iş gördüğü sırada öğrendiği sırları kendi yararına kullanamaz veya başkasına açıklayamaz ve kendi işvereni ile rekabet edemez⁴³. İş ilişkisi sona erdikten sonra dahi, iş ilişkisinin devam ettiği süre boyunca öğrendiği bilgileri ve sırları, kendi yararına kullanamaz veya başkalarına açıklayamaz⁴⁴.

1.2 Uzaktan Kumanda Edilen Gemiler

1.2.1 Genel Olarak Otonom Gemiler

Farklı düzeylerde otonomi ve insansız operasyonlar, askerî veya bilimsel amaçlar başta olmak üzere ticari olmayan alanlarda⁴⁵ kara araçları, hava araçları ve deniz araçlarıyla⁴⁶ on yıllardır⁴⁷ gerçekleştirilmektedir⁴⁸. Bu kapsamda otonom gemiler gözetleme ve casusluk faaliyetlerinden taarruzlara⁴⁹, bilimsel araştırmalardan denizaltı maden arama ve denizaltı kablolarının döşenmesini de içine alan çok geniş bir yelpazede kullanılmaktadır⁵⁰.

Yeni nesil gemilerin kullanımı ile birçok avantaj elde edileceği öngörülmektedir. Bu gemilerin kullanıma girmesi ile elde edilecek faydaların ekonomik yönden olanlar, güvenlik yönünden olanlar ve çevresel yönden olanlar şeklinde gruplandırılması mümkündür⁵¹.

Ekonomik kazançlar açısından yapılan analizde⁵² bir dizi olumlu gelişme öne çıkmaktadır. Birincisi, gemi adamı ücretleri, iaşe masrafları ve yurda iade harcamalarının önemli ölçüde azalması beklenmektedir. Ayrıca, gemide mürettebat bulunmaması nedeniyle

⁴³ Kar (2014) s.159-161; Uşan/ Erdoğan (2021) s.122.

⁴⁴ Uşan/ Erdoğan (2021) s.121.

⁴⁵ Zhu, Ling/ Xing, Richard W W (2019) "A Pioneering Study of Third-Party Liability Insurance For Unmanned/Autonomous Commercial Ships" Journal of Business Law, S.6, ss.442-458, s.444.

⁴⁶ Van Hooydonk, Eric (2014) "The Law of Unmanned Merchant Shipping: An Exploration" The Journal of International Maritime Law, S.20, ss.403-423, s.403-404.

⁴⁷ Ahvenjärvi, Sauli (2016) "The Human Element and Autonomous Ships" The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, C.10, S.3, ss.517-521, s.517.

⁴⁸ Soyer, Barış (2019) "Autonomous Vessels and Third Party Liabilities: The Elephant In The Room" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, 1.Baskı, New York, Informa Law from Routledge, ss.105-115, <<https://www.taylorfrancis.com/books/9780429642739>> s.e.t. 26.01.2022, s.105.

⁴⁹ Kraska, James (2010) "The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace" Journal of Ocean Technology, C.5, S.3, ss.42-68, s.45-46.

⁵⁰ Van Hooydonk (2014) s.404.

⁵¹ Wright, R. Glenn (2022) "Why Autonomous Vessels? Factors Driving the Trend Towards Autonomous Ships" Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea, Proceedings of the Marine Safety & Security Council, C.79, S.1, ss.14-20.

⁵² Research in Maritime Autonomous Systems Project Results and Technology Potentials (2016) s.5; Brien, Callum O. (2018) Key advantages and disadvantages of ship autonomy SAFETY4SEA, <<https://safety4sea.com/key-advantages-and-disadvantages-of-ship-autonomy/>> s.e.t. 06.01.2024; Wright (2022) s.14-16.

zorunlu tıbbi malzemeler ve denizde can güvenliği ekipmanlarına yönelik maliyetlerin ortadan kalkacağı belirtilmektedir. İkinci olarak, gemide gemi adamlarının konaklaması ve kullanımı için ayrılan bölgelerin daha verimli bir şekilde kullanarak, taşıma kapasitesi artırılabilmesidir. Üçüncü olarak, insan kullanımına yönelik bazı kısımların kaldırılmasıyla daha düşük rüzgâr direncine sahip tasarımlara olanak tanınması, böylece yakıt ve enerji tasarrufu sağlanabilmesidir. Dördüncüsü, bu gemilerin kullanımıyla mürettebata yapılan harcamaların büyük ölçüde azaltılarak göz ardı edilebilmesine ve böylece yakıt açısından ideal hızda seyrederek yakıt masraflarının da düşürülmesine olanak tanınmasıdır.

Yeni nesil gemilerin güvenlik açısından da büyük fayda getireceği ifade edilmektedir⁵³. Bu faydanın en önemli dayanağı, deniz kazalarının büyük bir oranda insan hatasından kaynaklanmasına atfen⁵⁴, yeni nesil gemilerin kullanımıyla deniz kazalarında büyük bir azalma olacağı inancıdır⁵⁵. Bununla birlikte, her ne kadar deniz araçlarının otonomizasyonu ile denizde seyrüsefer esnasında insan etkisi büyük oranda azalacaksa da bu gemilerin inşasında ve bunlarda kullanılacak sistemlerin tasarlanmasında, ayrıca bu sistemlerin kurulmasında ve bakımının yapılmasında insan unsuru mevcut olacağından, yeni nesil gemilerin de insandan ve dolayısıyla insan hatasından tamamen arındırılması mümkün değildir⁵⁶. Aşağıda açıklanacak yapay zekâ tarafından idare edilen tam otonom gemiler için durum bu şekilde olabileceken, söz bu tezin araştırma konusunu teşkil eden uzaktan kumanda edilen gemilere geldiğinde ilgili argüman daha da zayıflamaktadır; zira bu gemiler

⁵³ *Research in Maritime Autonomous Systems Project Results and Technology Potentials* (2016) s.3; Wright (2022) s.16-17.

⁵⁴ Rothblum, Anita M./ Wheal, David/ Withington, Stuart/ Shappell, Scott A./ Wiegmann, Douglas A./ Boehm, William/ Chaderjian, Marc (2002) Human Factors in Incident Investigation and Analysis, Houston, s.6; Wariishi, Koji (2019) Maritime Autonomous Surface Ships : Development Trends and Prospects — How Digitalization Drives Changes in Maritime Industry—, Mitsui & Co. Global Strategic Studies Institute, s.3; Coraddu, Andrea/ Oneto, Luca/ Navas de Maya, Beatriz/ Kurt, Rafet (2020) "Determining the most influential human factors in maritime accidents: A data-driven approach" Ocean Engineering, C.211, ss.1-10, s.1-2; *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022* (2022) European Maritime Safety Agency, s.43.

⁵⁵ Burmeister, Hans-Christoph/ Bruhn, Wilko/ Rødseth, Ørnulf Jan/ Porathe, Thomas (2014) "Can unmanned ships improve navigational safety?" Transport Research Arena (TRA) 5th Conference: Transport Solutions from Research to Deployment, Paris, <<https://trid.trb.org/View/1327746>> s.e.t. 19.10.2023, s.5; *Research in Maritime Autonomous Systems Project Results and Technology Potentials* (2016) s.3; Kretschmann, Lutz/ Burmeister, Hans-Christoph/ Jahn, Carlos (2017) "Analyzing the Economic Benefit of Unmanned Autonomous Ships: An Exploratory Cost-Comparison Between an Autonomous and a Conventional Bulk Carrier" Research in Transportation Business & Management, C.25, ss.76-86, s.78.

⁵⁶ Ahvenjärvi (2016) s.518. Aynı yönde bakınız: Yılmaz, Mustafa (2022) Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu, 1.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi, s.39.

bir kaptan tarafından sevk ve idare edildiğinden insan unsuru geminin seyrüseferi aşamasında da kendine yer bulmaktadır⁵⁷.

Yeni nesil gemiler, çevrenin korunması açısından da önemli avantajlar sunmaktadır⁵⁸. Bu bağlamda, mürettebat bulunmaması sayesinde gemilerin çevreye daha düşük seviyede karbon salınımına neden olabilecekleri hızda seyahat edebilecekleri vurgulanmaktadır. Ayrıca, mürettebatı olmayan gemilerin, denizde insan kaynaklı atıkların bırakılmasını önleme potansiyeli bulunduğu belirtilmektedir. Bunun da ötesinde yeni nesil gemilerde elektrik enerjisinin kullanılması yönünde temayüller de mevcuttur⁵⁹, her ne kadar bu gemilerin çevrenin korunmasına çeşitli yollarla katkı sağlayacağını ifade etmek mümkünse de gemilerde kullanılması söz konusu olan pillerin çevreye verebileceği zarar göz ardı edilmemelidir⁶⁰.

⁵⁷ Ahvenjärvi (2016) s.518; Wróbel, Krzysztof/ Montewka, Jakub/ Kujala, Pentti (2017) "Towards the assessment of potential impact of unmanned vessels on maritime transportation safety" Reliability Engineering & System Safety, C.165, ss.155-169, s.164; Collin, Felix (2021) "Unmanned Ships And Fault As The Basis of Shipowner's Liability" Autonomous Ships and the Law, 1.Baskı, London, New York, Routledge, ss.69-79, s.69. Bununla birlikte gemilerde insan mevcudiyetinin azalması veya tamamen ortadan kalkması sağlanacağından hayatı risk altındaki insan sayısının azalacağı yadsınamaz bir gerçektir. de Vos, Jiri/ Hekkenberg, Robert G./ Valdez Banda, Osiris A. (2021) "The Impact of Autonomous Ships on Safety at Sea – A Statistical Analysis" Reliability Engineering & System Safety, C.210, ss.1-13, s.1-2.

⁵⁸ Burmeister/ Bruhn/ Rødseth ve diğerleri (2014) s.3; *Research in Maritime Autonomous Systems Project Results and Technology Potentials* (2016) s.1; Kretschmann/ Burmeister/ Jahn (2017) s.84.

⁵⁹ Bu tip gemilere aşağıda açıklanacak olan YARA Birkeland adlı gemi örnek gösterilebilir.

⁶⁰ Wright (2022) s.17-18.

Büyük faydalar getireceği öngörülen yeni nesil gemiler için öğretide; otonom gemi⁶¹ (*maritime autonomous surface ship*)⁶², insansız gemi⁶³ (*unmanned ship*)⁶⁴, otonom insansız

⁶¹ **Yılmaz, Fatih/ Önaçan, Mehmet Bilge Kağan** (2019) "Otonom Gemi Teknolojisine Dair Gelişmeler ile Türk Denizcilik ve Gemi İnşa Sektörüne Etkileri Üzerine Nitel Bir Araştırma" Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.11, S.1, ss.57-86; **Feyzioğlu, İbrahim** (2021) "Otonom Ticaret Gemilerinin STCW Sözleşmesine Etkisi" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.437-463; **Yılmaz, Mustafa** (2021) "Deniz Ticareti Hukukunda Otonom Gemiler (Autonomous Ships in Maritime Law)" Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi; **Yılmaz** (2022).

⁶² **Veal, Robert** (2018) "Maritime Autonomous Surface Ships: Autonomy, Manning and The IMO" Shipping & Trade Law, C.18, S.5, <<https://eprints.soton.ac.uk/435581/>> s.e.t. 15.02.2022; **Sharma, A V Raghav** (2019) "Maritime Autonomous Surface Ships: Caught Between The Devil's Advocate and The Deep Blue Sea" Master Of Science in Maritime Affairs (Maritime Law & Policy), Malmö, World Maritime University; **Wariishi** (2019); **Choi, Junghwan/ Lee, Sangil** (2021) "Legal Status of the Remote Operator in Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) Under Maritime Law" Ocean Development & International Law, C.52, S.4, Taylor & Francis, ss.445-462; **Hasan, Sabrina** (2022) "Analysing the definition of "ship" to facilitate Marine Autonomous Surface Ships as ship under the law of the sea" Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, Routledge, ss.1-16; **Hwang, Taemin/ Youn, Ik-Hyun** (2022) "Navigation Scenario Permutation Model for Training of Maritime Autonomous Surface Ship Remote Operators" Applied Sciences, C.12, S.3, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, ss.1651; **Kim, Tae-eun/ Sydnes, Are Kristoffer/ Batalden, Bjørn-Morten/ Prasad, Lokukaluge Perera** (2022) "Unlocking long-term safety, environmental and economic values of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)" WMU Journal of Maritime Affairs, C.21, ss.117-120; **Kim, Daewon/ Lee, Changhee/ Park, Sungho/ Lim, Sangseop** (2022) "Potential Liability Issues of AI-Based Embedded Software in Maritime Autonomous Surface Ships for Maritime Safety in the Korean Maritime Industry" Journal of Marine Science and Engineering, C.10, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, ss.498; **Munim, Ziaul Haque/ Haralambides, Hercules** (2022) "Advances in Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) in Merchant Shipping" Maritime Economics & Logistics, C.24, S.2, ss.181-188; **Vio, Igor/ Brdar, Mate** (2022) "Maritime Autonomous Surface Ships – International and National Legal Framework" Pomorski Zbornik, C.62, ss.141-155; **Zhang, Di/ Han, Zhepeng/ Zhang, Kai/ Zhang, Jinfen/ Zhang, Mingyang/ Zhang, Fan** (2022) "Use of Hybrid Causal Logic Method for Preliminary Hazard Analysis of Maritime Autonomous Surface Ships" Journal of Marine Science and Engineering, C.10, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, ss.725.

⁶³ **Ece, Nur Jale** (2018) "Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: GZFT Analizi ve Hukuki Boyutları" Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.10, S.2, ss.279-302; **Efecan, Volkan** (2018) "Shipping 4.0 Kapsamında İnsansız Gemiler ve Deniz Ticaretine Etkileri" I. Uluslararası Mersin Sempozyumu, Mersin; **Bolat, Firat/ Koşaner, Özgün** (2021) "İnsansız Gemilerin Güncel Statüleri" Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi, S.23, ss.341-358; **Nalbant, Mustafa** (2021) "Uluslararası Taşımacılık Sözleşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış" Adalet Dergisi, S.66, ss.417-443; **Türkel, Doğuş Taylan** (2021) "Donatanın İnsansız Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Genel Tehlike Sorumluluğu (BK m. 71)" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.587-616.

⁶⁴ **Burmeister/ Bruhn/ Rødseth ve diğerleri** (2014); **Veal, Robert** (2016) "Unmanned Ships and Their International Regulation" Shipping & Trade Law, C.16, S.9; **Zhang, Bowen** (2016) "Marine Insurance Revisited Under The Advent of Unmanned Ships" Master of Arts in Transport Policy and Planning, Pokfulam Road, Hong Kong SAR, The University of Hong Kong, ss.991021888439703414, b58410478, <<https://hdl.handle.net/10722/239981>> s.e.t. 26.01.2022; **Veal, Robert** (2017) "Unmanned Ships on The IMO Work Agenda" Shipping & Trade Law, C.17, S.5, <<https://eprints.soton.ac.uk/435580/>> s.e.t. 11.02.2022; **Ringbom, Henrik/ Veal, Robert** (2017) "Unmanned ships and the international regulatory framework" Journal of International Maritime Law, C.23, S.2, ss.100-118; **Osmo, Iselin Landa** (2017) "Shipowner's Liability For Unmanned Ships: Can Existing Legislation Handle The Challenges Of The Future?" JUS399 Master's Thesis, Bergen, University of Bergen; **Collin** (2021); **Achniotti, Eleni** (2021) "To What Extent Can Unmanned Ships Comply with COLREGs 1972 and How Will the Liability of Such Vessels Be Assessed? Dissertations" Southampton Student Law Review, C.11, ss.77-113.

gemi⁶⁵ (*autonomous unmanned ship*)⁶⁶, mürettebatsız gemi⁶⁷/gemi adamı ile donatılmamış gemi⁶⁸ (*uncrewed ship*), kendini sevk eden gemi (*self-steering ship*)⁶⁹, yüksek otomasyonlu gemi (*highly automated ship*)⁷⁰ ve akıllı gemi⁷¹ (*smart ship*)⁷² gibi pek çok farklı kavramların kullanıldığı görülmektedir.

Yeni nesil gemiler için kullanılan bu farkı kavramlara ilişkin literatürde yer alan tanımlamaların incelenmesi, tercih edilen kavramın anlaşılması ve doktrinde diğer kavramlar üzerinden yapılan değerlendirmelerden faydalanılıp faydalanılamayacağının tespiti açısından önem taşımaktadır. Otonom gemi kavramına ilişkin bazı tanımlar şu şekilde sıralanabilir:

*“Sevk ve idaresi köprü üstü ekibinin sınırlı müdahalesiyle veya hiç müdahalesi olmadan gerçekleştirilen, değişen derecelerde insan etkileşiminden bağımsız olarak çalışabilmesine imkân sağlayan çeşitli özerkliğe sahip olan gemi”*⁷³

*“Değişen derecelerde insan etkileşiminden bağımsız olarak çalışabilen gemi”*⁷⁴

İnsansız gemi kavramına dair ortaya konan bazı tanımlar ise şu şekildedir:

⁶⁵ **Gözüyeşil, Fevzi Fırat** (2021a) "*Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi*" Adalet Dergisi, S.66, ss.193-225.

⁶⁶ **Kretschmann/ Burmeister/ Jahn** (2017).

⁶⁷ **Çiğer, Selim** (2020) "*Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan – TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme*" 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, Vedat Yayıncılık, ss.463-502; **Helvacı, Serap/ Muran, Hakan** (2022) "*Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği*" Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, C.1, S.1, ss.31-104; **Sözer, Bülent** (2022) "*Mürettebatsız Gemiler*" Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, C.1, S.1, ss.149-165.

⁶⁸ **Var Türk, Kübra** (2021) "*Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi*" Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C.37, S.1, ss.153-194.

⁶⁹ **Sözer, Bülent** (2020a) "*Self-Steering Ships*" Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.19, S.2, ss.1345-1380.

⁷⁰ **Smeele, Frank** (2021) "*Switching Off Regulatory Requirements: Flag State Exemptions as a Tool to Facilitate Experiments with Highly Automated Vessels and Their Operational Implementation*" Autonomous Ships and the Law, Routledge.

⁷¹ **Karabulut, Kaan/ Yorulmaz, Murat** (2021) "*Deniz Ulaştırmasında Akıllı Gemi Kavramı*" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.431-436; **Yorulmaz, Murat/ Karabulut, Kaan** (2021) "*Deniz Taşımacılığında Akıllı Gemiler: Gemi Kaptanlarının Bakış Açısı*" Ekonomi İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi, C.3, S.1, ss.40-54.

⁷² **Kobyliński, Lech** (2016) "*Marine Transport and The Fourth Industrial Revolution*" Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, ss.269-278.

⁷³ **Rødseth, Ørnulf Jan** (2017) Definitions for Autonomous Merchant Ships, Norwegian Forum for Autonomous Ships, ss.22, s.4-7. Yararlanılan Türkçe çevirisi için bakınız: **Yılmaz** (2022) s.44.

⁷⁴ **Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)** (2021) s.3.

*“Gemide gemi adamı bulunmaksızın su üzerinde kontrollü hareket edebilme yeteneğine sahip gemi”*⁷⁵

*“Üzerinde mürettebat bulundurabilmekle birlikte, köprüsünde hizmet gören, yani sevk ve idaresini gerçekleştiren gemi adamı bulunmayan gemi”*⁷⁶

Mürettebatsız geminin şu şekilde tanımlandığını ifade etmek mümkündür:

*“Geminin türü, altyapısı, kullanım amacı ne olursa olsun; onun denizde seyredebilmesi için bulunması zorunlu olan personelin bulunmadığı gemi”*⁷⁷

*“Denizde hareket etmek amacıyla tahsis edilmiş, gemide mürettebat bulundurulmaksızın borda dışı merkezden sevk ve idaresi mümkün olan, faaliyetlerini gerçekleştirmeye kifayyetli her tekne”*⁷⁸

Akıllı gemi kavramı ise şu şekilde tanımlanmaktadır:

*“Gemide veya kıyı kontrol istasyonunda bulunan, gemideki insan kaptana uygun kararlar alması için tavsiyelerde bulunabilecek ve sonuç olarak harekete geçmesini sağlayabilecek gelişmiş bir yazılıma sahip gemi”*⁷⁹

Yüksek otomasyonlu gemi için verilen tanım ise şu şekildedir:

*“Otomasyon ve bilgi teknolojisinin yaygın kullanımı sayesinde (büyük miktarda) azaltılmış mürettebatla veya tamamen insansız olarak seyir yapabilen çeşitli gemi veya deniz aracı”*⁸⁰

Otonom gemiler görece uzun bir geçmişe sahip olsa da hukuki olarak değerlendirilmesini öncelikli hale getiren yaygınlığa ulaşması yeni gerçekleşmiştir. Bu sebeple sınırları ve özellikleri henüz belirlenmeye başlayan otonom gemilerin tanımlanmasına ilişkin uğraşlar, Sözer’in tabiriyle körlerin fil tariflerine benzemektedir⁸¹. Yeni nesil gemiler için kullanılan farklı kavramların tanımları incelendiğinde mahiyetlerinin genel olarak benzer olduğu görülmektedir. Bu sebeple doktrindeki eserlerde bu gemiler için

⁷⁵ Ringbom/ Veal (2017) s.100; *CMI International Working Group Position Paper on Unmanned Ships and the International Regulatory Framework* (2018) CMI, <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-Position-Paper-on-Unmanned-Ships.pdf>>, s.1. Tanımın burada kullanılan Türkçe çevirisi için bakınız: Yılmaz (2022) s.44.

⁷⁶ Rødseth (2017) s.7. Yararlanılan Türkçe çevirisi için bakınız: Yılmaz (2022) s.44.

⁷⁷ Sözer (2022) s.152-153.

⁷⁸ Helvacı/ Muran (2022) s.51.

⁷⁹ Kobyliński (2016) s.271.

⁸⁰ Smele (2021) s.56.

⁸¹ Sözer (2020a) s.1351.

farklı farklı kavramlar kullanılsa da bu çalışmalardan faydalanılması ve bunlar çerçevesinde hukuki değerlendirmelerde bulunulması mümkündür⁸².

IMO tarafından yürütülen çalışmalarda *maritime autonomous surface ships (MASS)* kavramının kullanılması ile⁸³ otonom gemi/deniz aracı veya MASS kısaltmasının kullanımı yaygınlık kazandığından⁸⁴, bu tez kapsamında da yeni nesil gemilere işaret etmek maksatlı otonom gemi kavramı tercih edilmiş ve tanım olarak IMO tarafından yapılmış olan “değişen derecelerde insan etkileşiminden bağımsız olarak çalışabilen gemi” tanımı esas alınmıştır.

IMO, bu şekilde tanımladığı otonom gemileri dört seviyede ele almıştır. Birinci seviye otonom gemiler, otomatikleştirilmiş süreç ve karar destek sistemine sahip olan gemiler olup MASS-1 olarak da isimlendirilmektedir⁸⁵. Bu seviye otonom gemilerde her ne kadar bazı işlevler otonom sistemler aracılığı ile gerçekleştirilebilirse de gemideki sistemleri çalıştırmak ve denetlemek üzere gemi adamları bulunmaktadır.

İkinci seviye otonom gemiler, gemide gemi adamlarının bulunduğu uzaktan kumanda edilen gemileri ifade edip MASS-2 olarak da adlandırılmaktadır⁸⁶. Bu gemiler başkaca bir yerde bulunan kontrol merkezinden idare edilmekle birlikte, birinci seviye otonom gemilerde olduğu gibi gerektiğinde kontrolü ele almak üzere gemi adamı ile donatılmıştır.

IMO tarafından yapılan tanımlama ve sınıflandırma çerçevesinde üçüncü seviye otonom gemiler, gemide gemi adamı bulunmayan ve uzaktan kumanda edilen gemileri ifade etmekte ve MASS-3 olarak da isimlendirilmektedir⁸⁷. Bu seviye otonom gemilerde gemi, yine başka bir yerde bulunan kontrol merkezinden sevk ve idare olunmakta fakat ikinci seviyeden farklı olarak gemide gemi adamı bulunmamaktadır. Bununla birlikte doktrinde,

⁸² Yılmaz (2022) s.55.

⁸³ **Maritime Safety Committee (MSC), 98th session, 7-16 June – Media information** "Maritime Safety Committee (MSC), 98th session, 7-16 June – Media information", <<https://www.imo.org/en/mediacentre/imomediaaccreditation/pages/msc-98-preview.aspx>> s.e.t. 25.10.2023.

⁸⁴ Yılmaz (2022) s.41.

⁸⁵ **Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)** (2021) s.3; **IMO takes first steps to address autonomous ships** (2018) "IMO takes first steps to address autonomous ships", <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-mass-scoping.aspx>> s.e.t. 25.10.2023; **Autonomous shipping** <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>> s.e.t. 25.10.2023a.

⁸⁶ **Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)** (2021) s.3; **IMO takes first steps to address autonomous ships** (2018).

⁸⁷ **Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)** (2021) s.4; **IMO takes first steps to address autonomous ships** (2018).

gemi adamlarının bulunmayışı konusunu geminin sevk ve idaresini üstlenecek gemi adamının bulunmayışı olarak anlaşıması gerektiği, gemide başka işler ile ilgilenmek üzere gemi adamı bulunabileceği görüşü de mevcuttur⁸⁸. Bu görüş çerçevesinde üçüncü düzey otonom gemilerin, gemide geminin sevk ve idaresinden sorumlu gemi adamının bulunmadığı uzaktan kumanda edilen gemiler olarak isimlendirildiği görülmektedir⁸⁹. Bu seviyedeki otonom gemiler hakkında detaylı inceleme ilerleyen kısımlarda yapılacaktır.

Dördüncü seviye otonom gemiler ise tam otonom gemileri ifade etmekte olup MASS-4 olarak da adlandırılmaktadır⁹⁰. Bu seviyedeki gemiler, gelişmiş karar destek sistemleri sayesinde insan etkileşimi gerekmeksizin kendilerini sevk ve idare edebilmektedir ve gemide sevk ve idareden sorumlu gemi adamı bulunmamaktadır. Bu seviye otonom gemiler söz konusu olduğunda da kontrol merkezi bulunmaktadır, fakat bu kontrol merkezi ikinci ve üçüncü seviye otonom gemilerden farklı olarak denetleyici bir rol üstlenmekte ancak öngörülenlerin bütünüyle dışında mücbir bir sebep ortaya çıkması halinde sevk ve idareyi devralmaktadır⁹¹. Yani dördüncü seviye otonom gemilerin kontrol merkezindeki kişi geminin sevk ve görev almamakta olup geminin denetlenmesiyle görevlidir. Üçüncü seviye otonom gemilerde olduğu gibi dördüncü seviye otonom gemilerde de geminin sevk ve idaresi dışındaki görevleri üstlenecek gemi adamlarının gemide bulunabileceği ifade edilmektedir⁹². Bununla birlikte İngiliz Hukukunda uzaktan kumanda edilen gemilere yönelik mevzuat oluşturma amacıyla ortaya koyulan The Workboat Code Edition'ın üçüncü versiyonunda; üzerinde mürettebat, yolcu veya teknik personel bulunması halinde geminin uzaktan kumanda edilemeyeceği düzenlenmiştir⁹³.

Dördüncü seviye otonom gemileri sevk ve idare eden yapay zekanın üzerinde ittifak edilmiş bir tanımı bulunmamakta olup tanımlanmasına ilişkin farklı yaklaşımlar bulunmaktadır⁹⁴. Yapay zekâ genel olarak “bir bilgisayarın veya bilgisayar destekli robotun,

⁸⁸ Sözer (2020a) s.1369; Yılmaz (2022) s.54.

⁸⁹ Yılmaz (2022) s.54. Bununla birlikte yazar, okuma kolaylığı sağlanması amacıyla çalışmada “uzaktan kumandalı gemi” kavramını tercih etmiştir.

⁹⁰ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.4; *IMO takes first steps to address autonomous ships* (2018).

⁹¹ Sözer, Bülent (2019a) “Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri” (Ed. Süzel, Cüneyt) Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, ss.1-12, s.10.

⁹² Sözer (2020a) s.1369; Yılmaz (2022) s.55.

⁹³ *The Workboat Code Edition 3 The Safety of Small Workboats and Pilot Boats – A Code of Practice* (2023) Southampton, Maritime and Coastguard Agency, s.33.

⁹⁴ Tezin içeriğine etkisi olmayacağı düşünüldüğünden konuya ilişkin doktrinsel tartışmalara girilmeyecektir. Bu yaklaşımlara ilişkin detaylı bilgi için bakınız: Russell, Stuart/ Norvig, Peter (2009) *Artificial Intelligence: A Modern Approach*, Boston Columbus Indianapolis New York San Francisco Upper Saddle River Amsterdam Cape Town Dubai London Madrid Milan Munich Paris Montreal

genellikle akıllı varlıklarla ilişkili görevleri yerine getirme yeteneği” olarak tanımlanabilir⁹⁵. Yapay zekâ; dar veya zayıf yapay zekâ⁹⁶ ve genel, güçlü veya tam yapay zekâ⁹⁷ olmak üzere ikiye ayrılmaktadır⁹⁸. Yapay zekanın günümüzdeki kullanımı dar yapay zekâ kapsamında olup kendisine tanımlanan sınırlı görevleri yerine getirmek amacı ile kullanıma yöneliktir; genel yapay zekanın ise bundan çok daha kapsamlı alanlarda faaliyet göstereceği, insan benzeri bir biçimde algılayıp öğrenme ve karar alarak uygulama kapasitesine sahip olacağı ifade edilmekte olup günümüzde örneği bulunmamaktadır⁹⁹.

Tam otonom gemiler de kendilerini sevk ve idare eden yapay zekânın türüne göre ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi geleneksel veya klasik yapay zekâ tarafından sevk ve idare edilen gemiler olup bunlar daha önce programcısı tarafından tayin edilmiş sınırlı hareket eden gemileri ifade etmektedir. Bu gemilerin daha önce programcısı tarafından belirlenmiş olanlar dışında faaliyet yürütmesi mümkün değildir¹⁰⁰. İkincisi ise makine öğrenmesi yeteneğine sahip yapay zekâ tarafından idare edilen gemilerdir. Bu gemiler geleneksel yapay zekaya sahip gemilerden farklı olarak spesifik bir davranış kalıbıyla sınırlı olmadan karşılaştıkları durum ve olaylardan edindikleri tecrübeler ışığında sürekli bir biçimde yeni davranış kalıpları oluşturabilir ve bu kalıplar çerçevesinde hareket edebilir¹⁰¹.

Üçüncü ve dördüncü seviye otonom gemilerde sevk ve idare dışındaki görevleri üstlenecek gemi adamı bulunabileceğine ilişkin görüşler hakkında şunu belirtmek gerekir ki gemide herhangi bir şekilde gemi adamı bulunması otonom gemilerin beraberinde getireceği

Toronto Delhi Mexico City Sao Paulo Sydney Hong Kong Seoul Singapore Taipei Tokyo, s.2 vd.; **Sheikh, Haroon/ Prins, Corien/ Schrijvers, Erik** (2023) "*Artificial Intelligence: Definition and Background*" (Ed. Sheikh, Haroon/ Prins, Corien/ Schrijvers, Erik) Mission AI: The New System Technology, Cham, Springer International Publishing, ss.15-41, <https://doi.org/10.1007/978-3-031-21448-6_2> s.e.t. 27.10.2023, s.20.

⁹⁵ **Artificial intelligence (AI) | Definition, Examples, Types, Applications, Companies, & Facts | Britannica** (2023a) <<https://www.britannica.com/technology/artificial-intelligence>> s.e.t. 27.10.2023; **Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi - Yapay Zekâ** <<https://cbddo.gov.tr/sss/yapay-zeka/>> s.e.t. 27.10.2023o.

⁹⁶ **Sheikh/ Prins/ Schrijvers** (2023) s.20. Bu kavramların birbiri yerine kullanılıyor olmasına rağmen farklı anlamları ifade ettiği yönünde bakınız: **Ünal, Aslıhan/ Kılınç, İzzet** (2020) "*Yapay Zekâ İşletme Yönetimi İlişkisi Üzerine Bir Değerlendirme*" Yönetim Bilişim Sistemleri Dergisi, C.6, S.1, Vahap TECİM, ss.51-78, s.62.

⁹⁷ **Sheikh/ Prins/ Schrijvers** (2023) s.19.

⁹⁸ **What is Artificial Intelligence (AI) ? | IBM** (2023) "What is Artificial Intelligence (AI) ? | IBM", <<https://www.ibm.com/topics/artificial-intelligence>> s.e.t. 27.10.2023.

⁹⁹ **What is Artificial Intelligence (AI) ? | IBM** (2023); **Ünal/ Kılınç** (2020) s.62-63; **Sheikh/ Prins/ Schrijvers** (2023) s.20.

¹⁰⁰ **Collin, Felix/ Ringbom, Henrik** (2021) "*Terminology and Concepts*" Autonomous Ships and the Law, Routledge, ss.5-16, s.8; **Yalman, Selim Can/ Tikiz, İsmet/ Bamyacı, Muhammed** (2023) "*Deniz Taşımacılığında Dönüm Noktası: Otonom Gemilerin Geleceği*" Denizcilik Araştırmaları Dergisi: Amfora, C.2, S.3, Kocaeli Üniversitesi, ss.32-39, s.34.

¹⁰¹ **Collin/ Ringbom** (2021) s.8; **Yalman/ Tikiz/ Bamyacı** (2023) s.34.

ifade edilen bazı avantajları ortadan kaldırmakta veya azaltmaktadır. Örneğin gemide mürettebatın bulunmaması halinde onların iâşesi ve maaş giderleri gibi birtakım hususların göz ardı edilebilmesi neticesinde geminin hem ekonomik anlamda hem de çevre duyarlılığı anlamında ideal bir hızda gidebilmesi avantajı ortadan kalkabilecektir. Ayrıca gemiye mürettebat bulunmayacak olması sebebiyle iniş ve biniş yönelik teçhizatın bulunmayışının korsan saldırıları karşısında gemiyi daha korunaklı kılacağı yönündeki argüman da anlamını yitirmektedir¹⁰². Yine gemi adamlarına ücret ödenmeyecek olması ve kamara ayrılmayacak olmasına ilişkin ifade edilen avantajlar sevk ve idareyle görevli gemi adamlarının eksilmesi ile mevcudiyetini devam ettirse de başkaca gemi adamları gemide bulunacağından tam anlamıyla geçerli olamayacaktır.

Ayrıca otonom gemilerin “değişen derecelerde otonom sürüşü sağlayabilmesine” dikkat çekilerek gemilerin liman, kanal ve boğaz gibi su yollarında otonom araçların asıl seviyelerinden daha düşük otonomi seviyeleriyle kontrole de elverişli olması gerektiği ifade edilmektedir¹⁰³.

Doktrinde otonom gemilerin öncelikle ikinci seviyedeki gemiler ile yaygınlık kazanacağı, bunun da üçüncü ve dördüncü seviye gemilere kapı aralayacağı ifade edilmektedir¹⁰⁴. Otonom gemilerin ilk iki seviyesinde gemide hala gemi adamı bulunacaktır. Bununla birlikte üçüncü ve dördüncü seviye otonom gemilerde gemi üzerinde gemi adamı bulunmayacağından köklü bir değişim gerçekleşecektir. Dördüncü seviye otonom gemiler yapay zekâ kullanımından kaynaklı olarak -örneğin yapay zekaya ayrı bir tüzel kişilik tanımlanmasına yönelik tartışmalar ışığında- hem medeni hukuk gibi hukukun diğer alanlarının hem de mühendislik gibi hukuk dışı alanların beraberce çalışılacağı çok daha geniş kapsamlı ve multidisipliner bir çalışmayı gerektirmektedir. Dördüncü seviye otonom gemilerin doğuracağı görece karmaşık sonuçlar sebebiyle öncelikle üçüncü seviye otonom gemilerin kullanıma gireceğini öngörmek mümkündür. Bu sebeplerle işbu tezde üçüncü seviye otonom gemiler üzerinde çalışılmıştır.

¹⁰² Gemiye fiziken kılavuzun bir platform veya mekanizma ile gemiye çıkışının sağlanması halinde, bunun korsan saldırılar açısından da zafiyet oluşturabileceği yönünde bakınız: **Jordan, Samantha** (2019) "Captain, My Captain: A Look at Autonomous Ships and How They Should Operate under Admiralty Law Notes" Indiana International & Comparative Law Review, C.30, S.2, ss.283-318, s.315-316.

¹⁰³ **Sözer, Bülent** (2024) Unmanned Ships and the Law, 1.Baskı, New York, Informa Law from Routledge, s.64. Benzer yönde bakınız: **Ciğer** (2020) s.470.

¹⁰⁴ **Yılmaz** (2022) s.55.

1.2.2 Önde Gelen Otonom Gemi İnşa Projeleri

Otonom gemilere ilişkin değerlendirme ve tartışmaların ehemmiyetinin anlaşılabilmesi ve bunların sadece akademik tartışmalara kapı aralayan varsayımsal olgular olmadığını görülmesi açısından, otonom gemi teknolojilerine ilişkin yürütülen proje ve mevcut kullanım alanlarının saptanması faydalı olacaktır.

Otonom gemi teknolojilerine ilişkin çalışmalar her ne kadar son on yılda ivme kazanmışsa da¹⁰⁵ otonom gemi kavramı 1970'lerde ortaya çıkmış¹⁰⁶, 1973'te bazı yazarlarca otonom gemi vizyonları ortaya konulmuş, 1980 yılında ise Japonya'da yürütülen "Intelligent Ship Project" ile mürettebat katkısı olmadan hareket edebilen akıllı gemi üretimi hedeflenmiştir¹⁰⁷.

Otonom gemilerin inşasına veya kullanımına yönelik birçok proje bulunmakta olup bu başlık altında öne çıkan projelere değinilecektir. Bu projelerden biri dünyanın ilk uzaktan kumanda edilen gemisinin inşasıyla sonuçlanan Svitzer Hermod Projesidir¹⁰⁸. Proje Svitzer ve Rolls-Royce¹⁰⁹ şirketleri iş birliğiyle yürütülmüş, geminin inşası 2016 yılında Türkiye'de Sanmar tersanesinde gerçekleşmiştir. Daha sonra geminin uzaktan kumandayla sevk ve idare edilebilmesi için Rolls-Royce Dinamik Konumlandırma Sistemi¹¹⁰ ile donatılmıştır. 28 metre uzunluğundaki gemi uzaktan kumanda edilmekte olup Kopenag limanındaki başarılı manevralarından sonra dünyanın ilk uzaktan kumanda edilen ticaret gemisi olarak tanımlanmıştır. Her ne Svitzer Hermod operasyon esnasında olası can ve mal kayıplarının önüne geçmek ve seyrüsefer emniyetini tesis etmek amacıyla mürettebat ile donatılmışsa da bu gemi adamları sevk ve idare ile ilgili görev üstlenmemişlerdir.

¹⁰⁵ Yılmaz (2022) s.62.

¹⁰⁶ Bertram, Volker (2004) "Technologies for Low-Crew/No-Crew Ships", s.3.

¹⁰⁷ Ahvenjärvi (2016) s.517; Kavallieratos, Georgios (2021) "Security of the Cyber Enabled Ship" Doctoral thesis, NTNU, <<https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/2757132>> s.e.t. 29.10.2023, s.1.

¹⁰⁸ **Rolls-Royce Demonstrates World's First Remotely Operated Commercial Vessel** <<https://www.rolls-royce.com/media/press-releases.aspx>> s.e.t. 30.10.2023n; Eder, Bernard (2019) "Unmanned Vessels: Challenges Ahead" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, ss.47-56, s.50; Ryste, An-Magritt T./ Moen, Lars Kristian (2020) "Autonomous Vessels - Concept in the Making" Marine Engineering, C.55, S.6, The Japan Institute of Marine Engineering, ss.730-735, s.734.

¹⁰⁹ Rolls-Royce ilerleyen tarihlerde Kongsberg tarafından satın alınarak, bu bünyede faaliyetlerini sürdürmüştür. Bakınız: **KONGSBERG completes Rolls-Royce Commercial Marine Acquisition** <<https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2019/kongsberg-completes-rolls-royce-commercial-marine-acquisition/>> s.e.t. 30.10.2023i.

¹¹⁰ Yılmaz (2022) s.69.

Otonom gemi inşasına yönelik projelerden bir diğeri dünyanın ilk elektrikli otonom gemisinin inşa edildiği YARA Birkeland'dır¹¹¹. 2017 yılında YARA ve Kongsberg iş birliğinde hayata geçirilen projeyle inşa edilen 80 metre uzunluk ve 15 metre genişlikteki geminin; 2019 yılında uzaktan kumanda edilebilmesi, 2020 yılında ise yapay zekâ tarafından yönetilmesi hedeflenmiştir; inşası sırasında yaşanan gecikmeler sebebiyle 2021 yılında sahibine teslim edilebilmiştir. 2022 baharında ticari faaliyetlerine başlamasından itibaren iki yıl içerisinde 21.826 konteyner taşıyarak 175 seferi tamamlamıştır. Bu süre zarfında mevzuattaki düzenlemelerin mürettebatın tamamen bulunmasına elvermemesi sebebiyle, gemi üzerinde geminin faaliyetlerini izleyen ve denetleyen üç kişinin bulunması ile faaliyet gösterilmiştir. Bununla birlikte mevzuatta gerekli düzenlemelerin gerçekleştirildiği takdirde gemi üzerinde mürettebat bulunmadan kullanılması planlanmaktadır.

Otonom gemi inşasına yönelik projelerden biri de SVAN'dır¹¹² ve proje kapsamında dünyanın ilk otonom feribotu olan Falco inşa edilmiştir¹¹³. Rolls-Royce ve Finferries iş birliğinde yürütülen proje ile inşa edilen 54 metre uzunluğundaki Falco, 2018 yılında herhangi bir insan müdahalesi olmaksızın ilk seferini gerçekleştirmiştir.

Otonom gemilerin inşasına yönelik faaliyetler çerçevesinde üretilen bir diğeri otonom gemi Jin Dou Yun 0 Hao'dur¹¹⁴. 2017 yılında başlayan ve Yunzhou Tech, Wuhan University

¹¹¹ **Yara None** (2021) "Yara Birkeland | Yara International", <<https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/>> s.e.t. 31.10.2023; **YARA and KONGSBERG Enter into Partnership to Build World's First Autonomous and Zero Emissions Ship** <<https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2017/yara-and-kongsberg-enter-into-partnership-to-build-worlds-first-autonomous-and/>> s.e.t. 30.10.2023p; **SAFETY4SEA** (2020) "Yara Birkeland delivered to its owners", <<https://safety4sea.com/yara-birkeland-delivered-to-its-owners/>> s.e.t. 31.10.2023; **The Maritime Executive** "Yara Birkeland Begins Further Testing for Autonomous Operations", <<https://maritime-executive.com/article/yara-birkeland-christened-and-begins-testing-for-autonomous-operations>> s.e.t. 31.10.2023a; **Yara None** (2024) "Yara Birkeland, two years on | Yara International", <<https://www.yara.com/knowledge-grows/yara-birkeland-two-years-on/>> s.e.t. 02.05.2024.

¹¹² **SVAN - Safer Vessel with Autonomous Navigation** (2018) <<https://breakingwaves.fi/wp-content/uploads/2019/06/SVAN-presentation.pdf>>.

¹¹³ **Rolls-Royce and Finferries demonstrate world's first Fully Autonomous Ferry** <<https://www.rolls-royce.com/media/press-releases.aspx>> s.e.t. 02.11.2023m; **Finferries** "Finferries' Falco world's first fully autonomous ferry", <<https://www.finferries.fi/en/news/press-releases/finferries-falco-worlds-first-fully-autonomous-ferry.html>> s.e.t. 02.11.2023; **Inside the Falco, the car ferry with artificial intelligence at the helm** <<https://www.imeche.org/news/news-article/inside-the-falco-the-car-ferry-with-artificial-intelligence-at-the-helm>> s.e.t. 25.01.2024g.

¹¹⁴ **Seatrade Maritime** (2019) "China's first autonomous cargo ship makes maiden voyage", <<https://www.seatrade-maritime.com/technology/china's-first-autonomous-cargo-ship-makes-maiden-voyage>> s.e.t. 02.11.2023; **China successfully tests first autonomous cargo ship** (2019) **SAFETY4SEA**, <<https://safety4sea.com/china-successfully-tests-first-autonomous-cargo-ship/>> s.e.t. 02.11.2023; **Riviera** "China's autonomous shipping milestones", <<https://www.rivieramm.com/opinion/opinion/china-achieves-autonomous-shipping-milestones-57333>> s.e.t. 02.11.2023; **Rivkin, B. S.** (2021) "Unmanned Ships: Navigation and More" Gyroscopy

of Technology ve China Classification Society ortaklığında yürütülen geliştirme süreci; 2019 yılında uzaktan kumandalı ve otonom sürüş testlerinin başarı ile sonuçlanmasıyla tamamlanmıştır. 13 metre uzunluğundaki gemi, Çin'in ilk otonom yük gemisi niteliğindedir.

İnşa edilen otonom gemilerden biriye Zhi Fei'dir¹¹⁵. İnşa sözleşmesinin 2019 yılında imzalanmasının ardından 2020 yılında inşasına başlanıp 2021 yılında suya indirilen gemi şu anda Qingdao'da bulunan Nvdao Limanında kendisi için ayrılan alanda test sürüşlerine devam etmektedir. 117 metre uzunluğundaki ve 17 metre genişliğindeki besleyici gemi (*feeder ship*) niteliğindeki bu gemi; insanlı sürüş, uzaktan kumanda edilme ve yapay zekâ tarafından yönetilmeye elverişli niteliktedir.

Bir başka otonom gemi inşası ise Kongsberg ve Massterly tarafından ASKO için gerçekleştirilmektedir¹¹⁶. Bu kapsamda Marit ve Therese ismini taşıyan 64'er metre uzunluğundaki iki gemi inşa edilmiştir ve bu gemilerin gıda taşımacılığında kullanılması planlanmaktadır. İlk aşamada üzerinde az sayıda mürettebatla uzaktan kumanda edilmesi planlanan gemilerin, ilerleyen aşamada tam otonom halde hizmete devam etmesi hedeflenmektedir.

Otonom gemi inşa projelerinden biri de Armada'dır¹¹⁷. Ocean Infinity ve VARD iş birliğinde yürütülen, 78 metre boyunda sekiz otonom geminin inşasının yanında 85 metre

and Navigation, C.12, S.1, ss.96-108, s.101; *From concept to practicality: Unmanned vessel research in China* (2023) Heliyon, C.9, S.4, Elsevier, ss.e15182, s.4.

¹¹⁵ **The Maritime Executive** "China Launches its First Autonomous Container Ship Service", <<https://maritime-executive.com/article/china-reports-first-autonomous-containership-entered-service>> s.e.t. 02.11.2023b; **Wang, Shaobo/ Zhang, Yingjun/ Zhang, Xiuguo/ Gao, Zongjiang** (2023) "A novel maritime autonomous navigation decision-making system: Modeling, integration, and real ship trial" Expert Systems with Applications, C.222, ss.119825, s.20-22.

¹¹⁶ **Kongsberg Maritime and Massterly to equip and operate two zero-emission autonomous vessels for ASKO** <<https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2020/zero-emission-autonomous-vessels/>> s.e.t. 02.11.2023j; **The Maritime Executive** "Construction Under Way for Asko's Autonomous Freight Ferries", <<https://maritime-executive.com/article/construction-under-way-for-asko-s-autonomous-cargo-vessels>> s.e.t. 02.11.2023c; **ASKO autonomous vessels to begin two-year trial** (2022) Smart Maritime Network, <<https://smartmaritimenetwork.com/2022/09/21/asko-autonomous-vessels-to-begin-two-year-trial/>> s.e.t. 02.11.2023; **Rødseth, Ørnulf Jan/ Nesheim, Dag Atle/ Rialland, Agathe/ Holte, Even Ambros** (2023) "The Societal Impacts of Autonomous Ships: The Norwegian Perspective" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Cham, Springer International Publishing, ss.357-376, <https://doi.org/10.1007/978-3-031-24740-8_18> s.e.t. 31.10.2023, s.127.

¹¹⁷ **Ocean Infinity launch 'Armada' - Ocean Infinity** (2020) <<https://oceaninfinity.com/ocean-infinity-launch-armada/>> s.e.t. 04.11.2023; **First Armada ship undergoes sea trials - Ocean Infinity** (2022) <<https://oceaninfinity.com/first-armada-ship-undergoes-sea-trials/>> s.e.t. 04.11.2023; **The Maritime Executive** "Ocean Infinity's Robotic Survey Ships Set Sail From Vard Vung Tau", <<https://maritime-executive.com/article/ocean-infinity-s-robotic-survey-ships-set-sail-from-ward-vung-tau>> s.e.t. 04.11.2023d; **Our first Armada ship arrives in Norway - Ocean Infinity** (2023b) <<https://oceaninfinity.com/our-first-armada-ship-arrives-in-norway/>> s.e.t. 04.11.2023; **VARD**

boyunda altı otonom geminin inşasını içeren projeye inşa edilen gemilerin başlangıçta uzaktan kumanda edilmesi, fakat bu gemide aynı zamanda düşük sayıda mürettebat bulunması planlanmaktadır. Gemilerden ilkinin inşası tamamlanarak gemi 2023 Vientam'dan Norveç'e yolculuğunu tamamlamıştır.

Otonom gemi inşasına yönelik bir diğer çalışma Shone tarafından yürütülmektedir¹¹⁸. Gemileri modernize etme misyonuna sahip Shone, gemileri tamamen insansız hale getirmeyi hedeflememekle birlikte, karar destek sistemlerini geliştirerek gemi adamlarının işlerini kolaylaştırmayı ve deniz taşımacılığı sektörünün daha verimli bir hale gelmesini gaye edinmektedir. CMA CGM ile iş birliği halinde yürütülen çalışmalarla, bu şirketin bünyesinde yer alan konteyner gemilerinde araştırma ve incelemelerde bulunmaktadır.

Farklı derecelerdeki otonom gemiler halihazırda kullanılmakla birlikte bunların kullanımında hukuki sorun ve boşluklarla karşılaşmaktadır. Bu sebeple otonom gemilere dair hukuk alanında da projeler yürütülmektedir.

1.2.3 Otonom Gemilerin Hukuki Boyutuna Dair Projeler

Bu projelerden biri, Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative'dir¹¹⁹ (AAWA). 2015 yılında başlatılan, Tekes (Finlandiya Teknoloji ve İnovasyon Fon Ajansı) tarafından finanse edilen ve Rolls-Royce liderliğinde yürütülen bu proje ile otonom gemilerde hangi teknolojilere ihtiyaç duyulacağı ve bunların nasıl geliştirileceği, bu gemilerde seyir güvenliğinin nasıl sağlanacağı, sektörün otonom gemilere yatırım yapmasında teşvik edici unsurların neler olacağı ve bu gemilerin hukuki düzenlemelerdeki

"VARD is creating eight Marine Robotic Vessels to boost Ocean Infinity's operations worldwide", <<https://www.vard.com/articles/vard-is-creating-eight-marine-robotic-vessels-to-boost-ocean-infinitys-operations-worldwide>> s.e.t. 04.11.2023a; **VARD** "Ocean Infinity broadens remote fleet plans with order of 85m robotic vessels from VARD", <<https://www.vard.com/articles/vard-secures-contract-for-a-series-of-six-multi-purpose-offshore-vessels-for-ocean-infinity>> s.e.t. 04.11.2023b.

¹¹⁸ **Dillet, Romain** (2018) Shone wants to automate container ships TechCrunch, <<https://techcrunch.com/2018/06/26/shone-wants-to-automate-container-ships/>> s.e.t. 02.11.2023; **Martin, Scott** (2018) "Shone Navigates Autonomous Cargo Ships with CMA CGM" *NVIDIA Blog*, <<https://blogs.nvidia.com/blog/2018/12/10/ai-shone-autonomous-cargo-ships-cma-cgm-ycombinator-gpu-robotics/>> s.e.t. 02.11.2023; **CMA CGM collaborates with a startup, Shone, to embed artificial intelligence on board ships** <<https://www.cma-cgm.com/news/2060/cma-cgm-collaborates-with-a-startup-shone-to-embed-artificial-intelligence-on-board-ships>> s.e.t. 02.11.2023e.

¹¹⁹ **Remote and Autonomous Ships: The Next Steps** Rolls Royce, <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/%20customers/marine/ship-intel/rr-ship-intel-aawa-8pg.pdf>> s.e.t. 16.11.2023a.

yeri ve bu gemilerin sebep olduğu olaylardan doğan sorumluluğun nasıl belirleneceği soru ve sorunlarına cevap aranmıştır.

Otonom gemilere ilişkin olarak yürütülen bir diğer proje ise Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks'tür¹²⁰ (MUNIN). Proje, insansız ticaret gemilerinin işletilmesi için teknik bir konsept geliştirmeyi ve bu konseptin teknik, ekonomik ve hukuki yönden uygulanabilirliğini değerlendirmeyi; ayrıca teknolojik ilerlemelerin üzerinde insan bulunan otonom gemi taşımacılığı için kısa vadeli kullanım potansiyellerini de araştırmıştır.

Diğer alanlarla birlikte denizcilik alanında da otonom gemilerin giderek yaygınlaşması ve otonom gemilerin ticari hayata dâhil edilmelerine ilişkin çalışmaların yürütülmesi IMO'nun da dikkatini çekmiş; IMO tarafından otonom gemilerin kullanıma girmesiyle hukuki düzenlemelerde ortaya çıkabilecek sorunlar ve boşlukların ele alınmasına yönelik çalışmalar yürütülmüştür. Bu çalışmalar, 2017 yılında otonom gemilerin fizibilitesinin incelenmesine ilişkin kararlar başlamıştır¹²¹. IMO, bünyesinde yer alan Deniz Emniyeti Komitesi (*Maritime Safety Committee*, MSC), Kolaylaştırma Komitesi (*Facilitation Committee*, FAL) ve Hukuk Komitesi (*Legal Committee*, LEG); otonom gemilerin güvenli, emniyetli ve çevreye duyarlı bir biçimde kullanımına yönelik olarak yetki alanlarına giren hukuki düzenlemeleri ele almakla görevlendirilmiştir¹²².

IMO, hukuki düzenlemelerde yer alan hükümlerin otonom gemilere ne şekilde etki edeceğini, uygulanmaya elverişli olup olmadığını incelemeye başlayan MSC'nin¹²³, Haziran 2017'de gerçekleştirilen 98. toplantısında güvenli, uygun maliyetli ve yüksek kaliteli sonuçlara ulaşma maksadıyla denizcilik sektörünün otonom gemilerin artan bir şekilde kullanıma girmesine şahitlik ettiği ifade edilmiştir¹²⁴.

Otonom gemilere olan ilginin ve bu alandaki teknolojik gelişmenin kayda değer büyüklüğüne rağmen bu konudaki hukuki düzenlemelerin muğlaklığına dikkat çekilerek IMO tarafından geliştirilen hukuki düzenlemelerin gözden geçirilmesi gerektiği konusunda mutabık kalınmış, bu çerçevede 2020 yılında tamamlanması hedefi ile "MASS"ın

¹²⁰ *Research in Maritime Autonomous Systems Project Results and Technology Potentials* (2016).

¹²¹ *IMO takes first steps to address autonomous ships* (2018); Veal (2017).

¹²² *Maritime Safety Committee (MSC), 98th session, 7-16 June – Media information*.

¹²³ *IMO takes first steps to address autonomous ships* (2018).

¹²⁴ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.2.

Kullanımına Yönelik Düzenleyici Metinlerin İncelenmesi Yönelik Çalışma” (Çalışma) yürütülmeye başlanmıştır¹²⁵.

2020 Kasım’ında tamamlanması planlanan Çalışma, Kovid-19 pandemisi sebebiyle 2021 Mayıs’ında tamamlanabilmiş olup Çalışma sonucunda incelemeye konu düzenleyici metinlerin otonom gemilere uygulanabilirliğinin incelenmesini içeren rapor ortaya çıkmış¹²⁶ ve MSC’nin 103. toplantısında kabul edilmiştir¹²⁷. LEG tarafından yürütülen benzer nitelikli çalışmalar, pandemi sebebiyle ertelenerek, final raporu¹²⁸ LEG’in 108. toplantısında¹²⁹; FAL tarafından yürütülen çalışmalar neticesinde oluşan final raporu¹³⁰ da FAL’ın 46. toplantısında¹³¹ kabul edilmiştir.

İncelenen düzenleyici metinlerde yer alan hükümler; aynen uygulanabileceği, mevcut halinin farklı bir biçimde yorumlanması ile uygulanabileceği, mevcut düzenlemelerin değiştirilmesi ile uygulanabileceği ve yeni düzenlemeler oluşturulmasına ihtiyaç olduğu yönünde dört farkı değerlendirmeye tabi tutulmuştur¹³².

İncelemeleri kapsamında MSC, muhtelif düzenleyici metinlerde uygulama güçlükleri görüldüğünden; -yukarıda değinilen- dört sınıfa ayrılan otonom gemilere özgü yeni bir düzenleme oluşturulmasının gerekli olduğuna karar vermiştir¹³³. LEG ve FAL ise aynı metotla bir inceleme gerçekleştirerek; incelemesine konu olan düzenleyici metinlerin,

¹²⁵ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.2.

¹²⁶ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021).

¹²⁷ *Autonomous ships: regulatory scoping exercise completed*
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx>> s.e.t.
25.10.2023d.

¹²⁸ *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of Conventions Emanating from the Legal Committee with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021).

¹²⁹ *Legal Committee, 108th session (LEG 108), 26-30 July 2021*
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-108th-.aspx>> s.e.t.
25.01.2024k.

¹³⁰ *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of the FAL Convention with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2022).

¹³¹ *Facilitation Committee (FAL 46), 9 to 13 May 2022*
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/FAL-46th-Session.aspx>> s.e.t.
25.01.2024f.

¹³² İşbu tezde TTK hükümlerinin incelenmesinde de IMO tarafından yürütülen çalışmaların ışığında benzer bir yöntem takip edilmiştir. Bu kapsamda hükümler aynen uygulanabilecek hükümler, değişiklik yoluyla uygulanabilecek hükümler veya uygulanmaya tamamen elverişsiz hükümlerden olmalarına göre tasnife tabi tutulmuştur. Sunulan değişiklik önerileri tezin ek kısmında yer almaktadır.

¹³³ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.8-9.

otonom gemilere tatbiki genel olarak uygun olduğu sonucuna varmakla birlikte; kimi düzenlemelerde birtakım değişiklikler gerçekleştirilmesi gerekebileceğini ifade etmiştir¹³⁴.

MSC tarafından düzenlenen raporda Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)¹³⁵, Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs)¹³⁶ ve Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW)¹³⁷ başta olmak üzere çeşitli düzenleyici metinler incelenerek kaptan, mürettebat, sorumlu kişi ve kontrol merkezi personeli hakkında boşluk ve sorunlar olduğu ifade edilmiş¹³⁸, ayrıca her bir sözleşme hakkında müstakil değerlendirmelerde bulunulmuştur¹³⁹. LEG tarafından gerçekleştirilen incelemede de Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, BUNKERS)¹⁴⁰, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, PAL)¹⁴¹, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Uluslararası Sözleşme (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC)¹⁴², Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (International Convention on Salvage, SALVAGE)¹⁴³ ve Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, NAIROBI WRC)¹⁴⁴ başta

¹³⁴ *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of Conventions Emanating from the Legal Committee with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.5; *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of the FAL Convention with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2022) s.5.

¹³⁵ Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974.

¹³⁶ Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme, 1972.

¹³⁷ Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme, 1978.

¹³⁸ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.7.

¹³⁹ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.18-100.

¹⁴⁰ Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmesi, 2001.

¹⁴¹ Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi, 1974.

¹⁴² Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Uluslararası Sözleşme, 1976.

¹⁴³ Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989.

¹⁴⁴ Enkaz Kaldırmaya Dair Uluslararası Nairobi Konvansiyonu, 2007.

olmak üzere çeşitli sözleşmeler incelenerek¹⁴⁵ kaptanın rolü ve sorumluluk konusu bu metinler arasındaki ortak boşluk ve sorunlar olduğu tespit edilmiştir¹⁴⁶. FAL tarafından ise Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL Sözleşmesi)¹⁴⁷ incelenerek¹⁴⁸ kaptanın ve mürettebatın rolü ile sorumluluğu konusunda boşluk ve sorunların olduğu belirtilmiştir¹⁴⁹.

Üç komite de ortaya koyduğu raporda; -işbu tezin de konusunu teşkil eden- kaptan, gemi adamları ve uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin rol ve sorumluluğunu öncelikle ele alınması gereken konular arasında göstermiştir¹⁵⁰.

Yeni düzenleme ortaya koyma ihtiyaçlarına binaen oluşturulan MSC/LEG/FAL Ortak Çalışma Grubu (Joint Working Group, Grup), 2024 yılının ikinci yarısında kabul edilerek¹⁵¹ 1 Ocak 2025'te yürürlüğe girmesi planlanan zorunlu olmayan bir düzenlemenin¹⁵² yanında; 1 Ocak 2028'de yürürlüğe girmesi hedeflenen zorunlu bir düzenlemeye ilişkin çalışmalarını devam ettirmektedir¹⁵³.

Grubun ilk oturumu online olarak gerçekleştirilmiş ve bir çalışma planı belirlenmiştir¹⁵⁴. 17-21 Nisan 2023 tarihinde gerçekleştirilen ikinci oturumda aşağıda belirtilen çeşitli konular karara bağlanmıştır.

¹⁴⁵ *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of Conventions Emanating from the Legal Committee with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.12-41.

¹⁴⁶ *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of Conventions Emanating from the Legal Committee with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.6.

¹⁴⁷ Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi, 1965.

¹⁴⁸ *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of the FAL Convention with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2022) s.13-15.

¹⁴⁹ *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of the FAL Convention with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2022) s.6.

¹⁵⁰ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.9; *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of Conventions Emanating from the Legal Committee with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.10; *Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of the FAL Convention with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2022) s.9.

¹⁵¹ **Maritime Safety Committee (MSC 105), 20-29 April 2022** "Maritime Safety Committee (MSC 105), 20-29 April 2022", <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-105th-session.aspx>> s.e.t. 25.10.2023, s.105.

¹⁵² **Maritime Safety Committee (MSC 106), 2-11 November 2022** <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-106.aspx>> s.e.t. 25.10.2023.

¹⁵³ **Maritime Safety Committee (MSC 105), 20-29 April 2022.**

¹⁵⁴ **Joint MSC-LEG-FAL Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)** <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Joint-MSC-LEG-FAL-Working-Group-on-MASS.aspx>> s.e.t. 27.04.2024h.

Varılan karara göre otonom gemilerde kullanılan teknolojiye bağılı olarak üzerinde insan bulunmayan otonom gemiler kullanılabilir¹⁵⁵. Fakat otonomi seviyesi ne olursa olsun her otonom gemiden sorumlu bir insan kaptan bulunacak, geminin çalışma şekli ve otonomi seviyesi ne olursa olsun bu kaptan gerektiğinde gemiye müdahale etmesini sağlayacak araçlara sahip olacaktır¹⁵⁶. Ayrıca bir kaptan belirli koşullar altında birden fazla gemiden sorumlu olabilecek veya bir yolculuğun farklı anlarında geminin birden fazla kaptanın sorumluluğunda olabilecektir, bununla birlikte spesifik bir anda bir geminin ancak bir kaptanı olacaktır¹⁵⁷.

Kaptan dışındaki kontrol merkezi personelinin rolü de netleştirilmesi gereken bir diğer konu olmasına rağmen, kaptanın rolü netleşmediği ve diğer kontrol merkezi personelinin rolü kaptaninkine bağılı olarak biçimleneceğinden bunun için erken bir aşamada olunduğuna karar verilmiştir¹⁵⁸. Ayrıca operatör (*remote operator*) bir otonom geminin işlevlerinin bir kısmını veya tamamını kontrol merkezinden yürütmek üzere istihdam edilen veya görevlendirilen nitelikli kişi olarak tanımlanmış, operatöre ilişkin hususların MSC tarafından daha detaylı olarak incelenmesi karara bağlanmıştır¹⁵⁹.

Grup'un incelediği bir diğer konu ise kontrol merkezi olmuş; kontrol merkezi, "otonom geminin işlevlerinin tamamını veya bir kısmını üstlenebilen yer" olarak tanımlanmıştır¹⁶⁰. Kaptana benzer şekilde bir kontrol merkezinin aynı anda birden fazla otonom gemiden sorumlu olabileceği gibi, bir seferde geminin farklı kontrol merkezilerinin sorumluluğunda olabileceği fakat seferin spesifik bir anında otonom geminin sadece bir kontrol merkezinin sorumluluğunda olabileceği karara bağlanmış ve Grup üyesi komitelerin konu üzerinde çalışmalar yürütmesinde uzlaşya varılmıştır¹⁶¹.

¹⁵⁵ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) Maritime Safety Committee, International Maritime Organization, s.Ek, 1.

¹⁵⁶ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) s.Ek, 1.

¹⁵⁷ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) s.Ek, 4.

¹⁵⁸ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) s.Ek, 6.

¹⁵⁹ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) s.Ek, 12-13.

¹⁶⁰ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) s.Ek, 8.

¹⁶¹ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) s.Ek, 9-10.

1.2.4 Uzaktan Kumanda Edilen Gemiler

Kaptanın rolüne ilişkin güncel düzenlemeler kaptanın gemide bulunduğu geleneksel gemileri göz önüne alarak oluşturulmuştur. Uzaktan kumanda edilen gemilerde kaptanın rolünün belirlenebilmesi için kontrol merkezi ve gemi birleşiminden oluşan yeni konseptin anlaşılması büyük önem taşımaktadır.

Her ne kadar yukarıda ifade edildiği üzere otonom gemiler halihazırda kullanılmaktaysa da genel kabul görmüş yeknesak bir otonom gemi tasarımından bahsetmek mümkün değildir; otonom gemilerin bir alt türü olarak kabul edilecek uzaktan kumanda edilen gemiler ve kontrol merkezleri için de aynı durum geçerlidir¹⁶². Bu sebeple bu başlık altında literatürdeki varsayımlar ışığında değerlendirmelerde bulunulacaktır.

Uzaktan kumanda edilen gemiler gemi ve kontrol merkezinin birleşiminden oluşmakta olup geminin durumunun anlaşılması için gemiye ve çevresine dair elde edilen verilerin gemiden kontrol merkezine aktarılmasını gerekli kıldığı gibi kontrol merkezinde alınan kararların fiile dönüştürülmesi için kontrol merkezinden gemiye de eşzamanlı veri aktarımını gerekli kılar¹⁶³. Bu sebeple aşağıda incelenecek olan gemi ve kontrol merkezinin yanında, bu ikisi arasındaki bağlantının da sağlıklı bir şekilde işlemesi uzaktan kumanda edilen gemi için oldukça önemlidir¹⁶⁴. Nitekim gemi ile kontrol merkezi arasında veri iletiminin gerçek zamanlı olarak sağlanabilmesi, elverişlilik açısından bir şart olarak ifade edilmiştir¹⁶⁵. Uzaktan kumanda edilen gemilerin iki kısımda incelenmesi mümkündür.

1.2.4.1 Gemi

Bunlardan birincisi gemidir. Bu başlık altında uzaktan kumanda edilen gemilerin gemi kısmının geleneksel gemilerden ayrılan kısımlarına değinilecektir.

Uzaktan kumanda edilen gemilerin gövde tasarımında büyük oranda değişim yaşanmayacağı öngörülmekte birlikte, geminin limana yanaşmasında kullanılacak manyetik veya benzeri sistemlerin entegre edilmesinden dolayı küçük değişimler yaşanabileceği ifade edilmektedir.¹⁶⁶ Güverte tasarımına ilişkin olarak ise kamara, mutfak, tuvalet ve benzeri

¹⁶² Sözer (2024) s.84, 95.

¹⁶³ Wright, R. Glenn (2020) Unmanned and Autonomous Ships, 1.Baskı, Oxon, New York, Taylor & Francis, s.89.

¹⁶⁴ Sözer (2024) s.63.

¹⁶⁵ Sözer (2024) s.87-88.

¹⁶⁶ Wright (2020) s.60.

mürettebatın kullanımına tahsis edilmiş kısımlara ihtiyaç duyulmayacağından ve dolayısıyla elektrik, ısıtma, havalandırma ve benzeri tesisata daha az ihtiyaç duyulacağından, kapsamlı tasarım değişikliklerinin yaşanması kaçınılmaz görülmekte; ayrıca gemi üzerindeki izleme yeteneklerinin geliştirilmesi için insansız hava araçlarının barındırılabilceği hangarlara yer verilebileceği öngörülmektedir¹⁶⁷. Uzaktan kumanda edilen gemilerin sensörlerle donatılmasının mecburiliği de geleneksel gemilerden ayrılan bir yönü olup sensörlerin kontrol merkezi personeline gemideki bir kişinin sahip olacağıyla eşit veya daha üstün verilerle durumsal farkındalık sağlamanın yanında yerinde ve doğru karar verebilme imkânı sunması beklenmektedir¹⁶⁸. Bu kapsamda radar, ışık tespiti ve uzaklık tayini (Light Detection and Ranging, LIDAR), otomatik radar çizim yardımı (Automatic Radar Plotting Aid, ARPA), otomatik tanımlama sistemi (Automatic Identification System, AIS) gibi su üstü sensörleri¹⁶⁹ ve echo sounder ve farklı türlerde sonarlar gibi sualtı sensörlerin¹⁷⁰ kullanılabileceği öngörülmektedir. Ayrıca birlikte gemide mürettebat bulunmayacağından makine dairelerindeki sesin kamaralara ulaşmasının engellenmesine yönelik tertibat, alarm sistemleri ve can sallarını gibi hususlara ihtiyaç duyulmayacağı ifade edilmektedir¹⁷¹. Uzaktan kumanda edilen gemilerde farklılık arz edebilecek bir diğer konu ise geminin bakım ve tamiratının yapılmasıdır¹⁷². Geminin bakım ve tamiratını yapacak personelin gemide bulunmaması sebebiyle çeşitli yöntemlerin takip edilmesi mümkündür. Bunlardan birincisi gemilerde insan müdahalesine ihtiyaç duyulmayacak nitelikte, daha az arıza yapması öngörülen cihaz ve tesisatın kullanılmasıdır¹⁷³. İkinci öneri gemide kullanılması planlanan donanım ve sistemlerin birbirinin görevini ifa edebilecek nitelikte olması ile olası bir arıza ihtimalinde geçici de olsa gerekli görevlerin ifa edilmeye devam edilebilmesinin sağlanmasıdır¹⁷⁴. Üçüncüsü, istatistiksel ve yapay zekâ destekli tekniklerle gemilerde gerçekleşebilecek arızaların önceden tahmin edilmesine yönelik yöntemlerin

¹⁶⁷ Wright (2020) s.61-62,68-69.

¹⁶⁸ Wright (2020) s.64. Otonom gemilerde kullanılabilecek sensörler hakkında kapsamlı bir inceleme için bakınız: Wright, R. Glenn (2024) Ship Sensors: Conventional, Unmanned and Autonomous, 1st edition.Baskı, New York, NY, Routledge.

¹⁶⁹ Wright (2020) s.66.

¹⁷⁰ Wright (2020) s.67-68.

¹⁷¹ Baughen, Simon/ Tettenborn, Andrew (2021) "International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.7-24, s.21-22.

¹⁷² Wright (2020) s.69.

¹⁷³ Wright (2020) s.69-70.

¹⁷⁴ Wright (2020) s.70-71.

güçlendirilmesidir¹⁷⁵. Dördüncü öneri ise geminin bakım ve tamiratının robotik sistemler vasıtasıyla gerçekleştirilmesi ve buna yönelik teknolojilerin geliştirilmesidir¹⁷⁶.

1.2.4.2 Kontrol Merkezi

1.2.4.2.1 Niteliği ve İşletilmesi

Uzaktan kumanda edilen gemilerin kullanımı ile yaşanacak daha devrimsel bir değişim ise kontrol merkezinin ortaya çıkışıdır. Kontrol merkezinin, ilgili personel tarafından yönetilen ve işletilen, belirli bir işlevleri yerine getirmek üzere düzenlenmiş bilgisayar donanımı, telekomünikasyon ekipmanı ve çeşitli yüksek teknoloji araçlardan mürekkep yapı olarak tanımlanması mümkündür¹⁷⁷. Kontrol merkezi uzaktan kumanda edilen gemi hakkında kararların alındığı ve nihai sorumlunun bulunduğu kalbini teşkil etmektedir¹⁷⁸. Kontrol merkezinin işlevlerini gemiyi görüntüleme¹⁷⁹, geminin sevk¹⁸⁰ ve idaresini¹⁸¹ sağlama, veri toplama¹⁸² ile birtakım yasal yükümlülükleri ifa etme¹⁸³ olarak sıralamak mümkündür. Mevcut hukuki düzenlemelerse kontrol merkezlerinin yapısal ve işlevsel olarak sağlaması gereken standartlar konusunda sessiz kalmaktadır¹⁸⁴. Bununla birlikte doktrinde bu gemilerin ve kontrol merkezlerinin geminin seyrüseferini sağlarken kullandığı yazılım ve donanımlara ilişkin olarak katı tasarımsal standartların ortaya konulduğu kural bazlı yaklaşımın değil performans bazlı bir yaklaşımın yerinde olacağı ifade edilmektedir¹⁸⁵.

¹⁷⁵ Wright (2020) s.72-73.

¹⁷⁶ Wright (2020) s.73-74.

¹⁷⁷ Sözer (2024) s.84. *The Workboat Code Edition*'ın üçüncü versiyonunda kontrol merkezi; karaya sabit veya taşınabilir şekilde kurulmuş yahut insanlı bir gemi üzerinde bulunan, otonom geminin sevk ve idaresinin sağlandığı insanlı gemiyi ifade eder. *The Workboat Code Edition 3 The Safety of Small Workboats and Pilot Boats – A Code of Practice* (2023) s.25.

¹⁷⁸ Wright (2020) s.87; Sözer (2024) s.63.

¹⁷⁹ Sözer (2024) s.89.

¹⁸⁰ Sözer (2024) s.90.

¹⁸¹ Sözer (2024) s.89.

¹⁸² Sözer (2024) s.91.

¹⁸³ Sözer (2024) s.91-92.

¹⁸⁴ Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew (2022) Remote Controlled and Autonomous Shipping: UK Based Case Study, Institute of International Shipping and Trade Law, Swansea University, s.7.

¹⁸⁵ Viljanen, Mika (2023) "How to Ensure Safe Navigation: Navigation Safety Regulation in MASS" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.139-160, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023, s.156.

Kontrol merkezinin niteliği hakkında bir kesinlik olmasa da merkezin gemiyle özdeş olmayacağını, geminin bir parçasını veya uzantısını teşkil etmeyeceğini ifade etmek mümkündür¹⁸⁶. Ayrıca kontrol merkezinin satış, ipotek, merkezden beklenen teknik standartlar, buradaki personelin çalışma hayatı gibi konulardaki düzenlemeler bakımından kurulduğu yerin hukukuna tabi olacağı ifade edilmektedir¹⁸⁷.

Kontrol merkezinin temelde karaya ve gemiye olmak üzere iki yere kurulabileceği ifade edilmektedir¹⁸⁸. Merkez karaya kurulduğu takdirde herhangi bir ofis olarak kabul edilip ilgili ülke devletinin hukukuna tabi olacaktır¹⁸⁹. Gemi veya kontrol merkezinden birinin satışı diğeri üzerinde de aynı sonucu doğurmayacak olmakla birlikte, satış sözleşmesinin tarafları arasında akdedilen sözleşmeyle aksi kararlaştırılabileceği belirtilmiştir¹⁹⁰. Gemi üzerinde kurulan ipotek gibi haklar ilgili gemi siciline kaydedilirken bu haklar kontrol merkezi üzerinde kurulduğunda tapu siciline kaydedilecektir¹⁹¹. Kontrol merkezi bir gemiye kurulduğunda¹⁹² ise diğer gemilerin tabi olduğu kurallara benzer şekilde bayrak devletinin veya üzerinde bulunduğu suları egemenliği altında bulunduran veya o sularda egemen yetkiler kullanan kıyı devletinin kurallarına tabi olabilecektir¹⁹³. Bununla birlikte bir cismin gemi olarak tanımlanabilmesi için aranan şartlar her bir devlet hukukunda farklılık gösterebileceğinden, geminin kıyıda sabit durması halinde veya başkaca bir sebeple kontrol merkezini barındıran cismi gemi olarak kabul etmesi gibi durumlara dikkat edilmelidir¹⁹⁴. Türk hukukunda gemilerin suda hareket etmeyi gerektiren bir amaca tahsis edilmesi gerekliliğini de buna örnek göstermek mümkündür. Seferine devam eden gemilerin kontrolünü sağlayacak olan bir kontrol merkezi başka bir gemi üzerine kurulmuş olabilir. Eğer bu geminin kullanım amacı kontrol merkezi olarak kullanılmaksa ve bu amaç geminin

¹⁸⁶ Sözer (2024) s.85, 94.

¹⁸⁷ Sözer (2024) s.95.

¹⁸⁸ Sözer (2024) s.99-102. Aynı yönde bakınız: *The Workboat Code Edition 3 The Safety of Small Workboats and Pilot Boats – A Code of Practice* (2023) s.25.

¹⁸⁹ Sözer (2024) s.99.

¹⁹⁰ Sözer (2024) s.100.

¹⁹¹ Sözer (2024) s.100.

¹⁹² Bu şekildeki kontrol merkezlerine bir örnek olarak gemi treni konsepti (*vessel train concept*) örnek gösterilebilir. Bu konseptte beraber hareket eden bir grup gemi bulunmaktadır ve mürettebat ile donatılmış bir öncü gemiden diğer gemilerin kontrolü sağlanmaktadır. Gemi treni konsepti hakkında bakınız: Meersman, Hilde/ Moschouli, Eleni/ NanwayBoukani, Loghman/ Sys, Christa/ van Hassel, Edwin/ Vanelslender, Thierry/ Van de Voorde, Eddy (2020) "Evaluating the performance of the vessel train concept" European Transport Research Review, C.12, S.1, ss.23; Yang, Xiao/ Gu, Weihua/ Wang, Wei/ Wang, Shuaian (2023) "Optimal scheduling of autonomous vessel trains in a hub-and-spoke network" Ocean & Coastal Management, C.231, ss.106386.

¹⁹³ Sözer (2024) s.102.

¹⁹⁴ Sözer (2024) s.102.

suda hareketini gerekli kılmıyorsa, kontrol merkezini üzerinde bulunduran aracın gemi sayılmaması söz konusu olabilecektir.

Uzaktan kumanda edilen gemi donatanının bir kontrol merkezi işletmeyip bunun bir başkası tarafından üstlenildiği senaryoda, kontrol merkezi işleteni ile donatan arasındaki ilişki bir hizmet sözleşmesi ile kurulabilecektir¹⁹⁵. Bununla birlikte kontrol merkezi işletenin belirli alet ve ekipman sağlamayı üstlenmesi vb. durumlarda taraflar arasında akdedilecek sözleşmenin bir karma sözleşme olacağı ifade edilmektedir¹⁹⁶.

Kontrol merkezini işletenin temelde beş farklı kişi olabileceği ifade edilmektedir¹⁹⁷. Bunlardan birincisi ilgili geminin donatanı olup kontrol merkezi ile geminin aynı kişi tarafından işletilmesi en basit ve doğal yol olacaktır¹⁹⁸. İkincisi kontrol merkezinin kiracı tarafından işletilmesidir fakat kısa vadeli kiralamalarda kontrol merkezinin kiracı tarafından işletilmesi makul olmayabilecektir. Üçüncü seçenek ise kontrol merkezinin başka bir donatan tarafından işletilmesi ihtimalidir ki bu durumda hizmet sağlayıcı olan diğer donatanın, kendine ait olmayan gemilere daha az özen gösterme ihtimali ortaya çıkabilecektir; bu sebeple sözleşmelerin çok daha sıkı yapılması uygun olacaktır; ayrıca kontrol merkezinde çalışan kişiler ile donatan arasındaki ilişkinin nasıl kurulacağı da sorun teşkil edebilecektir. Dördüncü ihtimal ise kontrol merkezinin herhangi bir geminin donatanı olmayan bir servis sağlayıcı tarafından işletilmesidir¹⁹⁹; bu ihtimalde de kontrol merkezini işleten kişinin her donatana aynı muameleyi göstermemesi riski mevcuttur; bu sebeple taraflar arasında kurulacak sözleşmenin şekli şartlara bağlanması, hizmetin sürekliliğini sağlamaya ve olası hizmet aksaklıklarında devreye girecek zorunlu sigortaya dair hükümlere

¹⁹⁵ Sözer (2024) s.96-97.

¹⁹⁶ Sözer (2024) s.97.

¹⁹⁷ Sözer (2024) s.103-105.

¹⁹⁸ Benzer yönde bakınız: Ulfbeck, Vibe/ Arda, Aslı (2023) "Remote Control and Remote Risk of Liability?—Vicarious Liability for Remotely Controlled Vessels in Scandinavian and English Law" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.263-275, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023, s.264-266.

¹⁹⁹ Benzer yönde bakınız: Ulfbeck/ Arda (2023) s.264-267.

yer verilmesi yerinde olacaktır²⁰⁰. Beşincisi ise merkezin devlet tarafından işletilmesidir²⁰¹; bu hizmetin sağlanma şekline göre taraflar arasındaki sözleşmenin özel hukuk hükümlerine tabi olması mümkün olduğu gibi idare hukuku hükümlerine tabi olması da mümkündür.

1.2.4.2.2 Fiziki Yapısı ve Personelin Teşkilatlanması

Kontrol merkezinin yapısına benzer şekilde kontrol merkezlerinde çalışacak kişilerin statüsü, taşınması gereken nitelikler ve bu kişilerin eğitimi hakkında da belirsizlik söz konusudur²⁰². Kontrol merkezi personelinin görev tanımı gerek denizde bulunmamanın getireceği birtakım yenilikler ile değişecek, aynı zamanda bir kontrol merkezinden birden fazla geminin sevk ve idaresinin üstlenilebilmesi sebebi ile aynı anda farklı gemiler için görev ifa etmesi söz konusu olabilecektir²⁰³. Ortaya çıkan bu yeni rollerden dolayı kontrol merkezi personelinin eğitimi ve sertifikasyonuna ilişkin yeni düzenlemelerin oluşturulması gerekecektir²⁰⁴.

Yukarıda ifade edildiği üzere kontrol merkezinin mahiyeti üzerinde bir uzlaşma bulunmadığından, kontrol merkezinin fiziki yapısı ve personelin teşkilatlanması hakkında da farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Bu yaklaşımlar kontrol merkezi hakkında bir kesinlik bildirmeyen varsayımsal değerlendirmeler niteliğindedir.

²⁰⁰ Otonom gemilerden kaynaklanabilecek zararlara yönelik olarak yeni bir sigorta sisteminin oluşturulması gerektiği yönünde ayrıca bakınız: **Leloudas, George** (2021) "*Cyber Risks, Autonomous Operations and Risk Perceptions*" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.101-117; **Eggers QC, Macdonalds** (2021) "*Maritime Autonomous Surface Ships: Marine Insurance Response to Risks*" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.139-159; **Kubilay, Huriye** (2021) "*Su Yüzeyi ve/veya Sualtı Otonom ve/veya Uzaktan Kumandalı Su Araçları Sorumluluk Sigortası*" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.529; **Uzunmehmetoğlu, Beril/ Elmacioğlu, Bilun** (2021) "*İnsansız Deniz Araçları ve Sigorta Hukuku*" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.563-586; **Chouciño, Manuel Varela/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Hjalmarsson, Johanna** (2023) "*Insurance of Marine Autonomous Surface Ships: Risk Allocation, Seaworthiness and Technological Challenges from an Underwriter's Perspective*" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.315-334, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

²⁰¹ Bu merkezlerin yap-işlet-devret modeliyle yönetilmesine ilişkin yaklaşım "Otonom Gemilerin Kullanımının Türkiye Denizcilik Sektöründe Ortaya Çıkaracağı Hukuki Problemlerin ve Buna İlişkin Çözüm Yollarının Araştırılması" başlıklı TÜBİTAK 1001 projesinde de ele alınmıştır.

²⁰² **Soyer/ Tettenborn** (2022) s.7.

²⁰³ **Wright** (2020) s.91; **Jokiranta, Ville** (2019) "*The Shipmaster in Remote & Autonomous Operations*" Masters' thesis, Turku, University Of Turku, s.15-16.

²⁰⁴ **Baughen/ Tettenborn** (2021) s.23-24.

Söz konusu yaklaşımların birinde kontrol merkezinin birden fazla geminin seyahatini izleyen ve planlayan operatörden, geminin donanım ve sistemlerinin bakımı ve kontrolünün yapılması gibi teknik işlerden sorumlu mühendisten ve acil durumlarda geminin kontrolünü üstlenen durum odası ekibinden müteşekkil olacağı ifade edilmiştir²⁰⁵. Başka bir yaklaşımda kontrol merkezinde çalışacak kişiler yine üçe ayrılarak buradaki personelin geminin takibi ile doğrudan kontrolünü üstlenip teknik işlevler gören kontrol merkezi operatörlerinden, görevi ve rotayı belirleme ile kontrol merkezi operatörlerini tayin etme gibi stratejik görevler üstlenen filo yönetim operatörlerinden ve bu ikisinin üstünde kontrol merkezinin genel yönetimini üstlenen ve merkezdeki nihai sorumlu olan bir kontrol merkezi kaptanından oluşacağı belirtilmiştir²⁰⁶.

Diğer bir çalışmadaysa kontrol merkezinden birden fazla geminin kontrol edileceği şeklindeki görüş, merkezde birden fazla kontrolörün (*controller*) bulunacağı ve bu kontrolörlerden her birinin sadece bir geminin kontrolünü üstleneceği şeklinde ifade edilmiş²⁰⁷; geminin kontrolüne dair görevlerin aslında bu kontrolörler tarafından ifa edileceği, bunların başında ise baş kontrolör (*chief controller*) bulunacağı, baş kontrolöre merkezin sağlıklı bir işleyişinde yardımcı olmak üzere destek grubunun tam zamanlı veya kısmi zamanlı olarak merkezde görev alacağı (*support group*), ayrıca merkezin genel yönetiminden sorumlu bir üst makamın (*superior authority*) yer alacağı ifade edilmiş²⁰⁸; ayrıca kontrol merkezinden gemisi sevk ve idare edilen donatanın temsilcisinin merkezde bulunmasının da bir seçenek olduğu belirtilmiştir²⁰⁹. Geminin sevk ve idaresi her ne kadar kontrolörler tarafından gerçekleştirilecekse de bunun temelde bilgisayar programları tarafından yürütülmesi gerektiği, gerekli hallerde sistemin kontrolöre uyarı vermesi ile kontrolörün geminin sevk ve idaresini sağlayan programlarda değişiklik yapacağı, üst makamın da yine bu programlarda değişiklik yapma yetkisini elinde bulunduracağı belirtilmiştir²¹⁰. Fiziki olarak ise kontrol merkezinin çoğunlukla bir bina veya bina içerisinde özel bir alan olacağı, bu alanın içerisinde her bir kontrolörün kullanımı için ayrılmış ve hizmet birimi (*service unit*) olarak isimlendirilen kabin benzeri yapıların yanı sıra personelin

²⁰⁵ *Research in Maritime Autonomous Systems Project Results and Technology Potentials* (2016) s.2.

²⁰⁶ *Jokiranta* (2019) s.15.

²⁰⁷ *Sözer* (2024) s.63, 86, 97-98.

²⁰⁸ *Sözer* (2024) s.86-87, 98.

²⁰⁹ *Sözer* (2024) s.98-99.

²¹⁰ *Sözer* (2024) s.67, 90.

kullanımı için ayrılmış yemekhane, dinlenme alanları ve vardiyalı çalışanlar için yatak odaları gibi kısımlardan oluşacağı ifade edilmiştir²¹¹.

Kontrol merkezinin yapısı ve teşkilatlanmasına ilişkin oldukça detaylı bir çalışma *Wright* tarafından ortaya konulmuştur²¹². Aşağıdaki detaylı açıklamalar bu çalışmadaki varsayımların bir özeti olup konu açısından bir kesinlik taşımamaktadır.

Wright'ın ortaya koyduğu varsayıma göre kontrol merkezinde altı ila otuz altı geminin aynı anda sevk ve idarisini üstlenen on altı veya daha fazla kişiden çalışacaktır²¹³. Bu kişiler aynı donanıma sahip, fakat görevlerine göre farklı arayüzlere ulaşmalarına imkân tanıyan ekranlarla entegre edilmiş bir çeşit akıllı koltukta çalışacaktır²¹⁴. Kontrol merkezinin fiziki yapısı, odağın yapılan işten dağılmasına olanak tanımayacak biçimde olacak ve kaptan, ikinci kaptan ile başmakini başta olmak üzere kontrol merkezinde çalışan kişilerin koltukları birbiriyle iletişim kurmalarına imkan tanıyacak yakınlıkta olacaktır²¹⁵.

Kontrol merkezinde çalışacak personel yönetim birimi, operasyonel birim ve destek birimi olmak üzere üç ayrı birimden oluşacaktır²¹⁶. Teknik ve ticari misyonların kesiştiği yönetim birimi kurumsal temsilci, kaptan, ikinci kaptan ve başmühendisten müteşkil olacaktır.

Geleneksel gemilerde ticari çıkarlar kaptan tarafından gözetilip geminin durumu şirket merkezinden izlenirken, uzaktan kumanda edilen gemilerin kontrol merkezinde kurumsal temsilci bulundurulabilecek ve faaliyetler bu şekilde izlenebilecektir²¹⁷. Sayıları bir veya daha fazla olabilecek bu kişiler tüm kontrol merkezi personeline kullanılan standart akıllı koltuklarda bulunacak, fakat kendine özgü tasarlanmış arayüz sebebiyle ihtiyaç duyabileceği özet bilgilere ulaşabilecektir²¹⁸.

Kaptan ve ikinci kaptan aşağıda mahiyeti açıklanacak olan sayıları altıya ulaşabilen serdümenlerin amiri olarak, kendilerine sağlanan arayüz ve ekranlar sayesinde gemilerin durumu hakkında çok daha ayrıntılı bilgiye ulaşabilecek ve gerektiğinde emri altındaki

²¹¹ **Sözer** (2024) s.86.

²¹² **Wright** (2020) s.87-113.

²¹³ Konunun okuyucu açısından karmaşık hale getirilmemesi için, yazar tarafından ortaya koyulan yapı sadeleştirilerek okuyucuya aktarılmaktadır. Detaylı açıklamalar için bakınız: **Wright** (2020) s.111.

²¹⁴ **Wright** (2020) s.98-99,111-112.

²¹⁵ **Wright** (2020) s.112.

²¹⁶ **Wright** (2020) s.92.

²¹⁷ **Wright** (2020) s.97.

²¹⁸ **Wright** (2020) s.97, 98.

serdümenlerin kontrol ettiği gemilerin idaresini üstlenebilecektir²¹⁹. Geminin idaresini üstlenmediği zamanlarda ise kendisine tahsis edilen ekrandan emri altındaki serdümenlerin an itibariyle ilgilendiği gemiyi ve faaliyetlerini gerçek zamanlı olarak takip edebilecek ve arzu ettiğinde serdümenin ekranına aynen ulaşabilecektir²²⁰.

Başmakiniist ise mühendislik biriminin başı olarak gemilerde mevcut sistemlerin sağlıklı bir şekilde işlemlerini sağlamakla görevlidir²²¹. Sistemlerin durumları, arıza geçmişleri ve tamir süreçleri ile elde ettikleri verilere ulaşabilmesini sağlayan arayüze erişebilecektir ve olası arızaların tamiri için emri altındaki mühendisleri yönetecektir²²².

Operasyonel birimde yer alan en önemli kişinin ise serdümen olacağı belirtilmiştir. Uzaktan kumanda edilen gemilerin kontrolü, belirlenen rotanın korunması ve dümen komutalarının yerine getirilmesi kendisine tahsis edilen akıllı koltuk ve ekranlar vasıtası ile serdümen tarafından gerçekleştirilecektir²²³. Gemilerin kontrolünü sağlıklı bir şekilde ifa edebilmesi için serdümene rota, hız, sonraki rota değişikliği ve görüntüler sağlanmasının yanı sıra; geceleri ve görüşü kısıtlayan diğer durumlarda da kullanılmak üzere radar, LIDAR, sonar vb. sistemlerden bilgi akışı sağlanacaktır²²⁴. Kontrol merkezinde bulunan serdümenler aynı anda üç uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare edebilecektir²²⁵. Bir kontrol merkezinde aynı anda altı serdümen görev yapabilecek, yedinci bir akıllı koltuk ise vardiya değişimlerinde ve olası bir arıza durumunda kullanılmak üzere boş bırakılacaktır²²⁶.

Her ne kadar varsayımsal olsalar da teşkilatlanmaya ilişkin verilen örneklerde görüldüğü üzere, her bir örnekte geleneksel gemilerde kaptan benzeri bir kişinin bulunacağı öngörülmüştür. Kaptan benzeri bu kişinin rolünün belirlenmesi oldukça önemli bir konudur. Bu tez ile karada kurulmuş ve Wright tarafından belirlenen bir yapı ve teşkilatlanmaya sahip bir kontrol merkezinde çalışan ve gemiyi sevk ve idare eden kişi üzerinde incelemelerde bulunulacaktır. Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kaptan benzeri bu kişi, tez boyunca “uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi” olarak isimlendirilecektir.

²¹⁹ Wright (2020) s.99.

²²⁰ Wright (2020) s.99-101.

²²¹ Wright (2020) s.101.

²²² Wright (2020) s.101-102.

²²³ Wright (2020) s.103.

²²⁴ Wright (2020) s.103, 105.

²²⁵ Tam otonom gemilerde ise serdümenin altıya kadar geminin kontrolünü üstlenebileceği ifade edilmiştir.

²²⁶ Wright (2020) s.111.

²²⁶ Wright (2020) s.111.

1.3 Uzaktan Kumanda Edilen Gemilere Dair Doktrinde Yer Alan Bazı Hukuki Tartışmalar

1.3.1 Uzaktan Kumanda Edilen Gemiler Hukuki Anlamda “Gemi” Midir?

Otonom gemi türlerinden biri olan uzaktan kumanda edilen gemilerin tabi olacağı hukuki rejimin belirlenmesi için öncelikle statüsünün tayin edilmesi yerinde olacaktır. Doktrinde otonom gemilerin gemi sayılıp sayılamayacağına ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Bu tezin kapsamı TTK ile sınırlı olmakla birlikte DİK hükümleri de deniz hukuku açısından önemli bir konuma sahip olduğu ve doktrindeki çalışmalarda ele alındığı için ilgili hukuki tartışmalar açısından değerlendirilecektir. Uluslararası düzenlemeler kapsamında otonom gemilerin “gemi” olarak isimlendirilip isimlendirilemeyeceğine ilişkin tartışmalaraysa burada yer verilmeyecektir²²⁷.

Gemi, hukuki bir kavram olup; bir su aracının gemi olarak tanımlanması, hukuki hüküm ve sonuçlar doğurur²²⁸. Türk Hukuku’nda çeşitli düzenleyici metinlerde gemi için farklı tanımlara yer verilmiştir. Her bir kanuni düzenleme ile ulaşılmak istenen gaye farklı olabileceğinden, farklı araçları kapsamına almaları ve dolayısıyla farklı gemi tanımlarına yer

²²⁷ Otonom gemilerin uluslararası düzenlemeler bakımından ele alınışı için bakınız: **Allen, Craig H.** (2018) "Determining the Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles: Formalism vs functionalism" *Journal of Maritime Law and Commerce*, C.49, S.4, ss.477-514, s.480 vd.; **Li, Rui** (2019) "On the Legal Status of Unmanned Ships" *China Oceans Law Review*, C.2019, S.4, ss.165-190, s.169 vd.; **Veal, Robert/ Tsimplis, Michael/ Serdy, Andrew** (2019) "The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles" *Ocean Development & International Law*, C.50, S.1, ss.23-48, s.25 vd.; **Vio/ Brdar** (2022) s.144 vd. Diğer devletlerin ulusal mevzuatlar bakımından, ifade etmek gerekir ki kaptanın tanımında gemide bulunma hususuna vurgu yapanların azınlıkta olduğu ifade edilebilir. CMI İnsansız Gemiler Çalışma Grubu'nun 2017 yılındaki çalışmalarına göre, üye ülke deniz hukuku derneklerine gönderilen ankete katılan on dokuz ülkenin arasından on biri, mevzuatında gemi tanımına yer verildiğini belirtmiş; bunlardan sadece üçü (Brezilya, Çin ve Hırvatistan) mevzuatında, gemide bulunmanın, "kaptan" tanımının unsurları arasında yer aldığını ifade etmiştir. **Summary of Responses to the CMI Questionnaire on Unmanned Ships** CMI, <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Summary-of-Responses-to-the-CMI-Questionnaire.docx>>, s.3. Aynı yönde bakınız: **Baughen, Simon** (2019) "Who Is The Master Now? Regulatory and Contractual Challenges of Unmanned Vessels" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century*, 1.Baskı, New York, Informa Law from Routledge, ss.129-147, <<https://www.taylorfrancis.com/books/9780429642739>> s.e.t. 26.01.2022, s.131; **Bolat/ Koşaner** (2021) s.350. Tali kaynaklar da dikkate alındığında, mevzuatında gemide bulunma unsuruna yer verenlerin sayısının artabileceği yönünde bakınız: **Ciğer** (2020) s.474. Ayrıca bakınız: **Cartner, John A. C./ Fiske, Richard P./ Leiter, Tara L.** (2009) *The international law of the shipmaster*, London, Informa, s.239 vd.

²²⁸ **Demir** (2021) s.47.

vermeleri doğaldır²²⁹. Ayrıca Türk mevzuatında gemi kavramı dışında; deniz aracı, su aracı ve iç su aracı gibi kavramlara da yer verilmiştir²³⁰.

TTK’de gemi tanımına m. 931’de yer verilmiş olup, tanım şu şekildedir:

“(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.”

Buna göre, uzaktan kumanda edilen gemilerin TTK’ye göre gemi sayılabilmesi için aranan unsurların dörde ayrılarak değerlendirilmesi mümkündür²³¹.

Birinci unsur, suda²³² hareket etmeyi gerektiren bir amaca tahsis edilmiş bulunmaktır. Buna göre suda hareket etme amacına tahsis edilmeyen bir aracın bu maddeye göre gemi olarak tanımlanabilmesi mümkün değildir. Dolayısı ile sabit dubalar, sabit vinçler, şamandıraların; su üzerine kurulmuş köprüler, fenerler gibi yapıların²³³; petrol platformlarının²³⁴; su üzerine iniş veya su üzerinden kalkış yapan uçakların²³⁵ gemi olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Ayrıca deniz aracının hangi amaçla suda hareket etmeye tahsis edildiği önem arz etmemektedir; örneğin taşımacılık işlerine tahsis edilmesi ile kurtarma amaçlarına tahsis edilmesi, bu hükme göre gemi sayılma açısından bir fark meydana getirmeyecektir²³⁶. İnceleme konusu uzaktan kumanda edilen gemiler de suda hareket etmesini gerektirecek bir amaca tahsis edildiğinden, bu unsur açısından gemi olarak kabul edilebileceklerdir.

İkinci unsur, yüzme özelliği bulunmasıdır. Yüzme, bir cismin dengesini kaybetmeksizin suda hareket etmesi anlamına gelmekte olup bunu suyun üzerinde veya altında gerçekleştirilmesi önemsizdir; bu sebeple denizaltılar da gemi tanımındaki bu unsura

²²⁹ **Yazıcıoğlu** (2020) s.47; **Demir** (2021) s.47. Mevzuatta yer alan farklı tanımlamaların bazı sorunları vücuda getireceği yönündeki eleştiri ve farazi bir somut örnek için bakınız: **Süzel, Cüneyt** (2010) "*Türk Mevzuatında Gemi Tanımı*" Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, 2.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, ss.1615-1644, s.1643-1644.

²³⁰ İlgili düzenleyici metinler ve bunlara dair hukuki değerlendirme için bakınız: **Sözer, Bülent** (2014) *Deniz Ticareti Hukuku* 1.Cilt, 3.Baskı, İstanbul, Vedat Yayıncılık, s.15-17.

²³¹ **Yazıcıoğlu** (2020) s.48.

²³² e-TTK’de denizde hareket etme imkanı olarak yer alan ifade TTK ile suda hareket etme olarak değiştirilmiştir. Bu değişiklik ile seyrüsefere elverişli nehir, akarsu ve göl gibi iç sularda hareket eden araçlar da kanun kapsamında gemi kabul edilebilecektir. **Demir** (2021) s.50. TTK ile getirilen bu ve benzeri değişiklikleri eleştiren ve bu değişiklikler uygulanacaksa TTK’nin beşinci kitabının “Su Ticareti” ismini taşıması gerektiğini öne süren görüş için bakınız: **Sözer** (2014) s.17-19.

²³³ **Sözer** (2014) s.21; **Demir** (2021).

²³⁴ **Sözer** (2014) s.21.

²³⁵ **Topsoy** (2020) s.19; **Demir** (2021) s.50.

²³⁶ **Kara, Hacı** (2020) *Deniz Ticareti Hukuk*, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, s.46-47.

uyum sağlamaktadır²³⁷. Kanun metninde her ne kadar böyle bir unsura yer verilmişse de bu eleştirilere konu olmaktadır. Zira bir önceki unsura uyarınca suda hareket edecek bir araç, evleviyetle yüzme özelliğini de taşıyacaktı²³⁸. Uzaktan kumanda edilen gemilerin bu unsurla da uyumlu olacağı açıktır.

Üçüncü unsur ise pek küçük olmamasıdır. Bu unsur ile neyin kastedildiği açık olmamakla birlikte, doktrinde ifade edilen görüşlere göre bunun tespitinde denizcilik çevresindeki kabul ve görüşler esas alınacaktır²³⁹. Buna göre aracın genel geçer olarak deniz tehlikelerine dayanabilecek boyutta olması ile kendinden beklenen hizmeti ifa edebilecek boyutta olması gerektiğini ifade etmek mümkündür²⁴⁰. Dünyanın ilk uzaktan kumanda edilen gemisi olan Svitzer Hermod'un 28 metre, uzaktan kumanda edilmeyi de mümkün kılan dünyanın ilk elektrikli otonom gemisi YARA Birkeland'ın 80 metre uzunluğunda olması gibi örneklerden de görüldüğü üzere bir geminin uzaktan kumanda ediliyor olması, onun pek küçük olması sonucunu doğurmamaktadır. Bu sebeple uzaktan kumanda edilen gemilerin bu özelliği de taşıyabileceğini ifade etmek mümkündür. Bununla birlikte üçüncü ve dördüncü seviye otonom gemiler üzerinde insan bulundurmayaacağı ve üzerinde insan bulundurmanın beraberinde getireceği minimum küçüklükle bağlı olmayacağından, geleneksel gemilere kıyasla oldukça küçük ölçülerde tasarlanması mümkündür. Uzaktan kumanda edilen gemilerin böyle küçük ölçülerde tasarlanması halindeyse söz konusu unsura uymaması ve TTK anlamında gemi kabul edilmemesi mümkündür.

Dördüncü ve son unsur ise kendiliğinden hareket etmesi imkanına sahip olmasının gerekmemesidir. Yani ister kendi imkanlarıyla, isterse de bir başka aracın yardımıyla hareket etsin gemi sayılabilecektir²⁴¹. Her ne kadar bu unsur, gemi kavramının dar yorumlanması ihtimalinin ortaya çıkarabileceği sakıncaları gidermeye yönelikse de; e-TTK'nin yürürlükte olduğu dönemde dahi böyle bir unsura yer verilmesini gerekli kılacak bir tartışma bulunmadığından, madde hükmünde böyle bir ifadeye yer verilmesi isabetsiz olduğu ifade edilmiştir²⁴². Uzaktan kumanda edilen gemiler hakkında bu unsur yönünden de bir sorunla karşılaşılmayacaktır.

²³⁷ Topsoy (2020) s.18; Demir (2021) s.52.

²³⁸ Sözer (2014) s.20; Demir (2021) s.52.

²³⁹ Çağa/ Kender (2010a) s.47; Yazıcıoğlu (2020) s.49; Sözer (2014) s.22; Kara (2020) s.47; Topsoy (2020) s.19; Demir (2021) s.52.

²⁴⁰ Sözer (2014) s.22.

²⁴¹ Demir (2021) s.52.

²⁴² Demir (2021) s.52.

Sayılan özelliklerin geçici olarak kaybedilmesi, ilgili aracın gemi vasfını kaybetmesi sonucunu doğurmayacaktır²⁴³. Hangi olayın devamlılık arz ettiği hangisinin geçici nitelik taşıdığı ise her olayın kendi şartları içerisinde değerlendirilecektir²⁴⁴.

Bazı yazarlarca gemi olmanın unsurları arasında araç olmanın da sayıldığı görülmektedir²⁴⁵. Fakat bunun bir unsur olarak sayılmasının yerinde olduğunu ifade etmek güçtür. Zira bir olgunun unsurlarını tespit ederken ideal olan, içerisindeki unsurları kapsayıcı ve kapsamadığı unsurları ise dışta bırakıcı nitelikte olmasıdır. Bir unsur olarak ifade edilen araç olma olgusu ise herhangi bir cismi tanımlama dışında bırakmamaktadır. Bunun bir unsur olarak sayılması ardındaki sebebin, önceki kanun olan e-TTK’de yer alan bir unsurun yeni kanunla kaldırılmasını gözler önüne sermek olduğu ifade edilebilir. Çünkü TTK m. 931’deki hüküm incelendiğinde, bu maddenin e-TTK’de yer alan ve gemi sayılabilmek için tekne²⁴⁶ olma unsuru arayan düzenlemeden farklı olarak araç ifadesine yer verildiği görülmektedir. TTK’de isabetli şekilde araç ifadesinin tercih edilmesi ile geminin biçimsel özelliklerinden doğan tartışmalar son bulmuştur²⁴⁷. Yeni kanunun yazımı esnasında gerçekleştirilen kavram değişikliğinden dolayı, uzaktan kumanda edilen gemiler, sahip oldukları şekil önemsenmeksizin bu ifadeye uyum sağlayabileceklerdir.

Netice itibariyle; suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş, yüzebilen ve pek küçük olmayan her uzaktan kumanda edilen araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da TTK m. 931’e göre gemi sayılacaktır²⁴⁸. Zira madde hükmüne göre

²⁴³ **Çağa/ Kender** (2010a) s.47; **Yazıcıoğlu** (2020) s.49; **Demir** (2021) s.54.

²⁴⁴ **Sözer** (2014) s.21.

²⁴⁵ **Sözer** (2014) s.22-24; **Demir** (2021) s.49-50.

²⁴⁶ Tekne; içi boş olan, suyun altında veya üstünde yüzebilen ve insan veya yük taşıyabilen herhangi bir cismi ifade eder. **Çağa/ Kender** (2010a) s.46; **Demir** (2021) s.49. Sal, mavna, şat vb. teknesi olmayan araçların; E-TTK’ye göre gemi edilemeyeceği tartışmalı bir husustur. **Çağa/ Kender** (2010a) s.46-47; **Sözer** (2014) s.22-24.

²⁴⁷ **Yazıcıoğlu** (2020) s.48; **Demir** (2021) s.49-50.

²⁴⁸ Aynı yönde bakınız: **Arslan, Kazım Berkay** (2018) "*İnsansız Deniz Araçlarının Hukuki Rejimi*" *Lex Imperfecta*, C.3, s.6-7; **Sözer** (2019a) s.10-11; **Sözer, Bülent** (2020b) "*Mürettebatsız Gemiler "Unmanned Ships"*" (*Ed. Amasya, Serap*) Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu 18 Ocak 2019 İstanbul, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, ss.43-59, <<https://www.lexpera.com.tr/literatur/derleme-makaleler/YMK801Y2020M10VDERN9786257773379PS43PE59>>, s.55; **Yılmaz** (2021) s.108-109; **Ecemiş Yılmaz, Hatice Kübra** (2023) "*Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları*" Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.31, S.2, Selçuk Üniversitesi, ss.429-460, s.444. Diğer ülkelerin ulusal mevzuatlarında ve uluslararası düzenlemelerde de durumun benzer olduğu yönünde bakınız: **David, Paul** (2020) "*From Automation to Autonomy - Can the Law Keep up?*" *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, C.34, S.1, ss.1-14, s.9. TTK’deki tanımın ilk bakışta otonom gemileri de kapsar görünmesine rağmen, gemi adamlarının varlığına değinilmemesinin bilinçli bir tercih olmadığı; mevcut düzenlemenin, “kontrol merkezi + gemi” işbirliğini gerektiren yeni konsepti açıklamada yetersiz kalacağı yönündeki görüş için bakınız: **Helvacı/ Muran** (2022) s.41-43. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın da aynı görüşte olduğu yönünde bakınız: **Ecemiş Yılmaz** (2023) s.447.

gemide gemi adamlarının bulunması, -geminin tescili için gemi üzerinde mürettebat bulunmasını gerekli kılan Arjantin, Malta, İspanya, Brezilya ve Hırvatistan'ın aksine²⁴⁹- bir aracın gemi sayılma kıstasları arasında yer almamaktadır²⁵⁰. Bu sebeple, uzaktan kumanda edilen gemilere TTK'nin deniz ticareti ile ilgili hükümlerinin uygulanması, bu yönüyle mümkündür.

DİK'te ise açık bir gemi tanımına yer verilmemiş olup, konuya ilişkin olarak m. 2'de; kanunun uygulanması açısından sandal, mavna, şat, salapura ve benzerlerinin de gemi sayılacağı hükme bağlanmıştır. Kanunda açık bir tanım yapılmaması sebebiyle, bu kanunun uygulanması açısından gemi tanımını daha iyi anlamak için doktrinden faydalanmak yerinde olacaktır. Doktrinde DİK açısından gemi, suda hareket eden bir araç olarak tanımlanmıştır²⁵¹. Hem bu tanımlama hem de DİK'te sayılan araçların pek küçük olarak nitelendirilebilecek araçlar olduğu göz önüne bulundurulduğunda; DİK'in TTK ye göre daha kapsamlı bir gemi kavramını esas aldığını ifade etmek mümkündür²⁵².

Bununla birlikte, aynı maddede, bu kanunun hangi gemilerde çalışanlara uygulanacağı hakkında sınırlamaya yer verilmiştir. Bu sınırlama hakkında değerlendirmelerde bulunulmadan önce bir konuya daha açıklık getirmek faydalı olacaktır. Her ne kadar DİK m. 1'de ortaya konan ve aşağıda incelenecek olan sınırlamayla, gemi kavramı açısından bir değerlendirmede bulunulacaksa da; incelemeye konu maddede kanunun kapsamı, bu gemilerde hizmet akdi ile çalışan gemi adamları ve onların işverenleri olarak ifade edilmektedir. Uzaktan kumanda edilen gemilerde ise gemide çalışma olgusu söz konusu olmayacaktır. Bu sebeple kontrol merkezi personeli, -mevcut haliyle- DİK'in kapsamı dışında kalmaktadır.

Bir gemide çalışanların DİK'e tabi olması için gemide aranan şartların üç²⁵³ kısımda altında incelenmesi mümkündür²⁵⁴:

Birinci şart geminin; denizlerde, göllerde ve akarsularda çalıştırılmasıdır. Yukarıda ifade edildiği üzere, e-TTK'den farklı olarak, TTK ile getirilen değişiklikle "denizde" yerine

²⁴⁹ *Summary of Responses to the CMI Questionnaire on Unmanned Ships* s.2.

²⁵⁰ Sözer (2020b) s.52; Yılmaz (2022) s.108.

²⁵¹ Kar (2021) s.186-187; Yürekli, Sabahattin (2005) "Deniz İş Kanunu'nun Yer İtibarıyla Kapsamı" Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.9, S.1-2, ss.613-631, s.615.

²⁵² Süzel (2010) s.1620.

²⁵³ Yürekli (2005) s.619 vd.

²⁵⁴ Bununla birlikte aynı maddede yer alan hükme göre; Cumhurbaşkanı, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlar doğrultusunda, kanun kapsamını, kapsam dışında kalan gemilere, gemi adamlarına ve bu gemilerin işverenlerine kısmen veya tamamen genişletmeye yetkilidir.

“su üzerinde hareket” ifadesi tercih edilmiş; ve bu değişiklik, söz konusu unsur bakımından DİK’in kapsamına giren gemi tanımıyla da uyumlu hale gelmiştir²⁵⁵. Netice itibariyle, bir gemi sadece denizde çalıştırılması durumunda değil; aynı zamanda göllerde ve akarsularda hareket etmesi durumunda da -bu unsur bakımından- DİK’e tabi olacaktır. Uzaktan kumanda edilen gemilerin DİK’e tabiiyetinde bu bakımdan bir sorun göze çarpmamaktadır.

İkinci şart geminin Türk bayrağı taşımasıdır. Gemiler, ekonomik yönden ve ulusal güvenlik yönünden büyük öneme sahip olduklarından dolayı²⁵⁶, insanlar gibi hukuki birer kimliklere sahiptirler ve bu kimliğin unsurlarından biri de tabiiyetleridir²⁵⁷. Bir geminin tabiiyeti ise taşıdığı bayraktan anlaşılır²⁵⁸. İşte DİK m. 1’e göre, bir geminin bu kanuna tabi sayılabilmesi için Türk bayrağı çekmesi gerekmektedir. Hangi gemilerin Türk bayrağı taşıyabileceğine ilişkin DİK’te bir hükme yer verilmemiş olup, konu TTK’de düzenlenmiştir²⁵⁹.

TTK m. 940’ın birinci fıkrasına göre, “*Her Türk gemisi Türk bayrağı çeker*”. Hangi geminin Türk gemisi olarak kabul edileceği ise aynı maddenin ikinci fıkrasında düzenlenmiş olup “*Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir*”. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında ise birden fazla gerçek kişiye ait gemilere yönelik düzenleme yapılmış; paylı mülkiyet durumunda²⁶⁰ payların çoğunluğunun Türk vatandaşlarına ait olması, elbirliği mülkiyet durumunda ise²⁶¹ maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması koşuluyla geminin Türk gemisi olarak kabul edileceği ifade edilmiştir. Mülkiyete ilişkin diğer bir ihtimal ise geminin tüzel kişi mülkiyetinde olmasıdır. Gemi maliki bir tüzel kişi ise, bu durumda, herhangi bir türdeki geminin Türk gemisi sayılabilmesi için öncelikle tüzel kişinin Türk kanunları uyarınca kurulmuş olması gerekmektedir²⁶². TTK m. 940’ın dördüncü fıkrasına göre; tüzel kişiliğe sahip olan kuruluşlar, kurumlar, dernekler ve vakıflara ait gemilerin Türk gemisi sayılabilmesi için, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun

²⁵⁵ Kar (2021) s.186.

²⁵⁶ Yazıcıoğlu (2020) s.62. Gemilerin tabiiyetlerinin önemine ilişkin detaylı açıklama için bakınız: Demir (2021) s.82-83.

²⁵⁷ Kalpsüz, Turgut (1971) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s.133; İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.27.

²⁵⁸ Okay (1970) s.129; İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.27.

²⁵⁹ Yürekli (2005) s.620.

²⁶⁰ TMK m. 688’de paylı mülkiyet; birden çok kimsenin, maddî olarak bölünmüş olmayan bir şeyin tamamına, belli paylarla malik olması şeklinde tanımlanmıştır.

²⁶¹ TMK m. 701’de; kanun veya kanunda öngörülen sözleşmeler uyarınca oluşan topluluk dolayısıyla mallara birlikte malik olanların mülkiyeti, elbirliği mülkiyeti olarak tanımlanmış ve bu mülkiyet türünde, ortakların belirlenmiş payları olmadığı, her birinin hakkının ortaklığa giren malların tamamına yayıldığı belirtilmiştir.

²⁶² Yazıcıoğlu (2020) s.64.

Türk vatandaşı olması şarttır. Türk ticaret şirketlerine ait gemilerin Türk gemisi sayılabilmesi için ise, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması gerekmektedir. Anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde, ayrıca, payların çoğunluğunun nama yazılı olması ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı olması şartları da aranmaktadır. TTK m. 940'ın beşinci fıkrasında ise, donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemilere yönelik düzenlemeye yer verilmiştir. Hükme göre donatma iştiraki mülkiyetindeki gemilerin Türk gemisi sayılabilmesi için, payların yarısından fazlasına Türk vatandaşları sahip olmalı ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğu Türk vatandaşı olmalıdır.

Ayrıca TTK m. 941'de bir Türk gemisinin belirli hallerde yabancı bayrak çekebilmesi ve bir yabancı gemisinin belirli hallerde Türk bayrağı çekebilmesine ilişkin istisna hükmüne yer verilmiştir. Buna göre bir Türk gemisi, kendisine ait olması halinde Türk bayrağı çekilemeyecek kişilere, bir yıl ve üzeri süreyle kendi adlarına işletmek üzere bırakıldığı takdirde; söz konusu ülke mevzuatı imkan sağlıyorsa, malikin isteği üzerine, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın²⁶³ izniyle yabancı bayrak takabilir. Yine Türk gemisi olmayan bir gemi, Türk bayrağı çekebilecek kişilere, kendi adlarına işletmek üzere, en az bir yıl süre ile bırakıldığı takdirde; yabancı ülke mevzuatı buna engel oluşturmamak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları ile ilgili hükümlerine uyulmak ve malikin de rızası alınmış olmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının²⁶⁴ izniyle Türk bayrağı çekebilir.

Bu değerlendirmeler ışığında, geminin Türk bayrağı çekmesi hususunun, gemi üzerinde insan bulunması veya sevk ve idarenin buradan gerçekleştirilmesinden bağımsız olduğu görülmektedir. Bu sebeple, uzaktan kumanda edilen gemilerin Türk bayrağı taşıyabileceğini ve Türk bayrağı taşıması durumunda, -bu bakımdan- DİK'e tabi olabileceğini ifade etmek mümkündür.

Bir gemide çalışanların DİK'e tabi olması için aranan şartlardan üçüncüsü, geminin yüz veya daha fazla gros tonilatluk olmasıdır. Gros tonilato, geminin tüm kapalı alanlarının toplam hacmini ifade edip²⁶⁵, bir gros tonilato 2,83 m² değerindedir²⁶⁶. Uzaktan kumanda edilen gemi yeterli kapalı alana sahip olduğu takdirde, DİK'e tabi olmada bu yönden de bir

²⁶³ Kara (2020) s.60; Demir (2021) s.86.

²⁶⁴ Kara (2020) s.60; Demir (2021) s.87.

²⁶⁵ Yazıcıoğlu (2020) s.60.

²⁶⁶ Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, Ek III, Kural 15.

sorunla karşılaşmayacaktır. Bununla birlikte söz konusu şarta iki istisna getirilmiştir²⁶⁷. Bunlardan birincisi aynı işverene ait çeşitli gemilerin gros tonilatoları toplamının yüz gros tonilatoyu geçmesidir ki bu durumda bu gemilerden her biri DİK'e tabi gemilerden olacaktır. İkincisi ise gemilerin gros tonilatoları toplamı ne olursa olsun, işverenin beş veya daha fazla gemi adamı çalıştırmasıdır ki, bu durumda da işverenin gemilerinden her biri yine DİK'e tabi olacaktır. Bu beş gemi adamının ise aynı zamanda veya aynı gemide çalıştırılması zorunluluğu bulunmayıp; aynı işverene ait çeşitli gemilerde çalıştırılmaları veya vardiyalı olarak çalıştırılmaları hallerinde de her bir gemi adamı bu sayıya dahil edilecektir. Uzaktan kumanda edilen gemilerin bu şart açısından DİK'e tabi olup olamayacakları incelendiğinde, işverenin gemilerinin toplam gros tonilatosunun yüz veya daha fazla olması halinde, DİK'e tabi olabilecekleri sonucu ortaya çıkmaktadır. Yine işverenin beş veya daha fazla gemi adamı çalıştırması halinde, söz konusu gemi hakkında DİK hükümleri uygulanacak olup, kontrol merkezinde çalışan kişilerin gemi adamı sayılıp sayılamayacağı aşağıdaki başlıkta incelenecektir.

Görüldüğü üzere, DİK'e tabi bir gemi sayılmak için de gemide insan bulunması bir şart olarak ortaya konulmamaktadır. Bu sebeple denizlerde, göllerde ve akarsularda çalıştırılan; Türk bayrağı taşıyan; kendisi veya işverenin diğer gemileri ile toplamda yüz veya daha fazla gros tonilatoluk olan gemiler yer yönünden DİK'in tatbikine uygun niteliktedir. Bununla birlikte yukarıda belirtildiği üzere DİK'in kapsamı ilgili gemilerde çalışan kişilerle belirlendiğinden -kontrol merkezi karada bulunduğu müddetçe- kontrol merkezi personeline DİK'in uygulanması mümkün olmayacaktır.

1.3.2 Uzaktan Kumanda Edilen Gemi Ticaret Gemisi Midir?

Bir geminin ticaret gemisi olup olmaması ise bir diğer incelenmesi gereken konudur. Zira m. 935 uyarınca TTK'nin deniz ticareti ile ilgili hükümleri, aksi yönde istisna oluşturan hükümler saklı kalmak kaydıyla²⁶⁸, sadece ticaret gemilerine uygulanabilecektir. TTK m. 931'de ticaret gemisi şu şekilde tanımlanmıştır:

²⁶⁷ **Moral, Duygu** (2010) "*Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi: Bir İnceleme*" Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, s.31; **Kuzu, İdil** (2022) "*Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Yurda İadesi*" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, s.42.

²⁶⁸ Aynı maddede, Deniz Ticareti Kitabının "Kaptan" başlıklı kısmının istisnai olarak, "yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere" de uygulanacağı hükme bağlanmıştır.

“(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.”

Tanımdan anlaşılacağı üzere ticaret gemisinin ayırt edici unsuru, onun tahsis edildiği veya fiilen kullanıldığı amaçtır²⁶⁹. Bu amaç mevcut olduktan sonra, gerçekten ekonomik menfaatin elde edilmesi önem taşımadığı gibi²⁷⁰; söz edilen ekonomik menfaatin doğrudan veya dolaylı yolla elde edilmesi de ehemmiyeti haiz değildir²⁷¹. Buna göre suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş veya fiili olarak böyle bir amaçla kullanılan uzaktan kumanda edilen gemiler bu hükme göre ticaret gemisi sayılabilecektir²⁷².

1.3.3 Kontrol Merkezi Personeli Hukuki Anlamda “Gemi Adamı” Mıdır?

Kontrol merkezi personelinin gemi adamı olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği, önemli konulardan biridir. Zira bir kişinin gemi adamı statüsünde kabul edilmesi ile sahip olacağı hak ve yükümlülükler tayin edilecek, ayrıca donatanın bu kişinin fiillerinden doğan sorumluluğu da bundan etkilenecektir.

TTK’de gemi adamı m. 934’te tanımlanmış olup, “*kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler*” TTK hükümleri çerçevesinde²⁷³ gemi adamıdır. DİK’te de gemi adamı tanımına yer verilmiş olup m. 2’ye göre gemi adamı “*bir hizmet aktine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimseler*” anlamına gelir. Doktrinde ise bir kişinin gemi adamı sayılabilmesi için; o kişinin donatan ile akdettiği bir hizmet sözleşmesi ile gemide iş görmesi gerektiği ifade edilmektedir²⁷⁴. Diğer bir görüşte, bunlara ek olarak gerekli yeterlik belgelerine sahip olmak da gemi adamı sayılmanın bir şartı

²⁶⁹ Kalpsüz (1971) s.99; İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.24; Can (2003) s.24.

²⁷⁰ Yazıcıoğlu (2020) s.49-50.

²⁷¹ Doğrudan menfaat elde edilmesinden, yük veya yolcu taşıma gibi yöntemlerle gelir elde edilmesi; dolaylı menfaat elde edilmesinden ise kendi yükünü taşıyarak giderlerin düşürülmesi benzeri kullanımlar anlaşılır. Kalpsüz (1971) s.100; İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.24-25; Can (2003) s.24. Aynı yönde bakınız: Türkel (2021) s.594; Yılmaz (2022); Ecemiş Yılmaz (2023) s.444.

²⁷² Bunun yanında gemi adamı tanımına ilişkin bu hükme uymamasına rağmen, TTK m. 1062’nin uygulanmasında gemi adamı sayılacak kişiler de mevcuttur. TTK m. 934’te gemi adamı sayılmayan bir kişinin, TTK m. 1062’nin uygulanması açısından gemi adamı sayılabilmesi için; gemi adamlarının yerine gemi ile ilgili hizmetleri görmeleri ve genel olarak kaptanın emir ve talimatı altında bulunmaları gereklidir. Çağa/ Kender (2010a) s.144; Sözer (2019b) s.189-190. Kontrol merkezinde çalışan kişilerin, TTK m. 1062 açısından da gemi adamı sayılmayacağı yönünde bakınız: Türkel (2021) s.595.

²⁷⁴ Okay (1970) s.296; İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.150; Çağa/ Kender (2010a) s.143-144; Sözer (2020a) s.189.

olarak ortaya konulmuştur²⁷⁵. Başka bir görüşte ise donatan veya onun temsilcisi tarafından gemide istihdam edilen kişi olarak tanımlanmıştır²⁷⁶.

Gerek incelemeye konu iki kanun gerekse doktrinde yer alan tanımlar ışığında görülmektedir ki; gemide iş görme, gemi adamı sayılmak için ortak bir şart olarak ortaya konulmuştur. Tez kapsamında incelemeye konu edilen ve karada kurulan kontrol merkezinde çalışan personel bu şartı sağlamadığı için gemi adamı olarak nitelendirilemeyecektir²⁷⁷. Bununla birlikte kontrol merkezinin bir gemi üzerine kurulması halinde bu kişilerin gemi adamı olarak kabul edilmesi mümkün olabilecektir²⁷⁸.

Diğer bir yandan, incelemeye konu kanunların ortaya hazırlandığı tarihler ve dahi doktrinde yer alan tanımların ortaya konulduğu tarihler göz önüne alındığında; gemilerde otomasyona geçiş sürecinin ileri aşamalarından olan uzaktan kumanda edilen gemilerin kontrol merkezi personelinin, tanımlamaların kapsamına alınmaması doğal görünmektedir²⁷⁹. Zira bunların ortaya konulduğu tarihlerde -özellikle de özel hukuka tabi olacak işlerde- gemi dahilinde yerine getirilmesi gereken birtakım işlerin, uzaktan ifa edilebileceği bir gündem maddesi teşkil etmemekteydi.

Hal böyleyken; gemi adamı kavramının özde “*gemiye bağlı ve gemi hizmetlerinde çalışan kimselerin oluşturduğu organize birliğe dahil kimseler*”²⁸⁰ tanımı etrafında şekillendiği dikkate alındığında; kontrol merkezinde çalışan kişilerin de gemi adamı olarak tanımlanabilecek potansiyeli taşıdıklarını ifade etmek mümkündür. Zira -her ne kadar fiziken gemide bulunmamanın getireceği kimi farklılıklar bulunmaktaysa da- bu kişiler gemilerin sevk ve idaresinde çalıştıklarından hem gemiye bağlı hem gemi hizmetlerinde çalışan kimselerdir, hem de bu özellikleri taşıyan kişilerden mürekkep organize bir yapıya dahildirler.

²⁷⁵ Kar (2021) s.131.

²⁷⁶ Can (2003) s.231.

²⁷⁷ Türkel (2021) s.595-596.

²⁷⁸ Bülent Sözer, *Unmanned Ships and the Law* (New York: Informa Law from Routledge, 2024), 101. Kontrol merkezinin gemi üzerinde bulunması oldukça düşük bir ihtimal olduğunu ifade etmek mümkündür.

²⁷⁹ Yılmaz (2021) s.143.

²⁸⁰ Çağa/ Kender (2010a) s.144.

1.3.4 Uzaktan Kumanda Edilen Geminin Sevk ve İdaresini Üstlenen Kişi Hukuki Anlamda “Kaptan” Mıdır?

Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak nitelendirilip nitelendirilememesi, tabi olacağı hukuki rejimin belirlenmesi açısından oldukça önemlidir. Bu yüzden, daha önce kaptanın tanımlanmasına ilişkin ortaya konan hükümler ışığında, uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin kaptan sayılıp sayılmayacağı incelenmelidir.

Türk Hukuku’nda TTK ve DİK’te kaptan kavramına dair düzenlemelerin bulunduğu; TTK’de, kaptanın gemi adamlarından olması dışında bir ifadeye yer verilmediği; DİK’te ise gemiyi sevk ve idare eden kimse veya zorunlu hallerde ona vekalet eden kimse olarak tanımlandığı; doktrinde ise kimi yazarlarca gemiyi sevk ve idare eden kişi olarak tanımlanırken, kimi yazarlarca da buna ek olarak ehil, yani yeterlik belgelerine sahip kişi olarak tanımlandığı ifade edilmişti²⁸¹. Buna göre kaptan tanımının TTK’ye göre, DİK’e göre ve doktrinindeki diğer görüşlere göre incelenmesi mümkündür.

TTK’ye göre inceleme yapıldığında, her ne kadar kanun hükmünde tanımlamaya yer verilmemişse de; bir kişinin kaptan olabilmesi için, TTK m. 934 uyarınca gemi adamı olması ve dolayısıyla gemi adamı tanımına uyması gerektiği görülmektedir. Yukarıda tüm kontrol merkezi personeli için açıklanan sebeplerle, -başka bir gemi üzerindeki kontrol merkezinde çalışması hariç- kaptan da gemi adamı kabul edilemeyecektir. Bu nedenle uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin TTK anlamında kaptan olarak nitelendirilmesi mümkün olmayacaktır.

DİK m. 2’de kaptan tanımı olarak ortaya konan “*gemiyi sevk ve idare eden kimse veya zorunlu hallerde ona vekalet eden kimse*” ifadesinde, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak nitelendirilmesine engel bir ifade yer almamaktadır. Zira uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi de gemiyi sevk ve idare edecektir, yine zorunlu hallerde ona vekalet eden kontrol merkezi personelinin de bu tanıma göre kaptan kabul edilmesi mümkündür. Bununla birlikte, aynı maddede yer verilen ve yukarıda detaylı olarak incelenen gemi adamı tanımı, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin bu kanun açısından da kaptan sayılmasına engel teşkil eder niteliktedir. TTK’deki hükme benzer şekilde ve yukarıda

²⁸¹ Bakınız: 1.1 numaralı başlık.

açıklandığı üzere, gemi adamı tanımında “gemide çalışma” olgusuna yer verilmiştir. Bu sebeple DİK açısından da uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan sayılması, hükmün mevcut haline göre mümkün olmayacaktır.

Netice itibarıyla mevcut düzenlemeler ışığında TTK ve DİK açısından gemi adamı olarak kabul edilemeyen uzaktan kumanda edilen gemilerin kaptanının, bu kanunlar açısından kaptan sayılması da mümkün değildir²⁸². Ancak bu kanunların, geleneksel gemiler ve dolayısıyla bu gemilerde çalışan gemi adamları göz önüne alınarak oluşturulduğu dikkate alınmalı²⁸³; söz konusu hükümlerin gerçekten fiziki olarak gemide çalışmayan kişileri bilinçli olarak kapsam dışında tutup tutmadığı amaçsal yönden incelenmelidir.

Bu kapsamda, kaptan tanımına ilişkin doktrinde ortaya konan unsurlar gözden geçirildiğinde, fiziken gemide bulunmanın bunlar arasında değerlendirilmediği görülmektedir. Bu sebeple uzaktan da olsa gemiyi sevk ve idare edecek olan uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak nitelendirilmesi, kanun koyucunun sözüne olmasa da işin özüne uygun düşmektedir. Kaldı ki IMO bünyesinde otonom gemilerin sevk ve idaresini üstlenen kişi hakkında yürütülen hukuki tartışmalarda, bu kişinin kaptan olarak isimlendirilmesi kanaati ifade edilmektedir²⁸⁴. İngiliz Hukukunda uzaktan kumanda edilen gemilere yönelik düzenlemeler getiren Workboat Code’da da bu kişi benzer şekilde kaptan olarak isimlendirilmiştir²⁸⁵.

1.3.5 Sonuç

Yukarıdaki değerlendirmelerde; uzaktan kumanda edilen gemilerin TTK çerçevesinde gemi kabul edilebilmesine bir engel olmadığı; kontrol merkezinde çalışan kişilerin bu kanunlar açısından gemi adamı ve kaptan sayılamayacağı; bununla birlikte gemi adamı ve kaptan kavramlarının özü açısından, -kendilerine özgü birtakım farklılıklarla da olsa- bu kavramlara dahil edilmeye elverişli oldukları ifade edilmiştir.

²⁸² **Ciğer** (2020) s.476; **Gözüyeşil, Fevzi Fırat** (2021b) “İnsansız Deniz Araçları Bağlamında Kaptanlık ve Kılavuz Kaptanlığın Hukuki Geleceği” (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.503-526, s.511; **Yılmaz** (2022) s.143-144.

²⁸³ **Yılmaz** (2022) s.143.

²⁸⁴ *Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session* (2023) s.Ek 1.

²⁸⁵ *The Workboat Code Edition 3 The Safety of Small Workboats and Pilot Boats – A Code of Practice* (2023) s.279-280.

Bu uyumsuzluğun giderilmesi için izlenmesi mümkün iki yol bulunmaktadır. Bunlardan birincisi mevcut kanunlarda bir değişiklikle kontrol merkezinde çalışanların bunlara tabi kılınmasıdır. Böylece tez kapsamında değerlendirilen TTK'nin gemi adamı ve kaptan kavramlarının kapsamı genişletilecek; uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi ve diğer kontrol merkezi personeli, bu kanunların uygulanması bakımından kaptan ve gemi adamı gibi muamele görecektir. Buna karşın, geleneksel gemiler göz önünde bulundurularak kaleme alınmış bu kanunların, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tamamıyla uygulanmasının ne kadar doğru olduğu tartışmaya açıktır. Uygulanması amaçsal veya lafzi olarak uygun düşebilecek hükümler olabileceği gibi; biri veya ikisi yönünden de tatbiki mümkün olmayan hükümler de olabilecektir.

İzlenebilecek diğer bir yöntem; uzaktan kumanda merkezinde faaliyet gösterecek uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi ve diğer personel hakkında yeni bir mevzuat çalışmasının yürütülmesi olarak ortaya çıkmaktadır. Daha önce açıklandığı üzere, IMO tarafından da bu yöntem tercih edilmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da otonom gemilere ilişkin bazı konularda yeni mevzuat çalışması yürütülmesi eğilimindedir²⁸⁶. Yeni bir mevzuat çalışmasının yürütülmesiyle mevcut mevzuatta değişiklik yapmanın getireceği yukarıda ifade edilen dezavantajın bertaraf edilmesi mümkündür.

Bir noktada bir husus ayrıca değinilmeye değerdir. Mevzuattaki düzenlemeler hakkında çalışmalar yürütülerek gerekli değişikliklerin gerçekleştirilmesi mümkündür; bununla birlikte teamül kuralları farklılık arz etmektedir. Teamül kurallarının genel niteliğine benzer şekilde, denizcilikte mevcut bulunan teamül kurallarının da doğası gereği aşamalı olarak ortaya çıkacağını veya değişime uğrayacağını öngörmek mümkündür. Fakat otonom gemilere dair gelişmelerin hızla yaşanması ve bu gemilerin deniz güvenliği açısından tehlike oluşturabilecek olması, teamül kurallarının oluşmasını beklemeyi makul olmaktan çıkarmaktadır. Uzaktan kumanda edilen gemilerin kullanımının hızla yaygınlaşması ve bu alanda kuralların mevcudiyetine ihtiyaç duyulması halinde, teamül kurallarının oluşumuna mevzuat düzenlemeleri ile yol göstericilik yapılması mümkün olabilir.

Hangi yol tercih edilirse edilsin, kaptan ve gemi adamlarına halihazırda uygulanan hükümlerin yeni çalışmalar için önemli bir başlangıç noktası oluşturacağı, reddedilemez bir gerçektir. Zira bu hükümlerin güçlü ve zayıf yönleri, on yıllar süren uygulamalar neticesinde

²⁸⁶

Ecemiş Yılmaz (2023) s.450.

ortaya çıkmış; gerek mahkeme kararları gerekse doktrin vesilesiyle haklarında büyük bir külliyat oluşmuştur. Bu sebeple, tezin devamında; kaptanın görev, yetki ve yükümlülüğüne dair TTK ve DİK hükümlerinin uzaktan kumanda edilen gemilerin kaptanına tatbik edilip edilemeyeceği detaylı olarak incelenecektir.



2 TÜRK TİCARET KANUNUNDA YER ALAN KAPTANA DAİR DÜZENLEMELERİN UZAKTAN KUMANDA EDİLEN GEMİNİN SEVK VE İDARESİNİ ÜSTLENEN KİŞİYE UYGULANABİLİRLİĞİNİN İNCELENMESİ

2.1 Özen Yükümlülüğü

Kaptanın özen yükümlülüğü TTK m. 1088’de düzenlenmiş olup; bu madde hükmünde kaptanın, ifası kendine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesi başta olmak üzere tüm işlerinde, tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorunda olduğu ifade edilmiştir.

Tedbirli kaptanın mahiyeti hakkında mevzuatta bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Konuya ilişkin doktrindeki eserler incelendiğinde ise bu kavramın; görevlerinin bilincinde olan, yeterli derecede bilgi, yetenek ve tecrübeye sahip kaptan olarak tanımlandığı görülmektedir²⁸⁷. Bunun yanında görevini yerine getirirken gerekli tüm özeni gösteren kaptan olarak da tanımlanmayan görüş de mevcuttur²⁸⁸. Tedbirli kaptan kavramının ortaya konulmasıyla, kaptanın işlerini yerine getirirken sergilemesi gereken dikkat ve özen, objektif bir ölçüye bağlanmış olmaktadır²⁸⁹.

Kaptanın tedbirli bir kaptan olarak işlerini yerine getirip getirmediğinin tespitinde ise somut olayın ve denizciliğin gerekleri dikkate alınacaktır²⁹⁰. Bu itibarla; kamu hukuku veya özel hukuk düzenlemelerinin, bizzat akdettiği veya ifası kendisine düşen sözleşme hükümlerinin ve denizcilik teamüllerinin kendisine yüklediği görevleri tamamen veya gereği gibi yerine getirmeyen kaptan; tedbirli bir kaptan gibi hareket etmiş olmayacaktır²⁹¹.

İşte kaptan, aşağıda belirtilecek görevlerini yerine getirirken ve yetkilerini kullanırken tedbirli bir kaptan gibi hareket etme yükümlülüğü altındadır.

²⁸⁷ İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.134; Yazıcıoğlu (2020) s.311; Demir (2021) s.262-263.

²⁸⁸ Sözer (2014) s.283.

²⁸⁹ İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.133-134; Çağa/ Kender (2010a) s.198-199.

²⁹⁰ Yazıcıoğlu (2020) s.311. Anı kararlarla harekete geçilmesi gereken beklenmedik tehlikeli hallerde her yanılma kusurlu hareket olarak kabul edilemez. Çağa/ Kender (2010a) s.199. Kaptanın özen yükümlülüğüne ilişkin yargı kararlarından örnekler için bakınız: Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 23.05.2006, 2006/5005 E., 2006/6073 K.; Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 17.06.2021 tarihli ve 2019/5142 E., 2021/5169 K.; Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 25.02.2015 tarihli ve 2014/17455 E., 2015/2566 K..

²⁹¹ Çağa/ Kender (2010a) s.199.

Kaptanın özen yükümlülüğüne ilişkin TTK m. 1088 hükmünün uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanmaya elverişli olup olmadığınısa iki açıdan incelemek mümkündür. Bunlardan birincisi amaçsal yönden, ikincisi ise lafzi yönden incelemedir.

Mevcudiyeti ile bilinç, bilgi, yetenek, tecrübe ve özen gibi yönlerden kaptandan beklenenleri objektif hale getiren tedbirli kaptan kavramının; uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi açısından da tatbik edilmesi amaçsal olarak uygun olacaktır. Zira aynı kaptanda olduğu gibi uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi de geminin sevk ve idaresini üstlenecek, gemideki eşyalar üzerinde tasarrufta bulunabilecek ve gemiyle ilgili kişilere emir verebilecektir. Bunları yerine getirirken ise kendisinden beklenenler açısından bir standart belirlenmesi gerekecektir. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi, deniz hukukunun yeni ortaya çıkan bir kavramı olduğundan; hak, görev, yetki ve sorumluluklarının sınırları henüz belirsizlikler taşımaktadır. Örneğin birçok gemi için aşağıda açıklanacak görevleri aynı anda ifa etmesi gerekebilecektir. Bu sebeple gerek mevzuattaki düzenlemeler gerekse teamül kuralları açısından, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye ilişkin bu belirsizlikler üzerinde kapsamlı çalışmalar yürütülmesi gerekmektedir -ki işbu tezin temel amacı da bu belirsizliklerin yönlerinin giderilmesinde katkı sağlamaktır-.

Hüküm lafzi açıdan incelendiğinde ise gemide çalışma ile ilişkilendirilebilecek bir ifadeye yer verilmediği, yine bu yükümlülüğün gemi dışından ifasına mâni bir yaklaşım sergilenmediği görülmektedir. Bu sebeple ilgili hükmün lafzi açıdan da uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye ifasında bir sorun yaşanmayacağını ifade etmek mümkündür.

2.2 Görevleri²⁹²

TTK m. 1088 uyarınca tüm işlerinde ve özellikle ifası kendine yüklenen sözleşmelerin yerine getirilmesinde özenli bir kaptan olarak hareket etmesi gerektiği belirtilen kaptanın görevleri TTK m. 1090-1102 arasında düzenlenmiştir.

²⁹² Bu başlık altında yer alan görevler “TTK, Beşinci Kitap, Üçüncü Kısım, C) Görevleri” başlığı altında düzenlenmiştir. Bu başlık altında yer alan başlıklardan biri de m. 1095’te düzenlenen “V-Kaptanın gemi zabitlerine danışması”dır. Bu madde her ne kadar “C) Görevleri” başlığı altında yer almakta ise de bu maddenin kaptana herhangi bir görev yüklememekte olması, bilakis sorumluluğuna ilişkin açıklama

Aşağıda detaylı olarak açıklanacak olmakla birlikte, bu görevlerin iki ana gaye etrafında şekillendiğinin ifade edilmesi mümkündür. Bunlardan birincisi denizde güvenlik ve selametın sağlanması, ikincisi geminin ve taşıdığı yükün korunmasıdır²⁹³.

2.2.1 Geminin Elverişliliğine Dikkat Etme

Kaptanın geminin elverişliliğine²⁹⁴ dikkat etmesine ilişkin görevleri TTK m. 1090 ve 1091’de düzenlenmiştir.

“Geminin denize ve yola elverişli olup olmadığına dikkat etme” başlıklı m. 1090’da; kaptanın yola çıkmadan evvel²⁹⁵ geminin denize ve yola elverişli olmasını sağlamak ve ayrıca gemiye, gemi adamlarına ve yüke ilişkin belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorunda olduğu ifade edilmiştir.

Denize ve yola elverişlilik kavramlarının tanımları TTK m. 932’de kendine yer bulmuştur. Maddeye göre denize elverişlilik, tamamıyla anormal nitelikli tehlikeler²⁹⁶ hariç tutulmak kaydıyla geminin esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı suyun²⁹⁷ doğurabileceği tehlikelere karşı koyabilmesini ifade ederken; yola elverişlilik²⁹⁸ ise,

getiriyor olması hasebiyle bu başlık altında ele alınmamış, kaptanın sorumluluğuna ilişkin başlık altında değerlendirilmiştir.

²⁹³ **Sözer** (2014) s.282. Yazar aynı sayfada ikinci gayeye m. 1102 ve 1112’nin örnek gösterilebileceğini ifade etmiştir.

²⁹⁴ Bir geminin elverişli sayılabilmesi için beklenen standartların teknik gelişmeler ışığında değiştiği yönünde bakınız: **Sözer, Bülent** (1975) Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, 1.Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s.30.

²⁹⁵ Bu görevin sadece yolculuğun başlamasından önce değil, yolculuk başladıktan sonra da mevcut olduğu yönünde bakınız: **Ersözlü, Cenk Murat** (2000) Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu, 1.Baskı, İstanbul, Beta Basım, s.47-48.

²⁹⁶ Geminin normal nitelikli tehlikelere karşı koyabilmesi gerekir. Şüphesiz bununla kastedilen, sadece denizin sakin ve müsait olduğu zamanlar olmayıp; yağmurlu ve fırtınalı günleri de kapsar. Kötü hava şartlarından hangisinin normal nitelikli, hangisinin ise anormal nitelikli olduğu; yine genel olarak geminin denize elverişli olup olmadığı; denizcilik çevresinin görüşlerine göre belirlenir. **Kalpsüz** (1971) s.109-110; **Okay** (1970) s.338; **Ersözlü** (2000) s.49; **Cömert, Venüs** (2022) Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, s.34-35. Anormal tehlike ibaresinin mücbir sebep manasında kullanıldığı yönünde bakınız: **Sözer** (1975) s.27-28; **Can** (1998) s.35-36.

²⁹⁷ Madde gerekçesinde bu ifadenin, gerçekleştirilecek yolculuğa bağlı olarak nispi şekilde yani somut yolculuk koşulları dikkate alınarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. **Akıncı, Sami** (1968) Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul, Sermet Matbaası, s.96-97; **Sözer** (1975) s.28-29; **Kalpsüz** (1971) s.109; **Can** (1998) s.35-36; **Ersözlü** (2000) s.49; **Çağa, Tahir/ Kender, Reyagan** (2010b) Deniz Ticareti Hukuku 2.Cilt, 10.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, s.19; **Topsoy** (2020) s.33; **Yazıcıoğlu** (2020) s.346; **Demir** (2021) s.68; **Cömert** (2022) s.33-34.

²⁹⁸ Geminin yola elverişli olmasının ilk şartı, denize elverişli bulunmasıdır. **Kalpsüz** (1971) s.117; **Ersözlü** (2000) s.50; **Topsoy** (2020) s.37; **Demir** (2021) s.69. Böylece yola elverişlilik, denize elverişliliğin tamamlayıcısı niteliğindedir. **Sözer** (2014) s.417.

tamamıyla anormal nitelikteki tehlikeler hariç tutulmak kaydıyla²⁹⁹; teşkilatı³⁰⁰, yükleme durumu³⁰¹, yakıtı³⁰², kumanyası³⁰³, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı³⁰⁴ bakımından çıkacağı yolculuğun doğurabileceği tehlikelere karşı koyabilecek yeterliliğe sahip olmasını ifade eder.³⁰⁵

Geminin denize veya yola elverişli olmadığını tespit etmesi halinde kaptan, yola çıkmayarak durum hakkında donatanı bilgilendirmek ve geciktirilmeksizin alınması gerekli önlemleri derhal almak ile yükümlüdür³⁰⁶.

Belirtmek gerekir ki kanun maddesinde yer alan “yola çıkmadan önce” ibaresi, geminin bulunduğu limandan ayrılarak başka bir limana hareket etmesini ifade etmenin yanında; aynı liman içerisinde geminin rıhtımlar arasında hareket etmesini de kapsamaktadır³⁰⁷.

Maddede “gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgeler” olarak anılan belgeler ise borda evrakı olarak isimlendirilir³⁰⁸. Konuya ilişkin olarak GDBY’de de düzenlemelere yer verilmiştir. Mezkûr yönetmeliğin “Gemi işleticileri ile gemi kaptanların yükümlülükleri” başlıklı 21. Maddesinde; gemi işleticilerinin ve kaptanların, ulusal veya uluslararası düzenlemelerde gemide bulundurulması istenen bütün belgelerin veya bunların tasdikli nüshalarının, geminin kolayca görülebilecek ve erişilebilecek bir yerinde kaptanın muhafazası altında bulundurmak zorunda olduğu ifade edilmiştir. GDBY m. 61’de gemilerde

²⁹⁹ Yola elverişlilik kavramından da nispi manada elverişlilik anlaşılmalıdır. **Akıncı** (1968) s.102; **Kalpsüz** (1971) s.117; **Çağa/ Kender** (2010b) s.19; **Sözer** (1975) s.28-29.

³⁰⁰ Bu ifade ile kastedilen, geminin kullanım amacına yönelik tüm gerekli teçhizata sahip olması olup; bunun kapsamı ise geminin tahsis amaç, geminin büyüklüğü ile yolculuğun şartlarına göre belirlenir. **Akıncı** (1968) s.99; **Kalpsüz** (1971) s.117; **Cömert** (2022) s.54.

³⁰¹ Bu ifadeden, taşıma kapasitesini aşacak miktarda gemiye yükleme yapılmaması ile yükleme ve istifleme işlemlerinin geminin dengesini bozacak şekilde yapılmaması anlaşılır. **Akıncı** (1968) s.101; **Kalpsüz** (1971) s.117; **Yazıcıoğlu** (2020) s.346.

³⁰² Bu ifadeden, akaryakıtını yanında; yağ ve su benzerleri de girer. Yakıtın yolculuğun sonuna kadar yetecek miktarda olması şart olmayıp, yolculuğun söz konusu aşaması için yeterli miktarda alınması kafidir. **Akıncı** (1968) s.100; **Okay, M. Sami** (1962) Deniz Ticareti Hukuku 2.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, Sermet Matbaası, s.74; **Kara** (2020) s.224; **Cömert** (2022) s.54-55.

³⁰³ Bu ifadeden de sadece gıda değil, gerekli mutfak eşyaları ve tıbbi araç gereci ile ilaçlar da anlaşılır. **Akıncı** (1968) s.100-101.

³⁰⁴ Bir geminin gemi adamları bakımından elverişli sayılması için Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge’de belirtilen keyfiyet ve kemiyette gemi adamı ile donatılmış olması gerekir. **Yazıcıoğlu** (2020) s.346-347.

³⁰⁵ Denize ve yola elverişlilik kavramları hakkında detaylı bilgi için bakınız: **Okay** (1962) s.72-75; **Akıncı** (1968) s.95-102; **Kalpsüz** (1971) s.107-120; **İzveren/ Franko/ Çalık** (1994) s.174-175; **Çağa/ Kender** (2010b) s.17-18; **Sözer** (2014) s.367-368; **Yazıcıoğlu** (2020) s.346-347; **Kara** (2020) s.223-225; **Cömert** (2022) s.33-79.

³⁰⁶ **Yazıcıoğlu** (2020) s.304; **Demir** (2021) s.254.

³⁰⁷ **Yazıcıoğlu** (2020) s.304.

³⁰⁸ **Okay** (1970) s.154; **Kalpsüz** (1971) s.166-167; **Elbek, Ahmet Göker** (1992) Deniz Hukuku, 1.Baskı, İzmir, Ege Üniversitesi Basımevi, s.39; **Demir** (2021) s.254; **Çağa/ Kender** (2010a) s.90.

bulunması gereken başlıca belge ve dokümanların listesinin yönetmelik ekinde yer aldığı belirtilmiştir.

“Geminin yüklemeye ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme” başlıklı m.1091’in birinci fıkrasında ise; kaptanın yükleme ve boşaltma ekipmanlarının kullanım amaçlarına uygun durumda olması, buna ek olarak özel istifçiler tarafından yapıldığı durumda dahi istifin denizcilikte geçerli olan standartlara uygun olarak yapılmasına dikkat etmesi zorunluluğu hükme bağlanmıştır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise kaptanın; geminin aşırı şekilde yüklenmemesine, gemide yeterli safra bulunmasına ve ambarın yüklenmek istenen eşyayı kabule ve eşyanın muhafazasına uygun olması zorunluluğu ortaya konulmuştur.

Kaptana yüklenen bu görev ile geminin yüke elverişliliğini³⁰⁹ sağlamanın kastedildiğini ifade etmek mümkün olup³¹⁰ bazı yazarlarca TTK m. 1090 ve 1091 bir bütün olarak “kaptanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli olmasını denetleme veya dikkat etme yükümlülüğü” başlığı altında incelendiği görülmektedir³¹¹.

Madde hükmünden de anlaşılacağı üzere; navlun sözleşmesine koyulan birtakım kayıtlar ile yükleme, istif, sabitleme ve boşaltma gibi işlerin taşıyana ait olmaması halinde dahi kaptan yükümlülükten kurtulamaz. Bununla birlikte kaptanın bu durumdaki -yani yükleme, istif, sabitleme ve boşaltmanın bir yüklenici tarafından ifa edilmesi halindeki- m. 1091’den doğan yükümlülüğü, geminin denize ve yola elverişliliğini sağlamak ile sınırlı olup bunlara halel getirmeyen hatalardan dolayı kaptana kusur yüklenemeyecektir³¹².

Bu iki madde (TTK m. 1090 ve 1091) ile kaptana hem donatanın hem taşıyanın hem diğer yükle ilgililerin hem de gemide bulunan gemi adamı ve diğer kişilerin menfaatlerini koruyan ciddi ve kapsamlı bir görev yüklenmektedir³¹³.

³⁰⁹ Yüke elverişlilikten; geminin eşyanın kabulüne, taşınmasına ve eşyanın denizden kaynaklananlar dışındaki diğer taşıma tehlikelerinden korunmasına elverişli olması anlaşılır. Yüke elverişlilik kavramı hakkında detaylı bilgi için bakınız: **Okay** (1962) s.75; **Kalpsüz** (1971) s.121; **Akıncı** (1968) s.102-103; **Çağa/ Kender** (2010b) s.18-19; **Sözer** (2014) s.368-369; **Kalpsüz** (1971) s.121; **İzveren/ Franko/ Çalık** (1994) s.175; **Yazıcıoğlu** (2020) s.347; **Kara** (2020) s.225; **Cömert** (2022) s.80-123.

³¹⁰ **Atamer** (2013) s.434-435.

³¹¹ **Güvenç** (2021) s.58; **Akyol, Cafer Sadık** (2022) Kaptanın Hukuki Sorumluluğu, 1.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, s.30.

³¹² **Yazıcıoğlu** (2020) s.305-306. İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, T. 09.09.2021, E. 2019/120, K. 2021/357; İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, T. 08.12.2020, E. 2018/536, K. 2020/346. Geminin dengesini bozan hatalı istifin, gemiyi yola elverişsiz hale getireceği yönünde bakınız: **Kara** (2020) s.224-225.

³¹³ **Sözer** (2019b) s.310.

TTK m. 1090 ve 1091’de yer alan görevlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından ifa edilip edilemeyeceği incelenirken, konunun ikiye ayrılarak değerlendirilmesi mümkündür. Bunlardan birincisi, geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini kontrol etme görevi; ikincisi ise borda evrakının gemide bulunmasına dikkat etme görevidir³¹⁴.

Geminin sefere elverişliliğine dikkat etme, kaptanın sorumluluğundadır ve geleneksel gemilerde kaptan bizzat gemide incelemelerde bulunmaktadır. Bunun yanında elverişliliği denetleme ve gerektiğinde bunu sağlamak için önlemler alma görevini yerine getirirken, donatanın teknik elemanlarını ve gemi klas kuruluşlarını içine alan kişi ve kuruluşların yardımına başvurabilmektedir³¹⁵.

Otonom gemilerin -ve bunun bir türü olan uzaktan kumanda edilen gemilerin- sefere elverişli olup olmadığı ise çeşitli tartışmalara konu olmaktadır. Tüm bu tartışmalar, ayrı bir çalışmayı gerektirecek kadar kapsamlı olduğundan; uzaktan kumanda edilen gemilerin sefere elverişli olup olmadığına dair görüşler bu çalışmada genel hatlarıyla ifade edilmekle yetinilecektir.

Bir görüşte, ulusal ve uluslararası düzenleyici metinlerde sefere elverişlilik tanımı içerisinde, yeterli mürettebat ile donatılma ibarelerine yer verildiği; fakat uzaktan kumanda edilen gemilerde ve tam otonom gemilerde gemi üzerinde mürettebat bulunmadığından bahisle, bu tip gemilerin sefere elverişli kabul edilemeyeceği ifade edilmektedir³¹⁶. Aksi yöndeki görüşte, otonom gemilerin tahsis amacı doğrultusunda kullanılması için gemi üzerinde gemi adamı bulunması gerekmediğinden bahisle; bu gemilerde gemi adamı bulunmamasının, sefere elverişsizliğe yol açmayacağı belirtilmiştir³¹⁷. Diğer bir görüşte ise

³¹⁴ Her ne kadar burada, borda evrakının gemide bulunması ayrıca yazılmışsa da, bunun sebebi incelemede kolaylık sağlamasıdır. Gemide bulunması zorunlu olan evraklar olmadan gemi yola çıkamayacağından, bu evrakların gemide bulunması, yola elverişliliğe ilişkin bir husustur. Bu belgeler tamamlanmadan yola çıkılamayacağı yönünde bakınız: **Kalpsüz** (1971) s.119; **Çağa/ Kender** (2010a) s.90.

³¹⁵ **Ersözlü** (2000) s.47; **Çağa/ Kender** (2010a) s.190.

³¹⁶ **Kampantais, Nikolaos** (2016) "Seaworthiness in Autonomous Unmanned Cargo Ships", Rotterdam, Erasmus University Rotterdam, <<http://rgdoi.net/10.13140/RG.2.2.23001.11369>> s.e.t. 26.01.2022, s.42-44; **Veal, Robert/ Tsimplis, Michael** (2017) "The Integration of Unmanned Ships Into The Lex Maritima" Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly, C.2, ss.303-335, s.319-320; **Sözer** (2019a) s.11; **Sözer** (2020a) s.1363-1367.

³¹⁷ **Carey, Luci** (2017) All Hands Off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships, Rochester, NY, Social Science Research Network, <<https://papers.ssrn.com/abstract=3025882>> s.e.t. 14.02.2022, s.3-10; **Kontaxaki, Klimanthia/ Alexandropoulou, Vera** (2023) "Safety and Seaworthiness Challenges of MASS in the Shipping and Port Sector" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.119-138, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t.

otonom gemilerin sefere elverişli sayılabileceği yöndeki görüşün tatbik edilebilir olmasına karşın, bu hükümlerin uygulanmasının ideal olmadığı öne sürülmüştür³¹⁸. Yine gemilerin sefere elverişliliğinin mahiyeti stabil bir kavram olmayıp, tarihsel süreç içerisinde değişim ve gelişim gösterdiği, otonom gemilerin -özellikle de uzaktan kumanda edilen gemilerin- bu tarihsel akış içerisinde gelecekte sefere elverişli kabul edilebileceği de öne sürülmüş³¹⁹; mevcut düzenleyici metinlerde yer alan sefere elverişlilik kavramının, otonom gemiler açısından yeniden düzenlenmesi gerektiği ifade edilmiştir³²⁰.

Her ne kadar literatürde aksi yönde görüşler mevcutsa da³²¹, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin ayrı bir kontrol merkezinde bulunacağı uzaktan kumanda edilen gemilerde kendisinin bu yükümlülüğünü gemide bulunan sensörler ve ölçüm cihazları vasıtasıyla yerine getirebileceğini³²², görevini yerine getirirken -geleneksel gemilerdeki kaptana benzer şekilde- donatanın teknik elemanlarından ve başkaca kişi ve kuruluşlardan yardım alacağını ifade etmek mümkündür³²³. Kaldı ki aksi yöndeki görüşlerde de donatanın kıyıdaki temsilcilerinin ve teknik elemanlarının bu süreçte görev alabileceklerini ifade edilmektedir³²⁴. Bu gerekçelerle konuya ilişkin hükümler aynen muhafaza edilebilecektir³²⁵.

16.11.2023, s.131-135; **Andaç Keser, Cemre** (2023) "*Taşıyanın Başlangıçta Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü*" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta, Süleyman Demirel Üniversitesi, s.102.

³¹⁸ **Ciğer** (2020) s.480-481; **Ciğer, Selim** (2023) "*Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler*" Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, C.9, S.2, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, ss.219-232, s.224.

³¹⁹ **Yılmaz, Mustafa** (2020) "*Legal Assessment of Seaworthiness in Autonomous Cargo Ships: Is It Time for a Change?*" Dehukam Deniz Hukuku Dergisi, C.3, S.2, Kaynak/Source URL: <https://legal.com.tr/dergi/denizhukukudergisiE-posta:/Email/>, ss.803-866, s.849-850; **Nalbant** (2021) s.439.

³²⁰ **Nalbant** (2021) s.438-439; **Uzunmehmetoğlu/ Elmacioğlu** (2021) s.573, 580; **Helvacı/ Muran** (2022) s.70.

³²¹ **Gözüyeşil** (2021b) s.516. Hırvat Hukukunda ticari amaçla kullanılan insansız hava araçları hakkındaki düzenlemelerden yola çıkarak ortaya konulmuş olan; uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin fiziken gemiye giderek bizzat elverişliliği kontrol etmesi veya başka birinin bu kontrolü yapması akabinde geminin yola çıkmasının mümkün olduğu; gemi ile kaptan her zaman aynı limanda bulunmayacağından, bu görevin gemi acentesi tarafından yerine getirilmesinin uygun olacağı yönündeki görüş için bakınız: **Vojković, Goran/ Milenković, Melita** (2020) "*Autonomous ships and legal authorities of the ship master*" Case Studies on Transport Policy, C.8, S.2, ss.333-340, s.338.

³²² **Remote and Autonomous Ships: The Next Steps** Rolls Royce, <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/%20customers/marine/ship-intel/rr-ship-intel-aawa-8pg.pdf>> s.e.t. 16.11.2023b; **Veal/ Tsimplis** (2017) s.315-316. Otonom gemilerin kullanımının charterparti formlarını önemli ölçüde ihlal etmeyeceği yönünde ayrıca bakınız: **Baughen, Simon** (2021) "*Unmanned Vessels and International Conventions for the Carriage of Goods by Sea*" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.81-98, s.98.

³²³ **Ciğer** (2020) s.481.

³²⁴ **Gözüyeşil** (2021b) s.516.

³²⁵ **Ciğer** (2020) s.479; **Gözüyeşil** (2021b) s.515.

Ayrıca belirtmek gerekir ki otonom gemilerin otomasyona elverişlilik ve iletişimasyonuna yönünden de elverişli olması gerektiği yönünde görüş de mevcuttur³²⁶. Uzaktan kumanda edilen gemilerin yeni tür elverişlilikler sağlamasına yönelik kanun değişiklikleri gerçekleştirildiği takdirde uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin bu yeni değişikliklere de dikkat etme yükümlülüğü söz konusu olabilecektir.

Borda evrakı ile ilgili olarak ise öncelikle belirtmek gerekir ki, uzaktan kumanda edilen gemilerde gemi adamı bulunmayacağından, birtakım evrakın gemide yazılı olarak tutulması bir anlam ifade etmeyecek; bu sebeple borda evrakının fiziksel olarak gemide bulunması değil, elektronik olarak oluşturulması, muhafaza edilmesi ve ilgili mercilere sunulması uygun olacaktır³²⁷. Nitekim otonom gemiler hakkında uluslararası düzenleyici metinleri inceleyen IMO da bu konuya dikkat çekerek³²⁸ üçüncü seviye otonom gemilerin aşamalı olarak kullanıma gireceğinden bahisle bu süre zarfında kontrol merkezi personelinin görevlerinin incelenmesi ve elde edilen verilere binaen yeni düzenlemelerin oluşturulmasının uygun olacağı ifade etmiş, Elektronik Sertifikaların Kullanımına İlişkin Kılavuz İlkeler isimli FAL Sirkülerinin³²⁹ şu an için yeterli olduğu yönünde görüş belirtilmiştir³³⁰. IMO tarafından otonom gemiler ile ilgili olarak 1 Ocak 2025 tarihinde zorunlu olmayan, 1 Ocak 2028 tarihinde ise zorunlu bir düzenlemenin yürürlüğe konulması yönünde daha önce zikredilen hedefler göz önüne alındığında veri toplanmasına ilişkin bu sürecin kısa vadede sonuçlanması gerektiğini ifade etmek mümkündür.

Bu nedenle borda evrakı ile ilgili olarak incelemeye konu madde metninde gerçekleştirilmesi gereken değişiklik bu evrakın gemide bulunması zorunluluğunun kaldırılmasına yönelik olabilecektir.

³²⁶ Sözer (2024) s.73.

³²⁷ Van Hooydonk (2014) s.415; Baughen (2019) s.137; Rødseth, Ørnulf Jan/ Frøystad, Christian/ Meland, Per Håkon/ Bernsmed, Karin/ Nesheim, Dag Atle (2020) "The Need for a Public Key Infrastructure for Automated and Autonomous Ships" IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, C.929, IOP Publishing, <<https://dx.doi.org/10.1088/1757-899X/929/1/012017>> s.e.t. 16.11.2023, s.1-2; Ciğer (2020) s.479-480.

³²⁸ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.7. Borda evrakının elektronik ortamda muhafazasına imkan tanıyan değişikliklerin yapılması gerektiği yönünde bakınız: Baughen/ Tettenborn (2021) s.19-20, 23.

³²⁹ *Guidelines for the Use of Electronic Certificates* (2016) IMO.

³³⁰ *Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)* (2021) s.32, 64, 79-80.

2.2.2 Yabancı Mevzuata Uyma ve Gemiye Harp Kaçağı Mal Yükleme

Kaptanın yabancı bir ülkede bulunduğu sırada o ülke devletinin mevzuatına uyma yükümlülüğü TTK m. 1092’de düzenlenmiştir.

Hükme göre bir kaptan; yabancı ülke sınırları içerisinde bulunduğu durumda kolluk, vergi ve gümrüğe ilişkin olanlar başta olmak üzere o ülkenin mevzuatına uymak zorundadır. Mevzuata uyulmaması neticesinde bir zararın ortaya çıkması durumunda ise kaptan, zararı tazmin etmekle yükümlüdür.

Madde başlık ve içeriğinde kaptanın hususen “yabancı” mevzuata uymak ile yükümlü olması ibaresine yer verilmesi, Türk mevzuatına uyma yükümlülüğü olmadığı anlamına gelmemekte olup kendini yabancı mevzuatı bilmekten sorumlu saymayabileceği ihtimaline karşı vurgulama maksadıyla tercih edilmiştir³³¹.

Yine aynı maddenin devam eden hükmünce kaptan, gemisine harp kaçağı niteliğinde olduğunu bildiği veya bilmesi gereken eşyaları gemiye yüklemeyecek olup, yüklemesi sebebiyle doğan zararı da tazmin edecektir.

Gemiler, denizde seyirleri sonucu farklı devletlerin egemenlik sahalarında bulunabileceği ve uzaktan kumanda edilen gemilerde de bu durum değişmeyeceğinden; yabancı ülke mevzuatına uyma yükümlülüğünün uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişi için de uygulanmasının amaca uygun düşeceğini ifade etmek mümkündür. Zira daha önce ifade edildiği üzere kaptanın görevleri denizde güvenlik ve selametin sağlanması ile geminin ve taşıdığı yükün korunması etrafında şekillenmektedir³³². Hal böyleyken ulusal mevzuattaki düzenlemeler gibi yabancı mevzuattaki düzenlemelere uymanın da temelde geminin bulunduğu yer merkezli olacağını ifade etmek mümkündür. Harp kaçağı mal yükleme yükümlülüğü de benzer bir durumdadır.

Her ne kadar bu maddede yer alan yükümlülükler amaçsal yönden uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiki genel olarak uygunsu da uzaktan kumanda edilen gemiler açısından birtakım farklılıklar taşıdıklarını ifade etmek mümkündür.

Maddenin birinci fıkra hükmü, uzaktan kumanda edilen gemilerin kaptanına uygulanabilirliği açısından değerlendirmeye tabi tutulduğunda bazı sorunlar ortaya

³³¹ Göknil (1954) s.125.

³³² Sözer (2014) s.282. Yazar aynı sayfada ikinci gayeye m. 1102 ve 1112’nin örnek gösterilebileceğini ifade etmiştir.

çıkılmaktadır. Öncelikle, madde hükmü kaptanın gemide bulunduğu varsayımı ile kaleme alındığından, kaptanın yabancı bir ülkede bulunması halinde o ülke mevzuatına uymasından bahsetmektedir. Geleneksel gemilerde kaptan gemide bulunduğu hangi mevzuata tabi olunacağı konusunda belirsizlik yaşanmamaktadır. Bununla birlikte, uzaktan kumanda edilen gemilerde kaptan gemiden başka bir yerde bulunacağından, farklı haller ortaya çıkabilecektir³³³. Bu haller; geminin Türk egemenliğindeki bir alanda, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin ise yabancı devlet egemenliğindeki bir alanda bulunması; geminin yabancı devlet egemenliğindeki bir alanda, kaptanın ise Türk egemenliğindeki alanda bulunması; hem geminin hem de kaptanın aynı yabancı devlet egemenliğindeki bir alanlarda bulunması; geminin ve kaptanın farklı yabancı devletlerin egemenliğindeki alanlarda bulunması olarak sıralanabilir.

Sayılan haller göz önünde bulundurulduğunda, kaptanı bulunduğu ülke mevzuatına uymakla görevlendiren bu hükmün, uzaktan kumanda edilen gemilerde; geleneksel gemilerden farklı bir sonuç ortaya çıkardığı görülmektedir. Hükmün uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiki için ise öncelikle yabancı ülke mevzuatına tabi olmada kaptanın bulunduğu yerin mi, yoksa geminin bulunduğu yerin mi esas alınacağının netleştirilmesi gerekmektedir.

Hüküm incelendiğinde, kaptandan genel olarak ilgili yabancı mevzuata uymasının beklendiği; bununla birlikte kolluk, vergi ve gümrük kurallarının ise özellikle vurgulandığı görülmektedir. Vurgulanan bu hususlar dikkate alındığında ilgili hükümle kaptanın şahsıyla ilgili bir durumun değil, gemi ile taşıdığı yük ve yolcularla ilgili hususların yabancı mevzuata uygun olması gerektiği anlaşılmaktadır. Bu durumda hükmün, -kaptanın değil- geminin egemen yetkileri altında bulunduğu devlet mevzuatına uymakla yükümlü tutulacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir³³⁴. Bununla birlikte daha önce ifade edildiği üzere geminin üzerinde bulundurduğu suların kıyı devletini doğrudan ilgilendirmeyen kontrol merkezinin sağlaması gereken standartlar, kaydedileceği sicil, satış ve ipotek gibi işlemler konusunda kontrol merkezi ve personelinin kontrol merkezinin bulunduğu ülke hukukuna tabi olacağını ifade etmek mümkündür³³⁵.

³³³ **Ciğer** (2020) s.482.

³³⁴ Söz konusu görevin, uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin bulunduğu yer merkezli değerlendirmesi için bakınız: **Ciğer** (2020) s.482. Karada kurulmuş bir kontrol merkezinin genel olarak kontrol merkezinin kurulduğu ülke hukukuna tabi olacağı yönünde bakınız: **Sözer** (2024) s.99-100.

³³⁵ **Sözer** (2024) s.99-100.

Birinci fıkra hükmü ile ilgili ikinci sorun ise yabancı ülke mevzuatlarının içeriğine ilişkindir. Uzaktan kumanda edilen gemilerde sevk ve idareyi sağlayan kişi gemide bulunmayacağından, kaptanın gemide bulunmasını gerekli kılan veya ancak gemide bulunarak yerine getirebileceği fiillere ilişkin hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiki mümkün olmayacaktır³³⁶.

Bu durum neticesinde esasen iki yaklaşım ortaya konabilir. İlk yaklaşımda, diğer ülke mevzuatına uyma yükümlülüğü tamamen kanundan çıkarılabilir. Bununla birlikte geminin diğer bir devletin egemen yetkileri altında bulunduğu sırada o ülke mevzuatına uyması, deniz ticaretinin doğası gereği olduğundan; kanundan lafzen çıkarılması uygulamada bu yükümlülüğün sona ermesi sonucunu doğurmayacaktır. Bu sebeple mevcut hükmü muhafaza etmek ve diğer devletlerin de uzaktan kumanda eden gemileri göz önünde bulunduracak şekilde mevzuatlarını güncellemelerini teşvik etmek şeklindeki ikinci yaklaşım, daha uygun bir yöntem olarak ortaya çıkmaktadır.

İkinci fıkra ile kaptana yüklenen gemiye harp kaçağı niteliğinde mal yüklememesine ilişkin düzenlemenin otonom gemilere tatbiki mümkün olmayan bir yönü göze çarpmamaktadır. Zira kaptanın ilgili yükün harp kaçağı olduğunu bilmesi veya bilmesinin mümkün olması halinde sorumluluğu söz konusu olduğundan, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi ancak gemide bulunacak sensörler veya başka yöntemler vasıtasıyla bu imkana sahip olması durumunda sorumlu tutulabilecektir.

2.2.3 Yola Çıkma

Kaptanın uygun koşullar sağlandıktan sonra gecikmeksizin yola çıkma zorunluluğu TTK 1093'de düzenlenmiştir.

Hükme göre kaptan elverişli ilk fırsatta gecikmeye sebep olmaksızın yola çıkmak ile yükümlüdür. Yola çıkış zamanı belirlenirken starya ve sürastraya süreleri de göz önünde bulundurulacaktır³³⁷. Belirtmek gerekir ki elverişli ilk fırsatta ibaresi yelkenli gemilerin kullanıldığı dönemlerden kalma bir biçimde uygun rüzgârın beklenmesini ifade etmekteyken³³⁸ günümüzde yola çıkmaya engel olan -grev vb. gibi- her türlü dış etkenin ortadan kalkması şeklinde anlaşılması mümkündür.

³³⁶ **Ciğer** (2020) s.482.

³³⁷ **Okay** (1970) s.339.

³³⁸ **Sözer** (2019b) s.311.

Yukarıda zikredilen maddeye göre, hastalık ve benzeri bir sebep ile gemiyi yönetememesi söz konusu olsa bile kaptan; yolculuğun başlamasını veya devamını geciktiremez. Böyle bir durumda donatan ile iletişime geçme imkanına sahipse durumu derhal kendisine bildirerek donatanın cevabı kendisine ulaşınca kadarki sürede gerekli önlemleri almak, böyle bir imkân yok ise başka bir kişiyi yerine kaptan olarak bırakmak zorundadır.

Kanunda açıkça belirtilmemekle birlikte kaptanın kendisi yerine başka bir kişiyi kaptan bırakması, gemide ikinci kaptanın bulunmaması durumunda söz konusu olacaktır. Zira ikinci kaptan, kaptanın mazereti halinde onun doğal halefi olarak yerine geçer ve donatan tarafından başka bir kaptan tayin edildiği takdirde, bu kişi gemiye ulaşınca kadar kaptanlık vazifesini ifa eder³³⁹.

Yine aynı maddeye göre, seçiminde kusurlu olmadığı müddetçe kaptan; kendisine vekalet eden kişinin fiillerinden sorumlu değildir.

TTK m. 1093'deki hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbikinde bir sorun yaşanmayacağı ifade edilmesi mümkündür³⁴⁰. Zira denizcilikte zamanın ekonomik açıdan büyük önem taşıması ve olası gecikmelerin büyük zararlar doğurabilmesi, uzaktan kumanda edilen gemilerin kullanımı ile değişmeyecek olup; geminin elverişli ilk fırsatta yola çıkması, ayrıca kaptanın rahatsızlanması gibi buna engel olabilecek durumlar için çözüm yollarının ortaya konulması önemini sürdürecektir. Lafzi olarak incelendiğinde, madde hükmünde uzaktan kumanda edilen gemilere tatbikte sorun oluşturacak bir ibare göze çarpmamaktadır.

Bununla birlikte uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin yerine vekil bırakması konusunda ise bazı farklılıklar söz konusu olabilecektir. İlk olarak, yukarıda kaptanın yerine bir başka kişiyi vekil bırakmasının ancak ikinci kaptanın bulunmaması halinde söz konusu olacağı; ikinci kaptanın, kaptanın doğal vekili olduğu ifade edilmişti. İlgili hüküm uzaktan kumanda edilen gemiler açısından incelendiğinde, kontrol merkezinde ne kadar personelin bulunacağı ve bunların nasıl bir teşkilatlanma yapısı içerisinde bulunacağına ilişkin teknik gelişmelerin takip edilmesi gerekmektedir. Zira geleneksel gemilerde mevcut olan teşkilatlanma yapısı³⁴¹ ve bu yapılanmada görev alan

³³⁹ **Göknil, Mazhar Nedim** (1946) Deniz Ticareti Hukuku, 3.Baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, s.138.

³⁴⁰ **Ciğer** (2020) s.482-483.

³⁴¹ Geleneksel gemilerde teşkilatlanma yapısına ilişkin şema için bakınız: **Kar** (2021) s.143.

güverte ve makine zabitlerinin, uzaktan kumanda edilen gemilerde aynen korunması mümkün olmayabilir. Böylece, mevzuatta ikinci kaptan olarak da ifade edilen birinci zabitin³⁴², uzaktan kumanda edilen gemilerde kimi ifade edileceği önem arz etmektedir. Kontrol merkezindeki teşkilatlanma daha önce ifade edilmiş olan ve *Wright* tarafından belirtilen şekilde olduğu takdirde ikinci kaptanın mevcudiyeti devam edecektir ve bu hükmün uygulanması açısından bir sorunla karşılaşılmayacaktır.

İkincisi, tam zamanlı olarak gemide bulunan ve her an geminin sevk ve idaresinden sorumlu olan kaptandan farklı olarak, kontrol merkezi personelinin vardiyalı bir biçimde çalışabileceği ifade edilmektedir³⁴³. Bu sebeple hastalanma vb. sebeple vekil kaptan bırakılırken; kontrol merkezinde bir vardiyada sadece bir kişi bulunuyorsa, sonraki vardiyada görev yapan uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin geminin sevk ve idaresini devralması; kontrol merkezinde bir vardiyada birden fazla kişi çalışıyorsa, sonraki vardiyanın kaptanı gelene kadar, kontrol merkezinde çalışan personel içerisinde -kendilerine özgü yeterlik belgelerine sahip- bir kişinin, vekil kaptan bırakılması uygun olabilecektir.

2.2.4 Gemide Hazır Bulunma

Kaptanın belirli koşullarda gemide hazır bulunması gerekliliği TTK m. 1094'te düzenlenmiştir.

Hükme göre kaptan yükleme başladıktan sonra ve boşaltma bitmeden önce ikinci kaptan ile aynı zamanda gemiden ayrılamayacaktır. Geminin güvenli olmayan bir limanda veya demirleme yerinde bulunması halinde ise bu görevin müddeti yüklemenin öncesinde ve boşaltmanın sonrasına da genişletilecektir.

Zikredilen madde hükmüne göre, belirtilen zaman diliminde, zorunlu bir sebebe istinaden gemiden ayrılması gerektiğinde kaptan; zabitler veya tayfalar arasından uygun bir kişiyi yerine vekil bırakmakla yükümlüdür. Kaptan, seçmedeki kusuru dışında vekilinin fiillerinden sorumlu olmayacaktır³⁴⁴.

³⁴² İkinci kaptanın, birinci zabiti ifade ettiği yönünde bakınız: **Ersözlü** (2000) s.67.

³⁴³ **Deketelaere, Pol** (2017) "*The Legal Challenges of Unmanned Vessels*" Master Of Science in Maritime Science, Gent, Universiteit Gent, s.20; **Baughen** (2019) s.146; **Rødseth/ Nesheim/ Rialland ve diğerleri** (2023) s.364.

³⁴⁴ **Ersözlü** (2000) s.67.

Maddenin son fıkrası hükmüne göre ise yakın bir tehlikenin bulunması veya geminin denizde bulunması halinde gemiyi terk etmesini haklı kılan bir zorunluluk olmadığı müddetçe kaptan, gemide kalmak ile yükümlüdür.

Batma veya karaya oturma tehlikesi karşısında geminin bütünüyle terk edilmesi halinde kaptanın gemiyi en son terk edeceğine ilişkin TTK’de bir hüküm bulunmamaktadır. Bunula birlikte denizcilik teamüllerine göre kaptan durumu acil bir durum söz konusu olmadıkça donatana bildirmeli, gemide yolcular mevcut ise tahliyesi için tüm gerekli önlemleri almalı, birtakım evrak ve kıymetli eşyaları gemiden kurtarmak üzere yönlendirdiği mürettebatın da tahliyesini sağlamasının akabinde gemiyi terk etmelidir³⁴⁵. Hatta kurtarılması mümkün olan can ve malların kurtarılmasını, kaptanın yaşamından öne koyması gerektiği de öne sürülmüştür³⁴⁶.

Her ne kadar bu madde ile kaptana yüklenen görev mevcut haliyle uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından tatbiki uygun değilse de bazı değişikliklerin gerçekleştirilmesinin ardından tatbiki uygun³⁴⁷ ve hatta gereklidir. Zira hükümden anlaşılacağı üzere, söz konusu madde ile görevinin ve/veya riskin bulunduğu; yükleme ve boşaltma süresince, geminin güvenli olmayan bir limanda veya demirleme yerinde bulunduğu zamanda ve yakın bir tehlikenin varlığı halinde yahut denizde bulunduğu sırada kaptanın gemide göreve hazır bulunması sağlanmaktadır. Bu haller uzaktan kumanda edilen gemiler için de aynı görev ve/veya risk söz konusu olduğundan kaptanın göreve hazır bulunması sağlanmalıdır. Bu sebeple gerekli lafzi değişiklikler yapılarak maddenin amacı muhafaza edilmelidir.

Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye kaptanına tatbiki en mümkün olmayan görevlerden olarak görünmesine rağmen lafzi olarak pek az bir değişiklik bu madde uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilir niteliktedir. Yapılması gereken değişiklikler üç kısımda incelemek mümkündür³⁴⁸.

Bunlardan birincisi madde başlığıdır. Yukarıda zikrettiğimiz üzere madde amaçsal olarak incelendiğinde risk faktörünün yüksek olduğu anlarda gemideki nihai sorumlu kişi

³⁴⁵ **Cartner/ Fiske/ Leiter** (2009) s.149-150. Kaptanın işveren vekili statüsü göz önünde bulundurularak acil durum planı oluşturma yükümlülüğü olduğu ve böyle bir durumda plan uyarınca mürettebatın tahliyesini sağlaması gerektiği hakkında bakınız: **Güvenç** (2021) s.62.

³⁴⁶ **Göknil** (1946) s.140.

³⁴⁷ **Ciğer** (2020) s.483-484.

³⁴⁸ Hırvat hukukunda benzer nitelikli bir öneri için bakınız: **Vojković/ Milenković** (2020) s.337-338.

olan kaptanın göreve hazır bulunması amaçlanmaktadır. Bu durumda gemide bulunmasını gerekli kılan başlık yerine görevi başında bulunmasına yönelik bir başlık aynı işlevleri sağlayacak, madde başlığını da uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilebilir hale getirecektir.

İkincisi ise ilk fıkrada yer alan gemiden ayrılamama ifadesidir. Bu hükmün de görevi başından ayrılamama biçiminde değiştirilmesi yukarıda belirtildiği üzere bu madde hükmünü hem geleneksel gemilerdeki kaptan hem de uzaktan kumanda edilen gemilerdeki kaptan açısından tatbik edilebilir kılacaktır.

Son olarak ise üçüncü fıkrada yer alan gemiden ayrılmasını haklı kılan zorunluluğa ve gemide kalmakla yükümlü olmasına ilişkin ifadelerdir. Maddenin mevcut haliyle uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiki mümkün değildir. Bu ifadelerin de görevi başından ayrılmasını haklı kılan zorunluluk ve göreve hazır bulunmakla yükümlü olma ifadeleri ile değiştirilmesi halinde madde uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanabilir hale gelecektir. Böyle bir yaklaşım; üzerinde insan bulunmayan gemilerin üçüncü ve dördüncü seviyeler arasında geçişli olması³⁴⁹, yani kimi zaman yapay zekâ tarafından kimi zamansa kontrol merkezindeki kişi tarafından sevk ve idare edilmesi halinde; kontrol merkezindeki kişinin ilgili gemiye odaklanmasını ve göreve hazır bulunmasını gerekli kılmaya da³⁵⁰ uygun olacaktır.

2.2.5 Gemi Jurnalinin Tutulmasını Sağlama³⁵¹

Gemi jurnalini tutulmasına ilişkin yükümlülük TTK m. 1096 ve 1097’de düzenlenmiştir.

³⁴⁹ **Ciğer** (2020) s.470.

³⁵⁰ **Ciğer** (2020) s.483.

³⁵¹ TTK’de kaptanın görevlerinin sayıldığı kısımda gemi jurnalini başlığı altında her ne kadar “Tutma yükümlülüğü” olarak anılmışsa da madde içeriğinden bu defteri tutma yükümlülüğünün şahsen kaptan üzerinde olmadığı anlaşılmaktadır. Bu sebeple kaptanın buradaki yükümlülüğünü gemi jurnalini tutma olarak adlandıran yazarlara katılmak güçtür. Bakınız: **Aybay, Atilla/ Aybay, Aydın/ Aybay, Gündüz/ Aybay, Rona** (1998) Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, 1.Baskı, İstanbul, Aybay Yayıncılık, s.561; **Kara** (2020) s.131; **Güvenç** (2021) s.63. Bazı yazarlar tarafından kaptanın bu yükümlülüğünün gemi jurnalinin tutulmasına nezaret etmek minvalinde ifade edildiği görülmektedir. Bu yönde bir yaklaşım da genel kural olan gemi jurnalinin ikinci kaptan tarafından tutulması için doğru olsa da madde metnindeki istisnai düzenlemelerden olan gemi jurnalinin kaptan tarafından tutulduğu durumu kapsam dışında bırakmaktadır. Bakınız: **Yazıcıoğlu** (2020) s.307; **Akyol** (2022) s.81; **Okay** (1970) s.340; **Demir** (2021) s.256. Bu sebeple kaptanın buradaki yükümlülüğünü gemi jurnalinin tutulmasını sağlamak olarak isimlendiren yazarlara katılarak başlık bu yönde ortaya konulmuştur. Zira böyle bir ifade hem jurnalini başkası tarafından tutulması halinde kaptanın nezaret etmesini, hem de kaptan tarafından bizzat tutulmasını kapsar niteliktedir. Bakınız: **Can** (2003) s.237.

“Tutma yükümlülüğü” başlıklı m. 1096’da, bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemiler hariç bütün gemilerde tutulması gereken gemi jurnaline, her yolculukta safra veya eşya yüklenmesiyle başlamak üzere belirli hususların yazılması gerektiği ifade edilmiştir. Jurnalın ne zamana kadar tutulacağına ilişkin ise bir ifadeye yer verilmemiştir. Bunun sebebi ise jurnalın ne zamana kadar tutulmasının gerekeceğinin öngörülemez oluşudur³⁵². Aynı maddede gemi jurnalinin kaptan gözetiminde ikinci kaptan tarafından tutulacağı, ikinci kaptanın mazereti halinde bizzat kaptan tarafından veya onun gözetiminde ehil bir gemi adamı tarafından tutulacağı hükme bağlanmıştır. İkinci kaptanın mazereti hariç tutulmak üzere gemi jurnalinin doğrudan kaptan tarafından değil ikinci kaptan tarafından tutulması; burada yer alan kayıtların, kaptanın görevlerinin yerine getirilmesinde bir ispat aracı olmasından kaynaklanmaktadır³⁵³.

“İçeriği” başlıklı 1097. maddede ise gemi jurnalinin hangi hususları içermesi gerektiği detaylı olarak ortaya konmuştur. Buna göre hava ve rüzgâr durumu başta olmak üzere meteorolojik verilerin; geminin izlediği rota ve aldığı yolun; geminin bulunduğu enlem ve boylam dairesinin; sintinelerdeki su yüksekliğinin; iskandil edilen su derinliğinin; kılavuz alınması ve kılavuzun gemiye girdiği ve ayrıldığı saatlerin; gemi adamları arasındaki değişikliklerin; gemi veya eşyanın uğradığı bütün kazalar ve bunların ayrıntılı açıklamasının; gemide işlenen suçların ve 25/4/2006 tarihli 5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere, gemideki doğum ve ölüm olaylarının kaydedilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bununla birlikte jurnale kaydedilmesi gerekli olan konular maddede sayılanlar ile sınırlı olmayıp yolculuk esnasında karşılaşılan ve ilgililerin sorumlulukları bakımından önem arz edebilecek tüm olayların da kaydı gerekir³⁵⁴. Taşıdığı ispat işlevi ile bu geniş muhtevası birlikte göz önünde bulundurulduğunda, gemi jurnalinin bir nevi geminin kara kutusu olduğunu ifade etmek mümkündür.

Maddede ayrıca, jurnalın kaptan ve ikinci kaptan tarafından imzalanması gerektiği hükme bağlanmıştır.

Gemi jurnali, yolculuk sırasında yaşanan önemli olayların ve durumların kayıt altına alınması ve tespiti işlevi görmektedir³⁵⁵. Bu sayede kaza veya sorumluluk doğuran başka bir olay meydana geldiğinde, zarardan kimin mesul olacağı gibi sorulara cevap bulunmaktadır.

³⁵² **Göknil** (1946) s.140.

³⁵³ **Göknil** (1946) s.140; **Okay** (1970) s.159.

³⁵⁴ **Atamer** (2013) s.444.

³⁵⁵ Gemi jurnalinde, gemi adamları arasındaki değişiklikler yazıldığından, fazla mesai yapılıp yapılmadığı yönünde de önem taşıdığı hakkında bakınız: **Kar** (2021) s.279-280.

Böyle önemli bir işleve sahip olan gemi jurnalinin, uzaktan kumanda edilen gemiler için de tutulması, hükmün amacına muvafık düşecektir. Bununla birlikte uzaktan kumanda edilen gemilerde gemi jurnalinin tutulmasına ilişkin maddelerin tatbiki ancak bazı değişiklikler ile mümkün olabilir.

Bu yükümlülüğün uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilebilmesi için yapılan değişiklikleri zikretmeden önce şunu belirtmek gerekir ki daha önce ifade edildiği üzere bu maddeler ile kaptana yüklenen yükümlülük gemi jurnalini bizzat tutmak değil, gemi jurnalinin tutulmasını sağlamaktır.

Temeli TTK m. 1096'da düzenlenen bu görevin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilebilmesi için mezkûr maddedeki tek engelin, birinci fıkrada yer aldığı belirtmek mümkündür. Birinci fıkranın ilk cümlesinde yer alan ve her gemide gemi journali tutulacağı yönündeki hüküm bu maddeyi aynen tatbik edilemez kılmaktadır. Zira uzaktan kumanda edilen gemilerde insan bulunmayacağından, böyle bir belgenin -yazıcı vs. aracılığı ile- fiziken gemide tutulması hem kullanışlı değildir hem de herhangi bir amaca hizmet etmeyecektir. Bu sebeple gemi jurnalinin, uzaktan kumanda edilen gemilerde kontrol merkezinde dijital olarak tutulması daha uygundur³⁵⁶. Bu sebeple ifadenin “her gemi için gemi journali tutulacağı” yönünde değiştirilmesi yerinde olacaktır. Kaldı ki geleneksel ticaret gemilerinde bile gemi journali dijital olarak tutulmaya başlanmıştır³⁵⁷.

Bunun yanında uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak kabulüne benzer bir durum zabıtlar için de söz konusudur. Yola çıkma görevinin ele alındığı başlıkta da değinildiği üzere, kontrol merkezindeki ikinci kaptanın da TTK anlamında ikinci kaptan sayılacağı yönünde düzenleyici metinlerde gerçekleştirilecek bir değişiklik, ikinci kaptana ilişkin düzenlemeler getiren hükümler kontrol merkezi ikinci kaptanı tarafından yerine getirilebilecektir.

Her ne kadar gemi jurnalinin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından tutulması yönünde görüşler mevcutsa da³⁵⁸ daha önce zikredildiği üzere gemi journali, kaptanın görevlerini tam olarak yerine getirip getirmediğinin tespitinde kullanılmaktadır. Kaptandan önce ikinci kaptana gemi journali tutma yükümlülüğü

³⁵⁶ **Ciğer** (2020) s.486; **Gözüyeşil** (2021b) s.514.

³⁵⁷ **Ciğer** (2020) s.486.

³⁵⁸ **Ciğer** (2020) s.485-486.

getirilmesinin sebebi de budur. Gemi jurnali, uzaktan kumanda edilen gemiler söz konusu olduğunda da kaptanın görevlerini yerine getirip getirmediğine dair ispat aracı olacaktır. Bu sebeple gemi jurnalının doğrudan uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından tutulmasından ziyade, ikinci kaptan tarafından tutulması daha isabetli olacaktır.

Uzaktan kumanda edilen gemilerde gemi jurnalının tutulmasından bahsedilirken, geminin durumu hakkında bilgileri kaydeden ve bir nevi geminin kara kutusu olarak kullanılan sefer veri kaydedicisine (voyage data recorder, VDR) değinilmesi uygun olacaktır³⁵⁹. VDR, geminin durumuyla ilgili detayları kaydeden ve bu sayede bir deniz kazasının gerçekleşmesi durumunda, kaydettiği verilerle deniz kazasına dair incelenmelerde delil olarak kullanılan bir sistemdir³⁶⁰. Uzaktan kumanda edilen gemiler hakkında gemi jurnalının, VDR gibi sistemler kullanılarak tutulması da dikkate alınması gereken bir ihtimaldir. Doğrudan bu gibi sensör ve sistemler vasıtası ile ilgili bilgilerin kaydedilmesi, daha somut ve güvenilir verilere ulaşılmasına imkân sağlayabilecektir.

Konuya ilişkin düzenleme getiren bir diğer madde, gemi jurnalının içeriğine ve kaptan ve ikinci kaptan tarafından imzalanmasına ilişkin TTK m. 1197 olup; bu maddenin de uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiki için değişikliğe uğraması gerekmektedir.

Bu maddede uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanmaya müsait olmayan düzenleme olarak sadece kılavuz kaptanla³⁶¹ ilgili ifadeler öne

³⁵⁹ Gözüyeşil (2021b) s.514.

³⁶⁰ Demir, İsmail (2016) "Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler" Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C.22, S.3, Marmara University, ss.879-904, s.896; Özkan, Emin Deniz/ Atik, Oğuz (2016) "Gemi Köprü Üstü Otomasyon Sistemlerinin Kaptan ve Kılavuz Kaptanların Durumsal Farkındalık Seviyesiyle İlişkisi" Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.8, S.2, Dokuz Eylül University, <<https://dergipark.org.tr/en/pub/deudfd/issue/26008/266162>> s.e.t. 13.01.2024, s.11-12.

³⁶¹ Uzaktan kumanda edilen gemilerde kılavuzluk, münhasır bir çalışmayı gerektirecek nitelikte kapsamlı bir konu olduğundan, burada kısaca değinilmekle yetinilecektir. Tarih boyunca denizde seyir güvenliğinin sağlanmasında önemli bir yere rol üstlenen kılavuz kaptanlık; geminin sevkinde özel bilgi ve ihtisası gerektiren sulara, bu suların özelliklerinin bilerek, gemilerin seyrüseferinde rehberlik hizmeti sunulmasını ifade eder. Algantürk Light, S. Didem (2011) "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ve Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi" İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S.20, ss.1-12, s.2; Uğurlu, Özkan/ Kaptan, Mehmet/ Kum, Serdar/ Yıldız, Serdar (2017) "Pilotage Services in Turkey; Key Issues and Ideal Pilotage" Journal of Marine Engineering & Technology, C.16, S.2, Taylor & Francis, ss.51-60, s.51. Üzerinde ittifak edilmiş bir tanım olmamakla birlikte, uzaktan kılavuzluk; lisanslı bir kılavuz kaptan tarafından kılavuzluk edilecek gemi dışındaki bir konumdan gerçekleştirilen kılavuzluk faaliyeti olarak tanımlanabilir. Bruno, Karl/ Lützhöft, Margareta (2009) "Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem" The Journal of Navigation, C.62, S.3, Cambridge University Press, ss.427-437, s.427; Lahtinen, Janne/ Valdez Banda, Osiris A./ Kujala, Pentti/

çıkmaktadır. Zira madde hükmünde kılavuz kaptanın gemiye giriş ve gemiden ayrılışından bahsedilmektedir. Bununla birlikte kılavuzluk hizmetinin gemiye fiziken kılavuz alınarak ifa edileceğine ilişkin bir zorunluluk olmayıp³⁶² uzaktan kumanda edilen gemilerde kılavuz, vazifesini uzaktan da yerine getirebilecektir³⁶³. Yine -söz konusu maddenin tatbikinde dikkate alınacağı belirtilmekle birlikte- TTK m. 1341’de kılavuz teriminin, “*gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri*” kapsayacağı belirtilmiştir. Bu tanımdan da kılavuzluk hizmetinin gemi dışından sağlanabileceği anlaşılmaktadır³⁶⁴. Geleneksel gemilerde dahi başvuru olan bir yöntem olan uzaktan kılavuzluğun kılavuz kaptanlık açısından büyük dönüşümlere kapı aralayacağı öngörülmektedir³⁶⁵. Bununla birlikte uzaktan kılavuzluk, günümüz itibarıyla yetirince rağbet gören bir kurum olmayıp³⁶⁶; aşamalı olarak yaygınlaşacağı belirtilmektedir³⁶⁷. Uzaktan kılavuzluğun üç açıdan riskli görülmesi yaygınlık kazanmaması önünde engel teşkil etmektedir³⁶⁸. Birincisi, teknolojik açıdan katedilen büyük ilerlemelere rağmen, bu faaliyetlerin yürütülmesinde hala birtakım sistemsel sorunların yaşanması; ikincisi, köprüdeki personelin süreci yürütme istidadının belirli bir standarda sahip olmaması ve aynı zamanda bu personel ile uzaktan kılavuz arasında dil farklılıklarından kaynaklanan iletişim sorunları yaşanabilmesi³⁶⁹; üçüncü ve daha önemlisi ise, uzaktan pilotun, yeterli tecrübeden ve denizde olma hissiyatından yoksun

Hirdaris, Spyros (2020) "Remote piloting in an intelligent fairway – A paradigm for future pilotage" Safety Science, C.130, ss.104889, s.9.

³⁶² **Yazıcıoğlu** (2020) s.252; **Demir** (2021) s.243; **Gözüyeşil** (2021b) s.521.

³⁶³ **Gözüyeşil** (2021b) s.521.

³⁶⁴ Belirtmek gerekir ki, TTK m. 1097’deki hüküm, m. 1341’deki tanımla da uyumsuz niteliktedir, zira kılavuzun gemide bulunmadan hizmet sunabilmesi ihtimali göz ardı edilmiştir.

³⁶⁵ **Gözüyeşil** (2021b) s.521.

³⁶⁶ **Gözüyeşil** (2021b) s.521.

³⁶⁷ **Rinkinen, Antti** (2020) Remote Pilotage Pilots’ Professionalism Involved in the Development, 1.Baskı, Helsinki, Pilot Library, s.12, 68, 120.

³⁶⁸ **Dolan, John** (2021) Remote Pilotage – Standard Club’s Perspective and Risks to Consider, Standard Club, s.2.

³⁶⁹ Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına Ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik m. 4’te “Sorumluluk sahasındaki deniz trafik verimliliğini de dikkate alarak, deniz emniyetini artırmak amacıyla, deniz trafiğini izleyerek değişen trafik koşullarına cevap veren ve aktif bir şekilde deniz trafiğini düzenleyip planlayan sistem” olarak tanımlanan gemi trafik hizmetleri (vessel traffic services, VTS) ve VTS personeli açısından benzer durum için bakınız: **Topsoy, Fevzi** (2013) "Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukukî Statüsü" Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.17, S.2, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, ss.899-938, s.920-921. VTS’in tam olarak kılavuzluk olarak nitelendirilemeyeceği yönünde bakınız: **Türker, Asiye** (2020) "Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi" Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi, s.120-125, 127-128. Bununla birlikte, uzaktan kumanda edilen gemilerin uzaktan kılavuzunun, -kontrol merkezine iletilen bilgilerin aynen kılavuza da iletileceği, ve bu sebeple VTS personeline göre geminin ve seyrin durumu hakkında daha geniş kapsamlı bilgi alacağından bahisle- VTS personelinden daha avantajlı durumda olacağı yönünde bakınız: **Carey** (2017) s.29.

bulunmasıdır. Bu bilgiler ışığında (f) bendinde yer alan ibare lafzi yönden tatbiki uygun değilse de amaçsal yönden uygundur. Bu sebeple söz konusu ifadenin “*gemiye girdiği ve ayrıldığı saatler*” yerine “*göreve başladığı ve görevden ayrıldığı saatler*” olarak değiştirilmesi halinde tatbiki mümkün olacaktır.

Kontrol merkezi personelinin gemi adamı kabul edilmesine ilişkin gerekli düzenlemeler de yapıldığı takdirde gemi adamları arasındaki görev değişikliklerinin kaydedilmesine dair ifadenin tatbikinde de bir sorun yaşanmayacaktır.

Elektronik ortamda tutulacak olan gemi jurnalinin imzalanmasında ise, elektronik imzaya başvurulması mümkündür. Zira elektronik imzanın hukuki sonucu ve uygulama alanını düzenleyen Elektronik İmza Kanunu³⁷⁰ m. 5’te elektronik imzanın elle imza ile aynı sonucu doğuracağı belirtilmiş; devamında elektronik imza ile gerçekleştirilemeyecek işlemler sıralanmıştır³⁷¹. Buna göre resmi şekle tabi işlemler ve özel merasime tabi tutulan işlemler elektronik imza ile gerçekleştirilemeyecek olup; resmi şekle tabi işlemler, kanun tarafından görevlendirilmiş kişiler aracılığıyla ve kanun tarafından belirlenmiş yöntemlerle gerçekleştirilen işlemleri ifade ederken³⁷²; özel merasime tabi işlemlerden ise evlilik gibi işlemler anlaşılır³⁷³. Gemi jurnalinin imzalanması, kapsam dışındaki hallerden birini teşkil etmediğinden; -bu maddeye göre- gemi jurnalinin imzalanmasında, elektronik imzaya başvurulması mümkün olabilecektir.

2.2.6 Deniz Raporu Düzenleme

Deniz raporunun düzenlenmesine ilişkin hükümler TTK m. 1098 ve 1101 arasında yer almaktadır.

Deniz raporu; gemiyi veya taşınan yükü etkileyen veya başkaca bir maddi zarar doğurması muhtemel olan bir kazanın meydana gelmesi durumunda, düzenlenmesi ilgili makamlardan talep edilebilen bir belgedir.

³⁷⁰ Elektronik İmza Kanunu, Resmî Gazete 25355 (23.01.2004), Kanun No: 5070

³⁷¹ “Güvenli elektronik imzanın hukukî sonucu ve uygulama alanı

Madde 5- Güvenli elektronik imza, elle atılan imza ile aynı hukukî sonucu doğurur.

Kanunların resmî şekle veya özel bir merasime tabi tuttuğu hukukî işlemler ile banka teminat mektupları ve Türkiye’de yerleşik sigorta şirketleri tarafından düzenlenen kefalet senetleri dışındaki teminat sözleşmeleri, güvenli elektronik imza ile gerçekleştirilemez.”

³⁷² **Özgül, Mehmet Emin** (2021) "Güvenli Elektronik İmza Sahibinin Hakları ve Yükümlülükleri" İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.12, S.2, İnönü Üniversitesi, ss.539-556, s.544.

³⁷³ **Özgül** (2021) s.544.

TTK m. 1098 uyarınca kaptan; böyle bir kazanın yaşanması durumunda deniz raporunun düzenlenmesini istemeye yetkili ve hatta donatanın veya ilgisini ispatlayan başkaca bir kimsenin bunu kendisinden istemesi durumunda, deniz raporunun düzenlenmesini istemeye zorunludur. Kaptanın ölmesi veya deniz raporunun düzenlettiremeyecek durumda olması halinde ise bu zorunluluk, gemide kaptandan sonraki en yüksek rütbeli zabitanın üzerindedir.

Aynı madde hükmüne göre, deniz raporunu düzenleyecek merci; Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mahkemeler, diğer yerlerde ise yerel mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere Türk konsolosluklarıdır. Deniz raporunun düzenlenme yerine ilişkin olarak ise; raporun düzenlenmesi geminin varma limanında ve birden fazla varma limanı olması durumunda ise kazadan sonra varılan ilk limanda, geminin tamir edilmesi veya yük boşaltılması halinde barınma limanında, bir sebeple yolculuğun varma limanına ulaşmadan sonlanması halinde ise kaptanın veya ona vekalet eden kişinin uğradığı ilk elverişli yerde talep edilebilir.

Raporun muhtevasını; kazalar ve bir kazanın engellenmesi veya doğuracağı zararın azaltılması için alınan önlemler başta olmak üzere, yolculuk sırasında gerçekleşen önemli olayların mahkeme veya konsolosluk tarafından tespit edilmesinin oluşturacağı m. 1099'da ifade edilmiştir. Deniz raporunun düzenlenmesinde izlenecek usul ise TTK m. 1100'de detaylı olarak ortaya konulmuştur³⁷⁴.

Yürütülen süreç neticesinde ortaya çıkan raporun aslı düzenleyen merci tarafından saklanarak ilgililerden isteyenlere onaylanmış örnekleri verilir.

³⁷⁴ “(1) Tespit için kaptan, bütün gemi adamlarının ad ve soyadlarını gösteren bir cetvel, gemi journali ve olayla ilgili mevcut diğer belgelerle birlikte 1098 inci maddede belirtilen mahkemeye veya konsolosluka başvurur.

(2) Başvuru üzerine mahkeme veya konsolosluk, tespit için mümkün olduğu kadar yakın bir gün belirler ve bunu uygun olan bir şekilde ilan eder. Ancak, gecikmesinde sakınca görülen hâllerde ılandan vazgeçilebilir.

(3) Gemi veya yükle ilgili olanlarla kaza ile ilgili diğer kişiler, mahkemede veya konsoloslukta bizzat bulunabilecekleri gibi, bir vekil de bulundurabilirler.

(4) Kaptan, gemi journaline dayalı olarak gerekli açıklamalarda bulunur. Gemi journali, mahkemeye veya konsolosluka getirilemiyorsa veya tutulması zorunlu değilse, bu hâllerin sebepleri bildirilmelidir.

(5) Hâkim veya konsolos, gerek gördüğünde gemi adamlarından mahkemeye gelmemiş olanları dinleyebileceği gibi, olayların yeterince anlaşılması için kaptan ve diğer gemi adamlarına istediğini de sorabilir.

(6) Kaptana, diğer gemi adamlarına ve olayla ilgisi bulunanlara doğru söylemeleri gerektiği ihtar olunur.”

Deniz raporunun düzenlenmesi hakkında TTK'de yer alan hükümler denizde can ve mal korunmasına ilişkin mevzuata istisna oluşturmaz, bu sebeple Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun³⁷⁵ (DCMKK) hükümleri saklıdır³⁷⁶.

Gemiyi veya yükü etkileyen yahut başka türlü bir zararın doğması halinde, düzenlenmesi ilgili makamlardan talep edilen deniz raporuna ilişkin hükümlerin; uzaktan kumanda edilen gemiler ve dolayısı ile uzaktan bu gemileri sevk ve idare eden kişi için de uygulanması, amacına uygun düşecektir. Zira söz konusu rapor ile ilgili hususların tespiti, gemide insan bulunması olgusundan bağımsız olarak öneme sahiptir.

Konuya ilişkin düzenleme getiren ilk madde TTK m. 1098 olup; uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanmasında doğabilecek sorunları iki kısımda ele almak mümkündür.

Bunlardan birincisi, ilk fıkrada sayılan deniz raporunun istenebileceği yer mahkemesi veya konsoloslukuna ilişkindir. Geleneksel gemiler söz konusu olduğunda,

³⁷⁵ Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (DCMKK), Resmî Gazete 6333 (14.06.1946), Kanun No:4922

³⁷⁶ DCMKK m. 13'e göre deniz raporu düzenlenmesini istemekle yükümlü her kaptan bu raporun onaylı bir örneğini kazadan sonra uğradığı liman başkanlığı bulunan ilk limandaki başkanlığa verir. Tezin kapsamı dışında kalmakla birlikte, DCMKK çerçevesinde kaptanın görevlerinin kısaca özetlenmesinde fayda vardır. Zira kaptanın bu kanun kapsamında yer alan görevlerinin, tez konusunu oluşturan uzaktan kumanda edilen gemilerde ifa edilebilip edilemeyeceği, ayrı bir çalışmada kendine yer bulmaya değer bir konudur. DCMKK'de kaptanın üç görevi bulunmaktadır. Bunlardan birincisi denizde can kurtarmak olup, DCMKK m. 14-18 arasında düzenlenmiştir. Buna göre kaptan denizde rastladığı ve can tehlikesi altında bulunan düşman dahil herkese kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu tehlikeye sokmayacak ölçüde elinden gelen her türlü yardımı yapmak ile yükümlüdür. Kaptan bir gemiden imdat işareti aldığı anda, tehlike altındaki kişilerin yardımına tüm hızı ile gitmekle yükümlüdür. Bununla birlikte bu yükümlülük belirli hallerde ortadan kalkar. Bu hallerden birincisi, kaptanın bu türlü hareket etmeyi imkânsız görmesidir. İkincisi ise, içinde bulunduğu özel hal dolayısı ile bu hareketi makul veya faydalı görmemesidir. Üçüncüsü, imdat işareti kendisine ulaşan başka bir gemi kaptanının, ilgili yardım isteğinin yerine getirilmek üzere olduğunun bildirilmesi; dördüncüsü ise, imdat işareti veren gemilerin yanına giden bir geminin kaptanı tarafından, artık yardıma ihtiyaç kalmadığının belirtilmesidir. Bu durumların söz konusu olması halinde kaptan ilgili durumu hemen işareti veren geminin kaptanına bildirerek kendisini yardımdan alıkoyan nedenleri gemi jurnaline kaydeder. Kaptanın bu kanunda düzenlenen görevlerinden ikincisi, deniz yolculuğunun güvenliğini sarsan sebepleri bildirmektir. Kaptanın deniz yolculuğu güvenliğini doğrudan doğruya sarsan sebepleri yakındaki gemilere ve haberleşebileceği ilk kıyı noktasındaki yetkililere bildirmesine ilişkin yükümlülüğü, DCMKK m. 19'da düzenlenmiştir. Mezkûr maddede; bu sebeplere tehlikeli buzlar, gemi leşleri, tropikal fırtınalar ve Baufort ölçeğine göre 10 veya daha üstü kuvvette rüzgarlar örnek gösterilmiştir. Kaptanın üçüncü görevi ise DCMKK m. 10'da düzenlenmiştir. Buna göre kaptan, kaza yaşanması sonrasında diğer tarafın yardıma ihtiyacı olmadığı anlaşılan kadar gemiyi hadise yerinde tutmaya mecburdur. Denizde can ve mal kurtarmaya ilişkin uluslararası hukuk kurallarına dair inceleme için bakınız: **Tsimplis, Michael** (2023) "*Designing Norms for Autonomous Ships: The Obligation to Call for Help and the Duty to Save Life in Danger at Sea*" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.99-118, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

fıkra sayılan hallerden geminin batması müstesna, tamamında gemi ile kaptan aynı yerde bulunmaktadır. Uzaktan kumanda edilen gemilerde ise sevk ve idareyi üstlenen kişi ve gemi kuvvetle muhtemel ayrı yerlerde bulunacağından, deniz raporunun düzenlenmesi bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır³⁷⁷.

Deniz raporunun tanzimi Hukuk Muhakemeleri Kanunu³⁷⁸ (HMK) m. 382’de sayılan çekişmesiz yargı işlerindendir³⁷⁹. HMK m. 384’te genel yetkili mahkeme talepte bulunanın veya ilgilerden birinin oturduğu yer mahkemesi olarak belirtilmişse de aynı madde hükmünde genel yetkinin kanunda aksine hüküm bulunmadığı takdirde tatbik edileceği ifade edilmiştir. Bu sebeple yetkili merciin tayininde TTK m. 1098 dikkate alınacaktır.

Deniz raporunun düzenlenmesi istenecek mercilere ilişkin mevcut düzenleme incelendiğinde, geminin batması ihtimali haricinde TTK m. 1098’de geminin bulunduğu yerin esas alındığı görülmektedir.

Mevcut düzenlemeler ile geminin bulunduğu yer merciine başvurulacak olmasına karşın, uzaktan kumanda edilen gemilerde yukarıda da belirtildiği üzere sevk ve idareyi sağlayan kişi büyük ihtimalle başka yerde bulunacaktır. Bu gemiler söz konusu olduğunda geminin bulunduğu yer merciinin mi, yoksa kaptanın bulunduğu yer merciinin mi daha uygun olacağı incelenmesi gereken bir konudur.

Kaptanın bulunduğu yere başvurulması değerlendirildiğinde; bu yolun avantajı, raporu tanzim eden mercii tarafından bilgisine başvurulabilecek kaptana ve kontrol merkezindeki personele³⁸⁰ erişimin kolay olmasıdır. Bu yöntemin dezavantajları da bulunmaktadır. Mahkemenin keşifte bulunma kararı alması durumunda raporun tanzim sürecinin uzaması muhtemeldir. Buna karşın gemide yapılacak inceleme özel ve teknik bir incelemeyi gerektirdiğinden, HMK m. 266 uyarınca bilirkişinin oy ve görüşüne başvurulması muhtemeldir. HMK m. 268’de bilirkişinin görevlendirilmesinde her ne kadar bölge adliye mahkemesinin yargı çevresinin esas alınması ana kural olarak belirtilmişse de maddenin devamında başka bir bölge adliye mahkemesinin listesinde yer alan bilirkişinin

³⁷⁷ **Ciğer** (2020) s.487.

³⁷⁸ Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK), Resmî Gazete 27836 (04.02.2011), Kanun No: 6100

³⁷⁹ **Kara, Hacı** (2022) "*Deniz Ticareti Hukukunda Çekişmesiz Yargı İşleri*" İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7, S.12, İstanbul Medeniyet Üniversitesi, ss.61-81, s.72.

³⁸⁰ Kaptan ve diğer gemi adamlarının dinlenilmesinin önemi hakkında bakınız: **Ersözlü** (2000) s.94-95; **Kara, Hacı** (2021) "*Deniz Ticaret Hukuku Perspektifinden Arabuluculuk*" (Ed. Yeşilirmak, Ali/ Bozkurt Gümrükçüoğlu, Yeliz/ Yakacak, Gülnihal Ahter/ Kafalı, Ömer Faruk) Arabuluculuğun Geleceği Sempozyumu: Bildiri Tam Metin Kitabı, İbn Haldun Üniversitesi Yayınları, ss.153-207, <<http://openaccess.ihu.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12154/1540>> s.e.t. 26.11.2023, s.195; **Kara** (2022) s.73.

görevlendirme yerine daha yakın olması halinde bu listeden görevlendirme yapılabileceği belirtilmiştir.

Geminin bulunduğu yer merciine başvurulması yolu da birtakım dezavantaj ve avantajları beraberinde getirecektir. Bu yolun iki avantajından birincisi, keşif ve bilirkişi görüşüne başvurulması gibi durumlarda gecikmeye sebep olmamasıdır. İkinci avantajıysa, halihazırda yürürlükte bulunan ve tecrübe edilmiş düzenlemeler uygulanacağından, daha öngörülebilir sonuçlar doğuracak olmasıdır. Dezavantajı ise bilgisine başvurulabilecek uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi ve diğer personelin muhtemelen yetkili merciden uzakta olacak olmasıdır. Bu dezavantajın ise, HMK m. 149 ve Hukuk Muhakemelerinde Ses ve Görüntü Nakledilmesi Yoluyla Duruşma İcrası Hakkında Yönetmelik'e³⁸¹ uygun şekilde, sesli ve görüntülü bilişim sisteminden faydalanılarak çözülmesi mümkündür³⁸².

Netice itibari ile gerek geminin bulunduğu gerekse uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin bulunduğu yer merciinin deniz raporunu tanzimde yetkilendirilmesi birtakım avantaj ve dezavantajlar getirecektir. Deniz raporu tanziminin bir çekişmesiz yargı işi olduğu göz önünde bulundurulduğunda, hangi yer merciinin yetkili kılınacağı hususunun deniz raporunu düzenlemeyi talep edeceklerin takdirine bırakılması - isterlerse geminin bulunduğu yer merciinden isterlerse de kaptanın bulunduğu yer merciinden talep edebilmeleri- daha doğru olacağı düşünülmektedir.

İkinci fıkra ile ilgili olarak ise, daha önce zikredildiği şekilde; kumanda merkezindeki personelin zabıt de sayılabileceğine ilişkin değişikliğin gerçekleşmesi halinde; bu fıkranın da uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilebileceğini ifade etmek mümkündür. Diğer fıkralar ile ilgili olarak şu aşamada bir sorun ise göze çarpmamaktadır.

TTK m. 1099 açısından bir sorun göze çarpmamakla birlikte; m. 1100'de gemi adamı ibaresine yer verildiğinden, bu maddenin uzaktan kumanda edilen gemilerde tatbiki için; kaptan ve diğer kontrol merkezi personelinin gemi adamı olarak kabulü gerekmektedir. Yine m. 1101'in tatbikinde de olası bir sorun görünmemektedir.

³⁸¹ Hukuk Muhakemelerinde Ses ve Görüntü Nakledilmesi Yoluyla Duruşma İcrası Hakkında Yönetmelik, Resmî Gazete 31527 (30.06.2021)

³⁸² **Ciğer** (2020) s.487.

2.3 Temsil Yetkisi³⁸³

Temsil, bir kişiye ait işlemin hukuki sonuçları kendisine ait olmak üzere başkası tarafından yapılmasını ifade eder³⁸⁴. Bu şekilde işlemi gerçekleştiren kişi temsilci, kendisi adına işlem gerçekleştirilen kişi temsil olunan, bu ikisi arasındaki ilişki ise temsil ilişkisi olarak isimlendirilir.³⁸⁵

Bir kişiye temsil yetkisi verilerek kendisinin temsilci olarak atanması konusunda üç ayırım bulunmaktadır³⁸⁶.

Birinci ayırım temsil yetkisini doğuran kaynağa ilişkin olup yetkinin verilmesi iki şekilde gerçekleşebilir. Bunlardan birincisi iradi temsil, ikincisi ise kanuni temsildir³⁸⁷. İradi temsil; temsil olunanın, kendini temsil yetkisini, temsilciye verdiğini açıkladığı tek taraflı bir hukuki işlemde doğmakta olup; TBK m.40-48 arasında düzenlenen temsil genel olarak iradi temsildir³⁸⁸. Kanuni temsilde ise; temsil yetkisi kanundaki bir düzenlemeden doğmakta, sınırları da buna ilişkin düzenlemeler ile belirlenmektedir³⁸⁹.

İkinci ayırım ise temsilci tarafından işlemin kimin adına yapıldığına ilişkindir ve bu ayırma göre de iki tür temsil bulunmakta olup bunlar doğrudan temsil ve dolaylı temsildir³⁹⁰. Doğrudan temsilde, temsilci hukuki işlemi temsil olunan ad ve hesabına gerçekleştirir; böylece işlemin sonuçları ikinci bir işleme gerek olmaksızın, doğrudan işlemin tarafı olan

³⁸³ Kaptanın temsil etmeye yetkili olduğu kişilerden biri de taşıyandır. Bununla birlikte, kaptana ilişkin hükümlerin uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişiye uygulanabilirliğinin incelendiği bu tezle TTK'de gerçekleştirilen inceleme, TTK'nin Deniz Ticareti Kitabının Üçüncü Kısım ile sınırlandırılmış olduğu; ve taşıyanı temsile ilişkin hükümler burada yer almadığı için; başlık altında incelenmeyecektir. Yine de kaptanın taşıyanı temsiline ilişkin hükümlere kısaca değinilmesi yerinde olacaktır. TTK m. 1228'e göre geminin bağlama limanında veya bağlama limanı dışında bir yerde olmasından bağımsız olarak kaptan, taşıyanı temsilen konşimento düzenlemeye yetkilidir. **Yazıcıoğlu** (2020) s.310. (Konşimento düzenlemeye yetkili olan kaptan, kıymetli evrak niteliğinde olmayan ve ispat açısından da konşimentodan daha kapsamlı bir etkisi olmayan diğer deniz taşıma senetlerini düzenlemeye evleviyetle yetkilidir. **Akyol** (2022) s.146-147.) Ayrıca kaptan, taşıyanı temsilen yükü gemiye kabule ve varma limanında navlun sözleşmesine veya konşimentoya uygun olarak yükün teslimini talep etmeye yetkili olan gönderilene teslim etmeye yetkilidir. **Can** (2003) s.243; **Yazıcıoğlu** (2020) s.310; **Demir** (2021) s.260.

³⁸⁴ **Oğuzman, M. Kemal/ Öz, M. Turgut** (2013) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 11.Baskı, İstanbul, Vedat Yayıncılık, s.217; **Eren, Fikret** (2014) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 16.Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, s.424; **Kılıçoğlu, Ahmet M.** (2014) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18.Baskı, Ankara, Turhan Kitabevi, s.232.

³⁸⁵ **Oğuzman/ Öz** (2013) s.218.

³⁸⁶ **Eren, Fikret/ Dönmez, Ünsal** (2022) Eren Borçlar Kanunu Şerhi, 1.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi, s.942.

³⁸⁷ **Eren** (2014) s.430; **Kılıçoğlu** (2014) s.234; **Eren/ Dönmez** (2022) s.224.

³⁸⁸ **Oğuzman/ Öz** (2013) s.225; **Eren** (2014) s.430; **Kılıçoğlu** (2014) s.234.

³⁸⁹ **Oğuzman/ Öz** (2013) s.224-225; **Eren** (2014) s.431; **Kılıçoğlu** (2014) s.234.

³⁹⁰ **Eren** (2014) s.427; **Kılıçoğlu** (2014) s.235.

temsil olunana ait olur³⁹¹. Dolaylı temsilde ise temsilci, üçüncü kişilerle olan işlemleri kendi adına fakat temsil olunan hesabına gerçekleştirir; bu hukuki işlemde doğan hak ve borçlar ikinci bir hukuki işlem ile temsil olunana devredilir³⁹². TBK m. 40-48 arasında yer alan düzenlemeler genel olarak doğrudan temsile ilişkin olup³⁹³, dolaylı temsile ilişkin hükümler ise TBK ve TTK'nin çeşitli kısımlarında dağınık biçimde düzenlenmiştir³⁹⁴.

Üçüncü ayırım ise temsilcinin yetkisinin genişliğine ilişkin olup aktif ve pasif temsil olarak ikiye ayrılmaktadır³⁹⁵. Aktif temsilde temsilci, temsil olunanın adına beyanda bulunmaya yetkiliyken; pasif temsilde sadece kendisine yöneltilen beyanları kabule yetkili olup, TBK 40-48 arasında yer alan düzenlemeler sadece aktif temsili konu edinmektedir³⁹⁶.

Donatan veya yük sahiplerinin gemide bulunmayarak kaptanın geminin sevk ve idaresinden sorumlu tutulması, ona bazı temsil yetkilerinin tanınmasını zorunlu kılmıştır³⁹⁷. Kaptanın; donatan ve yükle ilgilileri temsil yetkisi olup bu yetkisi hukuki anlamda en çok üzerinde durulması gereken yetkilerindendir³⁹⁸. Bunlardan her biri takip eden başlıklar altında detaylı olarak incelenecektir.

Kaptanın temsil yetkisini yukarıdaki ayrımlar açısından incelemek mümkündür. İlk ayırım açısından incelendiğinde kaptanın temsil yetkisinin kanuni temsil yetkisi olduğu yönünde bir görüş mevcutken³⁹⁹, bazı yazarlar tarafından ise kanuni ve iradi yetkilerin birleşimi niteliğinde olduğu ifade edilmiştir⁴⁰⁰. Kaptanın temsil yetkisinin, sadece kanuni veya sadece iradi temsil yetkisi olarak değerlendirilmesi güçtür. Zira örneğin, kaptanın rahatsızlanması sebebiyle vekaleten yerine geçen kaptan ile temsil edilenler arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmamasına rağmen, vekil kaptan onları temsile yetkilidir. Böylece vekaleten kaptanlık yapan kişi; kendisine temsil yetkisi veren bir sözleşme olmadan, temsil kabiliyeti kazanmaktadır. Bunun gibi, -ileride değinileceği üzere- kanunda kaptana özel bir yetki verilmediği hallerde yerine getirmesi donatanı bağlamayacak bazı işlemler, kendisine özel yetki verilmesi halinde, yetkisi kapsamına girecektir. Yine kanunda temsil yetkisi kapsamında yer alan hususlar, temsil yetkisinin sınırlandırılmasıyla kapsam dışında

³⁹¹ Eren (2014) s.427; Kılıçoğlu (2014) s.235; Eren/ Dönmez (2022) s.944.

³⁹² Eren (2014) s.429-430; Kılıçoğlu (2014) s.235; Eren/ Dönmez (2022) s.959.

³⁹³ Eren (2014) s.427; Kılıçoğlu (2014) s.235; Eren/ Dönmez (2022) s.943.

³⁹⁴ Eren (2014) s.429; Eren/ Dönmez (2022) s.957.

³⁹⁵ Eren (2014) s.430.

³⁹⁶ Eren (2014) s.430; Eren/ Dönmez (2022) s.943-944.

³⁹⁷ Ersözlü (2000) s.110; Çağa/ Kender (2010a) s.192; Demir (2021) s.257-258.

³⁹⁸ Okay (1970) s.345.

³⁹⁹ Akyol (2022) s.120.

⁴⁰⁰ Tuncay (1977) s.62-63; Sevimli (1999) s.83; Alhan (2016) s.49-50; Güvenç (2021) s.68.

kalabilecektir. Yani her ne kadar kaptanın temsil yetkisinin kapsamı kanunda açıklanmışsa da temsil yetkisinin kapsamının sözleşme ile sınırlandırılması veya genişletilmesi mümkündür.

İkinci ayırım açısından, kaptanın hem donatanı temsil yetkisinin⁴⁰¹, hem de yükle ilgilileri temsil yetkisinin⁴⁰²; doğrudan temsil olduğunu ifade etmek mümkündür. Çünkü bunları temsil yetkisine dayanarak yapılan işlemler, temsil olunanlar ad ve hesabına yapılmaktadır.

Üçüncü ayırım açısından ise kaptanın temsil yetkisinin aktif temsil yetkisi olduğunu ifade etmek mümkündür. Zira aşağıda olarak açıklanacağı üzere kaptan, temsil ettiği kişilere yapılan beyanları kabulle sınırlı kalmayacak; onlar adına beyanda bulunabilecek, sözleşmeler akdedebilecektir.

İradi temsil ile kaptana verilebilecek geniş yetkileri her bir somut olayda farklılıklar gösterebilecek olup, bunun sınırının tayin edilmesi mümkün olmadığından ve tezin asıl amacı kaptana ilişkin kanuni düzenlemelerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilebilirliğinin incelenmesi olduğundan; burada kanunen kaptana verilmiş olan temsil yetkilerinin, donatan ve yükle ilgililer açısından açıklanması ile yetinilmesi daha uygun olacaktır.

2.3.1 Donatanın Temsilcisi Sıfatıyla

TTK ile kaptanın temsile yetkili olduğu ifade edilen kişilerden birincisi donatandır. TTK m. 1061’de donatan, gemisini menfaat elde etmek amacıyla suda kullanan gemi maliki olarak tanımlanmıştır. Yine aynı maddede, ister bizzat kendisi isterse de kaptan aracılığıyla kullansın; kendisine ait olmayan bir gemiyi menfaat elde etmek için kullanan kişinin de, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılacağı hükme bağlanmıştır⁴⁰³. Kaptanın donatanı temsiline ilişkin düzenlemeler, TTK m. 1103 ve 1110 arasında yer almaktadır.

⁴⁰¹ Bakınız: TTK m. 1109.

⁴⁰² **Akyol** (2022) s.121.

⁴⁰³ İşleten veya gemi işletme müteahhidi olarak adlandırılan bu kişi; bir gemiyi, maliki olmadan, teknik ve ticari yönetimi kendi üzerinde olmak üzere, suda kendi adına işleten kimseyi ifade etmektedir. Bu statünün kazanılmasında; kiralamaya veya intifa hakkına başvurmak gibi yollarla geminin hukuka uygun kullanılma ile, malikin rızası dışında geminin zilyetliğini ele geçirerek kullanma gibi haksız kullanma arasında bir fark yoktur. Kavram hakkında detaylı bilgi için bakınız: **Sözer** (2014) s.170-174; **Yazıcıoğlu** (2020) s.146; **Demir** (2021) s.228-229. Bu statünün elde edilmesi ile -aynı gerçek manadaki bir donatan gibi- kaptanın temsil yetkisine dayanarak gerçekleştirdiği işlemlerden de sorumlu hale gelinmiş olunur. **Sözer** (2014) s.175-176; **Yazıcıoğlu** (2020) s.247.

Bu düzenlemelere göre kaptan; belirli bir geminin sevk ve idaresini üstlenmesinden itibaren⁴⁰⁴, bu görevini sürdürdüğü müddetçe⁴⁰⁵, donatanın ticari temsilcisidir⁴⁰⁶. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki TTK m. 1102’de geminin zayi olması durumunda dahi kaptan donatanın menfaatini korumak ile yükümlü kılındığından geminin zayi olması sebebiyle kaptanın sevk ve idaresi altında olmadığı durumda dahi kaptanın donatanı temsil yetkisi ve yükümlülüğü devam edecektir⁴⁰⁷. Kaptanın bu sıfatla yerine getirdiği işlemler donatanı bağlar ve donatan bu işlemlerden hukuki olarak sorumludur. Kaptan ise; bu yetkiler kapsamında kalarak tedbirli bir kaptan gibi yaptığı işlemlerle -işlemi ayrıca üstlenmesi müstesna- şahsen borç altına girmez.

Kaptanın donatanı temsil yetkisi her ne kadar aralarındaki sözleşmeye dayanıyorsa da kanundan doğmakta olup; donatan ölse, değişse yahut iflas etse dahi kaptanın temsil yetkileri devam edecektir⁴⁰⁸.

Bununla birlikte kaptanın donatanı temsil yetkisi, lüzumlu işlerin donatan tarafından yerine getirilip getirilememesine göre ikiye ayrılmıştır⁴⁰⁹. Bu iki halden birincisi, geminin bağlama limanında olduğu durumu; ikincisi ise, geminin bağlama limanı dışında olduğu durumu ifade eder.

Bu ayrıma geçmeden önce belirtmek gerekir ki; kaptanın donatanı temsile ilişkin sahip olduğu yetkiler, donatan tarafından sınırlandırılabilir. Kaptan, yetkilerine getirilen bu sınırlamalara uymakla yükümlüdür. Bununla birlikte kaptana tanınan yetkiler sadece donatanın menfaatlerini korumak için değil, aynı zamanda gemideki can ve malların selametini sağlamak için tanındığından; teknik yetkilerine dair, kılavuz alma ve tehlike anında kurtarma ve yardım sözleşmeleri yapma gibi konularda, tehlike anında hareket serbestisini kısıtlayacak şekilde yetkilerinin sınırlandırılması mümkün olmayacaktır⁴¹⁰. TTK m. 1106 uyarınca donatan; sınırlandırma sonucu kaptanın temsil yetkisi dışında kalan konulardan sorumlu olmayacağını ise, ancak bu sınırlandırmadan haberdar olan kişilere karşı öne sürebilecektir.

⁴⁰⁴ **Belbez, Hikmet** (1941) "*Kaptanın Temsil Salahiyeti*" Adliye Ceridesi, S.1, ss.13-26, s.13.

⁴⁰⁵ **Belbez** (1941) s.13.

⁴⁰⁶ **Okay** (1970) s.345-346.

⁴⁰⁷ **Akyol** (2022) s.122.

⁴⁰⁸ **Okay** (1970) s.345. Aynı yönde bakınız: **Akyol** (2022) s.121.

⁴⁰⁹ **Çağa/ Kender** (2010a) s.192.

⁴¹⁰ **Okay** (1970) s.344,357.

Ayrıca TTK m. 1107 uyarınca; kaptan ile arasındaki hizmet sözleşmesinin feshini bildirmesi halinde donatan, fesih bildirim süresi boyunca kaptanın temsil yetkisini tamamen kaldırabilir. Bununla birlikte donatan, temsil yetkisinin kaldırıldığı müddet boyunca kaptan tarafından gerçekleştirilen işlemler ile sorumlu olmayacağını yine bu durumdan haberdar olan kişilere karşı öne sürebilir⁴¹¹.

Kaptanın vekaleti olmadan donatan hesabına kendi parasından avans vermesi veya kendi adına borçlanması halinde, donatandan isteyebileceği tazminat alacağında üçüncü kişiler konumunda olacağı ise TTK m. 1108’de düzenlenmiştir.

TTK m. 1109 ile kaptan donatan adına hareket ettiğini ister bildirsin, isterse bildirmesin, kanuni temsil yetkisi çerçevesinde hareket ettiği ve ifasını ayrıca üstlenmediği takdirde ilgili işlemlerden şahsen sorumlu olmayacağı düzenlenmiş, donatanın ise bu işlemlerle hak iktisap edip borç altına gireceği belirtilmiştir. Bununla birlikte donatan kaptanın suç teşkil eden eylemlerinden sorumlu tutulamayacaktır⁴¹².

TTK m. 1110’da ise kredili işlemlerin, yolculuğun değiştirilmesi veya kesilmesinin, olağanüstü tamirlerin ve alımların söz konusu olması başta olmak üzere tüm önemli işlerde kaptanın şartlar elverdikçe donatandan talimat istemek zorunda olduğu belirtilmiştir. Aynı maddede, kaptanın olağanüstü tamir ve alımları ancak zorunluluk halinde yapılabileceği hükme bağlanmıştır.

Kaptanın donatanı temsil yetkisine ilişkin bir diğer düzenleme ise TTK m. 1111’de yer almaktadır. Maddeye göre kaptan, donatanın izni olmadan kendi hesabına gemiye eşya yükleyemez. Eğer bu yasağa uymazsa, yükleme yerinde ve zamanında benzer eşya için talep edilebilecek en yüksek navlunu donatana ödemekle yükümlüdür. Kaptanın ödediği navlun, donatanın zararını karşılamadığı durumda, donatanın ayrıca tazminat talep etme hakkı saklıdır.

Madde metinlerinin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiki hakkında değerlendirmelerde bulunmadan önce kaptanın donatanı temsil yetkisi ile ilgili genel bir değerlendirme yapmak faydalı olacaktır. Daha önce değinildiği üzere; kaptanın donatanı temsil yetkisi, geminin bağlama limanında bulunup bulunmamasına göre değişen bir çerçeveyi ihtiva etmektedir. Yetkinin kapsamındaki bu farklılıkla, iletişim teknolojisinin gelişmediği zamanlarda, kaptanın; donatan adına ve

⁴¹¹ Yazıcıoğlu (2020) s.309; Demir (2021) s.261.

⁴¹² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 01.07.2019 tarihli ve 2018/348 E., 2019/5007 K. sayılı kararı

hesabına, onunla iletişim kurabilme düzeyine göre çeşitli hukuki işlemlerde bulunması sağlanmaktaydı. Bununla birlikte, iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler sonucu⁴¹³ kaptanın bu yetkileri kullanmasına eskisi kadar ihtiyaç duyulmamaya başlamış; bu işler hemen hemen istisnasız biçimde gemi acentesi veya yöneticisi tarafından ifa edilmeye başlanmıştır⁴¹⁴. Yani otonom gemi teknolojilerinin varlığı göz ardı edildiği takdirde dahi kaptanın kanundan doğan donatanı temsil yetkisinin uygulamadaki durumla örtüşmediğini söylemek mümkündür⁴¹⁵.

Bu yetkinin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından kullanılmasına ilişkin değerlendirmeye geçmeden önce tekrar dikkate sunulması gereken bir diğer husus ise, temsil yetkisinin çerçevesinin genişletilmesi ve sınırlandırılmasıdır. TTK'de kaptanın temsil yetkisini düzenleyen hükümler emredici nitelikte olmayıp, kanun ile kaptana tanınan temsil yetkisinin sözleşme serbestisi ilkesi çerçevesinde genişletilmesi ve kanunda yer almayan konularda da - taraflar arasında buna ilişkin bir sözleşme akdedilmesi yoluyla- kaptanın donatanı temsil etmesi mümkündür. Bunun gibi, temsil yetkisinin sınırlandırılması da mümkün olmakla birlikte, -yukarıda değinildiği üzere- temsil yetkisi ticari çıkarları korumanın yanında gemideki can ve malların kurtarılması amacını da taşıdığından can ve malları tehlikeye atacak şekilde sınırlandırılmaz.

Geleneksel gemilerde dahi kaptanın temsil yetkilerini fiili olarak kullanmadığından bahisle; uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi açısından, donatanı -ve aşağıda açıklanacağı üzere yükü ilgilileri de- temsil yetkisine ilişkin maddelerin değiştirilerek kapsamının daraltılmasının kaçınılmaz olduğu yönünde haklı görüşler ortaya konulmuştur⁴¹⁶. Bununla birlikte, otonom gemi teknolojilerinin devam eden gelişimi göz önüne alındığında, donatanın temsil yetkilerine ilişkin kesin hükümlerin konulması için

⁴¹³ **Oral, Ahmet** (2007) "*Denizde İnternet*" XII. "Türkiye'de İnternet" Konferansı, Ankara, ss.51-56; **Koldemir, Birsan/ Ceyhan, Gökçe Çiçek** (2019) "*Deniz Ulaştırmasında Yeni Haberleşme ve İletişim Teknolojileri*" The Journal of Academic Social Science, C.84, S.84, ss.213-226, s.224-225.

⁴¹⁴ **Atamer** (2013) s.825. Aynı yönde bakınız: **Akyol** (2022) s.122. Bu durumun TTK Komisyon çalışmalarında dikkate alındığı yönünde bakınız: **Atamer** (2017) s.825.

⁴¹⁵ Geleneksel gemilerde kaptanın sahip olduğu temsil yetkisinin uygulama ile örtüşmediği yönünde bakınız: **Ersözlü** (2000) s.119-120.

⁴¹⁶ **Ciğer** (2020) s.488-491; **Gözüyeşil** (2021a) s.518; **Choi/ Lee** (2021) s.460-461. Temsil yetkisinin kapsamının uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin rolü ile genel olarak uyumsuz olduğu, bu sebeple uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin temsil yetkisine sahip olmasının genel olarak uygunsuz olduğu yönünde bakınız: **Ji, Minchol** (2022) "*A Study on the Legal Status and Responsibilities of the Master in Autonomous Vessels: The Case of General Remote Operators*" Master Of Science in Maritime Affairs (Maritime Law & Policy), Malmö, World Maritime University, s.31-32.

henüz uygun bir zaman olmadığı anlaşılmaktadır. Temsil yetkisine ilişkin hükümlerin emredici olmayıp, yetki kapsamının sınırlandırılabilirdiği veya genişletilebildiği göz önüne alındığında; yetki kapsamının tarafların takdirine bırakılması ve mevcut hükümlerin şu an için muhafaza edilmesinin daha doğru bir yaklaşım olarak ortaya çıkmaktadır. İlk aşamada, sözleşme serbestisi ilkesine uygun olarak tarafların belirlenen kapsamı daraltma veya genişletme yetkisine sahip olmalarına izin vermek, daha sonra uygulamadan elde edilen deneyimleri göz önünde bulundurarak kanuni düzenlemeleri revize etmek sağlıklı bir yaklaşım olacaktır. Bu nedenle, mevcut durumda temsil yetkisine ilişkin hükümlerin mümkün olduğunca muhafaza edilmesi bu tezde tercih edilmektedir.

Yukarıda değinilen maddeler hakkında değerlendirmelere geçildiğinde; donatanın kaptanın temsil yetkisini sınırlandırılmasına ilişkin düzenleme getiren TTK m. 1106'nın hem amaçsal hem de lafzi olarak tatbik edilebilir olduğunu ifade etmek mümkündür. Kaldı ki temsil yetkisine ilişkin hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanmasına ilişkin yukarıda tercih edilen yaklaşımda, temsil yetkisinin sınırlandırılması ve genişletilmesi olanağı kilit rol oynamaktadır.

Bununla birlikte, bu madde ışığında, tercih edilen yaklaşıma eleştiri getirilmesi mümkündür. Madde metninde görüldüğü üzere, üçüncü kişiler kaptanla olan münasebetlerinde kanuni düzenlemeleri esas alacak; temsil yetkisi sınırlandırıldığı takdirde donatan, kaptanın yetkisinin sınırlarını aştığını sadece bunu bilenlere karşı öne sürebilecektir. Böylece donatan, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin temsil yetkisini sınırladırsa da sınırlandırmadan haberdar olmayanlar ile yapacağı işlemleri üstlenme tehlikesi ile karşı karşıya bulunacaktır.

Fesihden sonra kaptanın yetkilerinin kaldırılmasına dair m. 1107, kaptanın vekâletsiz iş görmesine dair m. 1108, donatanın kaptanın yaptığı işlemlerden doğan sorumluluğuna dair m. 1109 ve kaptanın donatana karşı hak ve yükümlülüklerine dair m. 1110'da yer verilen hükümler de gemide çalışma olgusu ile -yukarıda izahatı yapılanlar haricinde- ilintili olmadıklarından, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbiklerinde amaçsal olarak bir engel göze çarpmamaktadır. Bu maddeler lafzi olarak incelendiklerinde de tatbik edilmede sorun oluşturacak bir ibare barındırmadıklarını ifade etmek mümkündür.

Kaptanın gemiye kendi adına eşya yüklemesini yasaklayan ve yüklediği takdirde muadil bir yük için istenebilecek en yüksek navlunu ödemekle yükümlü olacağını ifade eden

TTK m. 1111 de uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilebilir niteliktedir. Bununla birlikte, kendisi gemide bilfiil bulunmayıp yükleme ve boşaltma işlemleri muhtemelen donatanın kıyıdaki temsilcileri nezaretinde gerçekleştirileceğinden, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin gemiye kendi adına eşya yüklemesi pek mümkün olmayacaktır. Yine de bir başka kişi aracılığı ile de olsa, bu yola başvurusu halinde, söz konusu yasağı ihlal etmesi ve yasağı ihlalin sonuçlarına muhatap olması mümkündür.

2.3.1.1 Geminin Bulunduğu Yere Göre Donatanı Temsil Yetkisi

2.3.1.1.1 Gemi Bağlama Limanında Bulunduğu Sırada

Geminin bağlama limanında bulunduğu esnada kaptanın donatanı temsil yetkisi TTK 1103'te düzenlenmiş olup yetkinin kapsamı oldukça sınırlıdır.

Bu durumda, özel olarak yetkilendirilmiş olmadıkça kaptanın gerçekleştirdiği işlemler donatanı bağlamaz. Bunun tek istisnası ise gemi adamlarını işe alarak onlarla hizmet sözleşmesi akdetmesi ve gerektiğinde gemi adamlarının işlerine son verilmesidir. Kaptana tanınan bu yetki, donatanın gemi adamları ile hizmet sözleşmesi yaparak onları istihdam etmesini engellemekle birlikte kaptan, donatan tarafından tutulan elverişsiz gemi adamlarını gemiye kabul etmeye zorlanamaz; çünkü kaptan, geminin yola elverişli olmasını sağlama yükümlülüğü kapsamında, gerekli yeterli özelliklerini taşıyan gemi adamlarını gemide bulundurmakla yükümlüdür⁴¹⁷.

Kaptanın temsil yetkisi belirli bir geminin sevk ve idaresini üstlenmesi ile başlayacak olup yetkisinin devamı da ancak bu görevi sürdürdüğü müddetçe devam edecektir. Bu sebeple çeşitli gemilerin idaresini üstlenmek üzere işe alınan bir kaptan belirli bir geminin idaresini üstlenmediği sürece temsil yetkisini haiz değildir⁴¹⁸.

Değinilmesi gereken diğer bir husus ise kaptanın geminin denize ve yola elverişliliğini sağlama yükümlülüğü olmasına karşın, gemiye yakıt veya kumanya alma yahut geminin tamirini sağlama gibi yetkilerden mahrum oluşudur. Bunların yerine

⁴¹⁷ Çığa/ Kender (2010a) s.192.

⁴¹⁸ Okay (1970) s.345-346.

getirilmesini, kaptan, donatandan talep etmelidir. Bununla birlikte, bu ve benzeri sebeplerle geminin elverişsiz olması durumunda, yola çıkmaktan imtina edebilecektir⁴¹⁹.

Belirtildiği üzere kaptanın bağlama limanındaki temsil yetkisi, -aksi yönde bir sözleşme yapılmadıkça- gemi adamı tutmakla sınırlıdır. Kaldı ki, geleneksel gemilerde dahi bu vazifenin donatanın karadaki temsilci ve çalışanlarıyla, işe alma büroları tarafından ifa edildiği görülmektedir.

Bu bilgiler ışığında, geminin bağlama limanında bulunduğu sırada oldukça sınırlı nitelikteki donatanı temsil yetkisine ilişkin TTK m. 1103'ün; uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilmeye amaçsal yönden uygun olduğunu ifade etmek mümkündür. Bununla birlikte, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin gemi adamı tutma yetkisinin de sınırlandırılabilceği unutulmamalıdır. Gemi adamı tutma yetkisinin kontrol merkezinin mevcudiyetiyle değişime uğraması mümkündür. Zira kontrol merkezinde çalışacak kişilerin geleneksel gemilerdeki gemi adamlarından daha farklı ve teknik nitelikte olması, onları işe alan kişilerde ve işe alım süreçlerinde birtakım farklılıkları beraberinde getirebilecektir.

Hüküm lafzi açıdan incelendiğinde de uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin özel durumuyla uyumsuzluk oluşturacak bir ibare göze çarpmamaktadır.

2.3.1.1.2 Gemi Bağlama Limanı Dışında Bulunduğu Sırada

Geminin bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptanın donatanı temsil yetkisi, TTK m. 1104'te düzenlenmiştir.

Geminin bağlama limanında bulunduğu sırada oldukça kısıtlı bir hale gelen donatanı temsil yetkisi, bağlama limanının terki neticesinde donatanın gemisiyle irtibatının kesileceği düşüncesinden kaynaklı olarak⁴²⁰ genişler⁴²¹. Bu durumda kaptan; geminin iyi halde tutulması ve güvenli bir biçimde seyrini gerçekleştirmesi için gereken her türlü işlem ve tasarrufu, donatanı temsilen gerçekleştirmeye yetkili hale gelir. Geminin donatılması; yakıt ve kumanya sağlanması; gemi adamlarına ilişkin işlemlerin gerçekleştirilmesi; geminin

⁴¹⁹ Çağa/ Kender (2010a) s.193.

⁴²⁰ Okay (1970) s.349.

⁴²¹ İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.138; Can (2003) s.240; Demir (2021) s.258.

denize, yola ve yüke elverişli tutulması ile geminin güvenli bir biçimde yolculuğun sürdürmesine yönelik işlem ve tasarruflar bu kapsamda değerlendirilebilir⁴²².

Ayrıca zikredilen madde hükmüne göre, geminin bağlama limanından ayrılması ile kaptan, temsil yetkisine istinaden taşıma sözleşmeleri akdedebilir ve görevleri ile ilgili konularda dava açabilir. Bununla birlikte donatan tarafından yapılmış sözleşmeleri değiştirmek yahut feshetmenin kaptanın yetkileri arasında olup olmadığına ilişkin farkı görüşler öne sürülmüştür. Bazı yazarlar; kaptanın böyle bir yetkisi bulunmadığını, fakat sadece savaş gibi olağanüstü hallerde yükümlülükleri çerçevesinde gemiyi korumak için söz konusu işlemleri yapabileceğini ifade etmişlerdir⁴²³. Başka bir görüşe göre ise; bu yönde bir ihbar karşısında muhatabın kararsızlığına sebep olmamak için kaptanın bu yöndeki ihbarının donatan açısından bağlayıcı olacaktır⁴²⁴.

Yine aynı maddeye göre, yabancı bayraklı bir geminin malikine ve kiracısına açılacak her türlü dava ve takip, onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana da yöneltilebilecektir. Bu durum, yani yabancı bayrak taşıyan gemilerde davanın kaptana yöneltilebilmesi; yabancı ülkeye tebligat yapılmasını gerektiren durumlarda, davacıya veya alacaklıya kolaylık sağlamakta olup donatan veya kiracının da kaptan ile kendini temsil etmesini mümkün kılmaktadır⁴²⁵.

Kaptanın kredili işlemler yapması hususu ise TTK m. 1105'te düzenlenmiştir. Buna göre kaptan gemi bağlama limanı dışında bulunduğu esnada ödünç para veya veresiye mal almaya yahut başkaca kredi işlemleri yapmaya yetkilidir. Fakat kaptanın bu yetkisi geminin korunması veya yolculuğun yapılması için zorunlu olan ihtiyaçların karşılanmasına hizmet eden işlemler ile sınırlıdır. Gemiye korumak için zorunluluk bulunması, gemi bağlama limanı dışındayken denize veya yola elverişsizliğinin giderilmesi için zorunlu olan kredili işlemi; yolculuğun yapılması için zorunluluk bulunması ise, geminin bağlama limanı dışındayken bir limana yapacağı yolculuğun başlaması veya başladığı bir yolculuğun tamamlanması için zorunlu olan kredili işlemi ifade eder⁴²⁶. Kaptanın yetkisindeki bu işlemlerin geçerliliği, seçtiği işlemin amaca uygun olmasından veya işlem sonucu elde edilen para ve diğer

⁴²² Bakınız: TTK m. 1104.

⁴²³ Belbez (1941) s.19; Çağa/ Kender (2010a) s.195.

⁴²⁴ Okay (1970) s.352-353.

⁴²⁵ Kara (2020) s.140.

⁴²⁶ Yazıcıoğlu (2020) s.309.

kaynakların gerçekten geminin korunması veya yolculuğun tamamlanması için kullanılıp kullanılmadığından bağımsızdır⁴²⁷.

Aynı maddenin devam eden hükmüne göre kaptana gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için dahi olsa açık bir yetki verilmediği müddetçe donatan, kaptanın kambyo taahhütlerinden sorumlu olmaz.

Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin donatanı temsil yetkisine ilişkin bu genel açıklamalar ışığında, geminin bağlama limanı dışında bulunduğu donatanı temsil yetkisine ilişkin TTK m. 1104'ün tatbikinde genel olarak bir sorun bulunmamakla birlikte, kaptana tanınan bazı yetkilerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından pratikte uygulanmayacağını ifade etmek mümkündür; örneğin geminin donatılması, kumanya ve yakıt tedariki, geminin tamiri ve bakımı gibi iş ve işlemlerin geminin yöneticisi veya limandaki acentesi tarafından gerçekleştirileceği öngörülmektedir⁴²⁸. Zira daha önce değinildiği üzere, bağlama limanının terkedilmesiyle kaptanın donatanı temsil yetkisinin genişlemesi; donatanın gemisiyle irtibatının kesileceği düşüncesinden doğmuştur. Bununla birlikte uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi, gemide veya limanda bulunmayacağından, donatandan farklı bir konumda bulunmayacaktır⁴²⁹. Yine üçüncü fıkra uzaktan kumanda edilen gemilerde kaptan da gemide bulunmayacağından yabancı ülkeye tebligat yapılması gerektiren hallerde davacıya veya alacaklıya kolaylık sağlayan hüküm de işlevsiz hale gelecektir. Zira gemide bulunmayan kaptana tebligatın donatana nispetle daha kolay ulaştırılması söz konusu olmayacak; kaptan, donatan ile benzer bir durumda olacaktır.

Aynı şekilde kredili işlemler yapılmasına ilişkin TTK m. 1105 de tatbike uygun olmakla birlikte, -özellikle kredili işlemlere başvurmak için gerekli olan yüksek standartlar göz önüne alındığında- bu maddedeki yetkilerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından çok daha az başvurulur hale geleceğini ifade etmek mümkündür. Lafzi açıdan inceleme yapıldığında da sorun oluşturacak bir ibare görünmemektedir.

Öte yandan, maddede sayılan haller daha önce belirtildiği üzere belirtilen seyir emniyetini sağlama ve gemideki can ve malları koruma yükümlülüğü içerisinde kaldığı

⁴²⁷ Kara (2020) s.140.

⁴²⁸ Cığır (2020) s.490. Bununla birlikte yazar, acil durumlarda uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin bu yetkilere ihtiyaç duyabileceğini ifade etmektedir.

⁴²⁹ Cığır (2020) s.490.

takdirde, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin bu maddede yer alan yetkilerinin sınırlandırılmayacağını ifade edilmesi mümkündür.

2.3.2 Yükle İlgililerin Temsilcisi Sıfatıyla

Kaptanın temsil etmeye yetkili olduğu kişilerden bir diğeri ise yükle ilgililerdir. Kaptanın yükle ilgilileri temsiline ilişkin düzenlemeler TTK m. 1112 ve 1118 arasında yer almaktadır. Yükle ilgili kişilerden taşıtan, yükleten, gönderilen veya kaptandan habersiz gemiye gizlice yük getiren kimseleri içine alan kişiler kastedilmektedir⁴³⁰. Bu maddelerle kaptana verilen yetkinin temel amacı ise, sefer sırasında yükün en iyi halde muhafazası için ihtiyaç duyabileceği araçları sağlamaktır⁴³¹.

TTK m. 1112'ye göre, yükle ilgililerin menfaatini korumaya yönelik olarak eşyanın en iyi halde muhafazası için mümkün olan özeni göstermek ile yükümlü olan kaptan; bu yükümlülüğün yerine getirilmesinin gereği olacak ölçüde, taşınacak yükün teslim alındığı andan varma limanında teslim edilmesine kadar yükle ilgilileri temsil yetkisini haizdir⁴³².

Mezkûr maddeye göre, eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni gösterme yükümlülüğü çerçevesinde bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için önlem alması gereken durumda, kaptan yükle ilgililerin menfaatini göz önünde bulundurmak ve mümkünse onların görüşüne başvurarak durumun gereğine göre talimatlarını yerine getirmek zorundadır. Talimat almanın mümkün olmadığı durumlarda, kaptan takdirine göre hareket eder ve durumu ile alınan önlemi derhal yük sahibine bildirmek için üzerine düşeni yapar. Bu gibi durumlarda kaptan; eşyayı kısmen veya tamamen boşaltmaya; meydana gelecek büyük bir zararın başkaca bir yöntemle önüne geçilemeyeceğinin anlaşılması durumunda eşyayı satmaya, korunması veya daha ileri götürülmesi için rehnetmeye yetkilidir.

Yine aynı maddeye göre yükle ilgililerin eşyanın ziyaından veya hasara uğramasından doğan istem haklarını zamanında bizzat kullanamayacak olmaları halindeyse,

⁴³⁰ İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.142; Çağa/ Kender (2010a) s.196.

⁴³¹ Ersözlü (2000) s.196.

⁴³² Çağa/ Kender (2010a) s.197; Yazıcıoğlu (2020) s.310; Gönen, Eriş (2010) Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu 5.Cilt, 2.Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, s.5477; Kaner, İnci Deniz (2016) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 4.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, s.113. Bununla birlikte kaptanın temsil yetkisinin geminin varma limanına ulaşması ile veya yükün boşaltılması ile sona ereceği yönünde görüş öne sürenler de bulunmaktadır. Bakınız: Okay (1970) s.358-359; Ersözlü (2000) s.197.

kaptan bu istem haklarını gerek mahkemelerde gerek mahkeme dışındaki merciler önünde kendi adına kullanmaya yetkilidir.

TTK m. 1113'e göre umulmayan bir hal⁴³³ sebebi ile yolculuğun daha önceden belirlenen rota üzerinden gerçekleştirilmesi mümkün olmazsa kaptan, daha önce kendisine verilen ve imkanlar nispetinde uymakla yükümlü olduğu talimatlar ve durumun gerekleri uyarınca başka bir rota belirleyebilir, kısa veya uzun süre boyunca yolculuğa ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir. Navlun sözleşmesinin umulmayan bir hal sebebiyle sona ermesi durumunda kaptan, yolculuğun başlamasına veya devamına engel olan sebepler yüzünden sözleşmenin sona ermesi halindeki yükümlülüklerini düzenleyen TTK m. 1211 çerçevesinde hareket eder.

Geminin umulmayan bir hal sebebiyle ziyaa uğraması halinde dahi kaptanın yükle ilgililerin menfaatini korumaya yönelik yükümlülüğünün ortadan kalkmayacağı TTK m. 1211'de ayrıca hüküm altına alınmıştır. Ayrıca, aynı maddeyle kaptanın acil durumlarda önceden danışması dahi aranmaksızın durumun gereğine uygun olarak yükü başka bir gemi ile varna limanına taşımak⁴³⁴, eşyanın güvenli bir yerde muhafazasını sağlamak ve eşyanın uygun bir fiyatla satışını sağlamak seçeneklerinden birini sağlamak ile yükümlü olduğu hükme bağlanmıştır. Kaptan, bu görevlerini yerine getirmek ve eşyanın bakım giderlerini karşılamak için eşyayı rehnetme veya satmakla da yetkilendirilmiştir. Aynı maddenin devam eden hükmüne göre kaptanın bu yükümlülüklerini yerine getirmesinden doğacak zararlardan donatanla birlikte taşıyan da sorumludur.

Kaptanın yolculuğun devamı için zorunluluk bulunması halinde, yükle ilgililerin temsilcisi sıfatı ile bulunabileceği tasarruflar ise TTK m. 1114 ila 1117'de düzenlenmiştir. Kaptan, m. 1112'deki haller dışında sadece yolculuğun devamı için zorunlu olması halinde; eşya üzerinde satmak⁴³⁵, rehnetmek⁴³⁶ veya kullanmak suretiyle tasarrufta bulunabilecektir. Bu zorunluluğu doğurabilecek haller ise iki başlığa ayrılmıştır⁴³⁷.

⁴³³ Bu kavram kaptanın sebep olmadığı ve daha önce tahmini mümkün olmayan halleri ifade eder. **Çağa/ Kender** (2010b) s.55.

⁴³⁴ Bu durumda eşyanın teslim edildiği yeni taşıyan; donatanın, taşıyanın veya kaptanın yardımcı şahsı değildir. Bu sebeple eski donatan, taşıyan ve kaptan; doğacak zarardan ancak seçimlerindeki kusur sebebiyle sorumlu tutulabileceklerdir. **Çağa/ Kender** (2010b) s.272.

⁴³⁵ Eşyanın tamamının değil sadece bir kısmının satılması mümkündür. Zira aksi halde devam edilecek bir yolculuk kalmayacaktır. **Okay** (1970) s.359; **Çağa/ Kender** (2010a) s.197.

⁴³⁶ Satma için yukarıda belirtilen açıklamanın rehnetme için de geçerli olduğu ifade edilebilir. Eşyanın tamamı rehnedildiği takdirde yine devam edilecek bir yolculuk kalmayacaktır.

⁴³⁷ **Okay** (1970) s.359-360.

TTK m. 1115'te bunlardan birincisi olan müşterek avarya halinde, müşterek avarya sebebiyle doğan para ihtiyacını karşılamak için başvurabileceği tasarruflardan yükle ilgililere en az zarar verecek olanını seçmek zorunda olduğu hükme bağlanmıştır.

TTK m. 1116'ya göre ise kaptan, sadece müşterek avarya dışındaki hallerden kaynaklanan para ihtiyacının başka bir yöntemle karşılanamaması ve başkaca önlemlerin alınmasının donatan için katlanılamayacak bir zarar doğuracak olması halinde, eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir. Bununla birlikte kaptan bu yetkisi çerçevesinde hareket ederek yükle ilgililerin zararına sebep olduğunda; donatan, TTK m. 1117 uyarınca⁴³⁸ yükle ilgililerin zararını tazminle yükümlüdür. Donatan bu yükümlülüğünde TTK m. 1186'da düzenlenen taşıyanın sınırlı sorumluluğuna tabi olacaktır. Eşya üzerinde satarak tasarrufta bulunulup net satış bedelinin bu değeri aşması halindeyse donatan net satış bedelini tazmin eder⁴³⁹.

TTK m. 1118'de ise kaptanın yükle ilgililerin temsilcisi sıfatıyla yaptığı işlemlerin geçerliliğine ilişkin düzenleme getirilmiştir. Buna göre, yükle ilgililerin kaptanın hukuki işlemlerinden sorumluluğu TTK m. 1105'in ikinci fıkrasına göre tayin edilecektir. Yani kaptanın kendisi ile işlem yaptığı üçüncü kişi, kaptanın yetkisiz olduğunu veya elde edeceği krediyi farklı bir amaçla kullanacağını bilirse yahut bunu bilmemesi ağır bir ihmali teşkil edecekse ilgili hukuki işlem yükle ilgiliyi bağlamayacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki TTK m. 1118'de; 1112, 1114, 1115 ve 1117 numaralı maddelere atıfta bulunulmuşsa da m. 1117'ye yapılan atıf yazım yanlışlığı niteliğinde olup burada kastedilen m. 1116'dır⁴⁴⁰.

TTK'de konuya ilişkin bir düzenleme yer almamakla birlikte kaptanın yükle ilgilileri temsil etme yetkisinin de sınırlandırılması mümkündür⁴⁴¹. Yükün menfaatine ilişkin hallerde yük ilgilisi tarafından, yükle ilgililerin ortak menfaatine ilişkin hallerde ise yükle ilgililerin ortak kararıyla temsil yetkisinin sınırlandırılması mümkündür. Yetkinin sınırlandırılmasının TTK m. 1106'ya kıyasla ancak bilen kişilere karşı öne süre sürülebileceğini ifade eden görüşün⁴⁴² yanında, ağır ihmali neticesinde öğrenmeyen kişilere karşı da öne sürülebileceği

⁴³⁸ Bu maddenin kaptan tarafından yapılan işlemlerin donatanı hangi hallerde bağlayacağını değil kaptanın para sağlamak için eşyayı satması halinde yük ilgisinin zararın her halde donatan tarafından tazmin edilmekle yükümlü olduğunu belirttiği, bu sebeple maddenin "kaptanın tasarrufu sebebiyle donatanın sorumluluğu" olarak başlıklandırılmasının daha doğru olacağını ifade eden görüş için bakınız: **Atamer** (2013) s.479-480.

⁴³⁹ Bu durum donatanın fiili taşıyan sıfatıyla taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere aynen tabiiyetinin bir istisnasıdır. **Atamer** (2013) s.480.

⁴⁴⁰ **Atamer** (2013) s.481.

⁴⁴¹ **Okay** (1970) s.361; **Ersöz** (2000) s.200; **Çağ/ Kender** (2010a) s.198; **Akyol** (2022) s.153.

⁴⁴² **Çağ/ Kender** (2010a) s.198.

yönünde görüş mevcuttur⁴⁴³. Bunlara karşılık donatan tarafından bazı yetkilerin sınırlandırılmamasına benzer şekilde, kaptanın müşterek avarya halinde yükle ilgilileri temsiline ilişkin yetkiler sınırlandırılmaz⁴⁴⁴.

Kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisine dair maddelerler hakkında ayrı ayrı değerlendirmelerde bulunmadan önce uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin yükle ilgilileri temsiline ilişkin genel bir değerlendirmede bulunmak faydalı olacaktır.

Yukarıda ifade edildiği üzere, bu maddelerle kaptana sağlanan temsil yetkisinin temel amacı, kaptana yükün en iyi şekilde muhafazası için ihtiyaç duyduğu araçları sağlamaktır. Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin de bu araçlara başvurabilmesinin sağlanması uygun olacaktır. Zira bu kişi, gemideki yükün durumu hakkında bilgiye ilk elden ulaşabilecek kişidir; bu özelliği gereği acil kararlar vermesi gerekebileceği gibi, yükle ilgililere ulaşamadığı durumlarda da harekete geçmesi gerekebilir⁴⁴⁵.

Bununla birlikte, temsil yetkisinin bazı yönleriyle farklılıklar gösterebileceği ifade edilmektedir⁴⁴⁶. Yük üzerinde gerçekleştirilecek tasarruf işlemlerinin ancak elektronik sözleşmeler ile ifa edilebilecek olmasına karşılık, elektronik sözleşmeler kurulmasının uygulamada her zaman mümkün olmayacaktır⁴⁴⁷. Yine -TTK m. 1114'te düzenlenen eşya üzerinde tasarruf yetkisi gibi- bazı yetkilerin kullanılması için gemide fiziken bulunmak gerekecek; bu sebeple bu yetkilerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından kullanılamayacak; ilgili işlemlerin yükle ilgililerinin kıyıdaki temsilcileri tarafından gerçekleştirilmesi gerekecektir⁴⁴⁸.

Fakat daha önce açıklandığı üzere, bu yetkiler halihazırda geleneksel gemilerde de kaptan değil, acenteler gibi temsilciler tarafından kullanılmaktadır. Bu sebeple bazı yetkilerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından tam olarak kullanılmayacağından bahisle, söz konusu hükümlerin tatbiki elverişsiz olduğunu söylemek tutarlı bir yaklaşım olmayacaktır.

⁴⁴³ Okay (1970) s.361; Ersözlü (2000) s.200.

⁴⁴⁴ Okay (1970) s.361; Ersözlü (2000) s.200; Akyol (2022) s.153.

⁴⁴⁵ Cığır (2020) s.493-494.

⁴⁴⁶ Cığır (2020) s.492.

⁴⁴⁷ Cığır (2020) s.492.

⁴⁴⁸ Cığır (2020) s.492-493.

Kaldı ki, kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisinin sınırlandırılması veya bu yetkinin sınırlarının genişletilmesi mümkündür. Sektörü tercihlerinde muhayyer bırakmak, yaşanan gelişmeleri gözlemleyip uzaktan kumanda edilen gemilerin fiili kullanımı ışığında düzenlemelerde değişikliğe gitmek daha doğru bir yöntem olacaktır. Çünkü, uzaktan kumanda edilen gemilerin teknik özellikleri ve kapasitesi netleşmeden, hukuki yönden kesin sınırlamalara gitmek; sektörün tercihlerini ve gelişim için olası araçlarını elinden alabilir.

Söz konusu maddelerin lafzi açıdan incelenmesine ilişkin olarak bir değerlendirme yapıldığında, genel olarak uygulanabilir nitelikte olduklarının ifade edilmesi mümkündür⁴⁴⁹. Bununla birlikte, m. 1113'e ayrıca değinmek gerekmektedir. Bu maddenin birinci fıkrasında, yolculuğun planlanan rota üzerinde gerçekleştirilmesinin mümkün olmaması halinde, kaptanın yolculuğa başka bir başka bir rota üzerinden devam edebileceği veya yolculuğu kısa veya uzun bir süre için ara verebileceği ifade edilmektedir. Bu ifadelerin lafzen tatbikinde bir sorun bulunmamaktadır. Bununla birlikte başvurabileceği bir diğer yöntem olarak öne sürülen ifade için aynısını kesin olarak söylemek mümkün değildir. Zira "kalkma limanına geri dönebileceği" ifade edilmektedir. Her ne kadar bu ifadeyle, kalkma limanına dönmesi kastedilenin gemi olduğu ve yorum yoluyla bu şekilde değerlendirilebileceği açıksa da hükmün "gemiye kalkma limanına geri döndürebileceği" şeklinde değiştirilmesi, başvurulabilecek bir yöntemdir.

2.4 Sorumluluğu

Kaptanın sorumluluğu TTK m. 1089'da düzenlenmiş olup, madde hükmüne göre kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlardan dolayı yolcular da dahil olmak üzere yük ve gemi ile ilgili herkese karşı sorumludur. Kaptanın kusurunun tespiti ise daha önce açıklanmış bulunan ve TTK m. 1088'de düzenlenen özen yükümlülüğünü yerine getirmiş olup olmamasına, yani tedbirli bir kaptan gibi hareket etmiş olup olmamasına göre belirlenir⁴⁵⁰.

Görüldüğü üzere kaptanın sorumluluğunun belirlenmesinde kusur sorumluluğu esas alınmaktadır. Dolayısıyla kaptanın sorumluluğunun doğması için kusurunun ispat edilmesi gerekmektedir⁴⁵¹. Kaptan tarafından bir görevinin ifa edilmemesinden doğan zararlarda kaptan aleyhine bir kusur karinesi doğacak ve kaptan oluşan zarardan sorumlu

⁴⁴⁹ Cığır (2020) s.492.

⁴⁵⁰ Göknil (1946) s.123; İzveren/ Franko/ Çalık (1994) s.134; Yazıcıoğlu (2020) s.311.

⁴⁵¹ Akyol (2022) s.177-178.

tutulacaktır⁴⁵². Bununla birlikte kaptanın görevini yerine getirmemekte kusurlu olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulması mümkündür⁴⁵³. Fakat bu durum sadece deniz ticareti hukukundan doğan talepler bakımından geçerli olup genel hükümler çerçevesinde kaptana yöneltilecek taleplerde kaptanın tedbirli bir kaptanın kusurunu ispat yükü davacıya ait olacaktır⁴⁵⁴.

Kaptanın sorumlu olduğu işlerin sınırları ise tartışmalı durumdadır. Madde gerekçesinde, e-TTK m. 972’de yer alan kaptanın diğer kanunlarda yazılı vazifelerini yerine getirmemesinden doğan zararlardan sorumlu olacağına ilişkin hükmün, kaptanın sınırlarını öngörülemez biçimde genişleteceği ifade edilmiş; bu sebeple zikredilen ifadenin kanun metninden çıkarıldığı belirtilmiştir. Doktrinde yine aynı yönde görüş mevcuttur⁴⁵⁵.

Bununla birlikte, aksi yönde görüş de ortaya koyulmuştur⁴⁵⁶. Buna göre, kanun maddesinde yer alan “özellikle bu Kısım ile diğer Kısımlarda belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı” ibaresi, sorumluluğu bu kısımlar ile sınırlar nitelikte olmayıp, örneklendirme içermektedir. Bundan dolayı kaptan; kastedilen kısımların dışında, hatta TTK’nin de dışında kalan mevzuattaki görev ve yükümlülüklerinden de sorumlu tutulabilecektir.

Bu görüşe sahip yazarların değindiği bir diğer konu ise kaptanın yabancı mevzuata uyma yükümlülüğüne ilişkin TTK m. 1092’de yer verilen düzenleme ile, kaptanın yabancı mevzuata uymama neticesinde doğacak zararlardan sorumlu tutulmasına karşın; Türk mevzuatından sorumlu tutulmamasının oluşturacağı çelişkidir. Yazarlara göre, TTK dışındaki mevzuattan kaynaklanan sorumluluğun, kaptanın sorumluluğunu öngörülemez bir şekilde genişleteceği iddia edilirken, daha belirsiz sınırlara sahip yabancı mevzuata uymama sonucu doğacak zararlardan sorumlu tutulması isabetsiz bir yaklaşım olacaktır⁴⁵⁷.

Kaptanın kendilerine karşı sorumlu olduğu kişiler ise madde metninde “gemi ve eşya ile ilgili herkes” olarak ifade edilmiş olup; bu kişilerin donatan -donatanın gemi maliki olmaması durumunda aynı zamanda malik-, taşıtan, yükleten, gönderilen, yolcular ile diğer

⁴⁵² **Akyol** (2022) s.178.

⁴⁵³ **Göknil** (1946) s.124; **Akyol** (2022) s.178.

⁴⁵⁴ **Göknil** (1946) s.124; **Akyol** (2022) s.178.

⁴⁵⁵ **Atamer** (2013) s.428.

⁴⁵⁶ **Akyol** (2022) s.154-155.

⁴⁵⁷ **Akyol** (2022) s.155.

gemi adamları olarak sıralanması mümkündür⁴⁵⁸. Kaptanın donatana karşı sorumluluğu hizmet akdi ve/veya kanundan, diğerlerine karşı sorumluluk ise kanundan doğmaktadır⁴⁵⁹.

Çatma halinde diğer geminin donatanı, yolcuları ve yükle ilgililer gibi, “gemi ve eşya ile ilgili herkes” ifadesinin kapsamı dışında kalan kişilere karşı ise kaptan, bu madde hükmünce sorumlu tutulamayacak olup, haksız fiil kuralları başta olmak üzere genel hükümler çerçevesinde sorumlu olacaktır⁴⁶⁰.

Kaptanın sorumluluğunu düzenleyen TTK m. 1089 hükmüne göre, kaptanın donatanın emrine uyması neticesinde zarara sebep olması kendisini sorumluluktan kurtarmayacağı gibi, donatanın durumu bilerek söz konusu emri vermesi halinde donatan da zarardan sorumlu olacaktır. Böyle bir durumda donatan ve kaptan zarardan müteselsilen sorumlu olmakla birlikte, zarar görene TTK m. 1062 uyarınca tazminat ödeyen donatan, - kaptanın donatana sağladığı yanlış bilgi sebebiyle donatanın o emri vermiş olması müstesna⁴⁶¹ - yaptığı ödemeyi kaptana rücu edemeyecektir⁴⁶².

Kaptanın gemi zabitlerine danışması hali TTK m. 1095’te düzenlenmiştir. Madde hükmüne göre, bir tehlikenin varlığı halinde kaptanın gemi zabitlerine danışması durumunda dahi, onların kararı ile bağlı olmayıp aldığı önlemlerden kendisi sorumlu olacaktır⁴⁶³.

Bu geniş sınırlar çerçevesinde kaptan sebep olduğu zarardan tüm malvarlığıyla sorumlu olacaktır⁴⁶⁴. Bununla birlikte TTK m. 1089’da kaptanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına dair düzenlenmeye yer verilmiş olup, buna göre kaptan Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelere çerçevesinde sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Söz konusu hüküm uyarınca sorumluluğun sınırlandırma hakkına

⁴⁵⁸ Atamer (2013) s.430.

⁴⁵⁹ Çağa/ Kender (2010a) s.199.

⁴⁶⁰ Okay (1970) s.362; Çağa/ Kender (2010a) s.199; Gönen (2010) s.5452.

⁴⁶¹ Okay (1970) s.362.

⁴⁶² Çağa/ Kender (2010a) s.200.

⁴⁶³ Bu tezin konusu dışında kalmakla birlikte burada bir değerlendirmede bulunulması faydalı olacaktır. Zikredilen madde Deniz Ticareti Kitabının üçüncü kısmı olan kaptanın “C) Görevleri” başlığı altında yer almaktadır. Bununla birlikte madde içeriğine bakıldığında kaptana yüklenen bir görevin bulunmadığı, bilakis kaptanın sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme getirildiği görülmektedir. Bu sebeple kaptanın gemi zabitlerine danışması halinde dahi alacağı önlemlerden kendisinin sorumlu olacağını belirten bu hükmün “B) Sorumluluğu” başlığı altında yer alması kanun sistematigi açısından daha doğru bir tercih olacaktır.

⁴⁶⁴ Akyol (2022) s.178.

başvurarak fon tesis etmesi halinde, kaptanın sorumluluğu söz konusu fon ile sınırlı hale gelecektir⁴⁶⁵.

Sorumluluğun sınırlandırılması deniz hukukunda uzun süredir uygulanan bir sistemdir⁴⁶⁶. Sorumluluğun sınırlandırılması rejiminin kökeni donatanla doğmuş olup donatanın faaliyetlerini sürdürmesine yönelik bir teşvik niteliğindedir. Bunun yanında sınırları ölçülemeyecek nitelikte olan petrol kirliliği ve nükleer zararlar gibi konularda da sınırlı sorumluluğa ilişkin düzenlemeler getirilmiştir⁴⁶⁷. Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına yönelik olarak çeşitli sistemler kabul edilmiş olup⁴⁶⁸ bunlar arasından abandon (terk) sistemi⁴⁶⁹, sınırlı ayni sorumluluk sistemi⁴⁷⁰ ve gemi tonajına göre belirlenen tutarla sınırlı sorumluluk sistemi⁴⁷¹ öne çıkmaktadır⁴⁷².

Donatan için getirilen sınırlı sorumluluk rejiminin kaptan açısından uygulanıp uygulanamayacağı 1957 tarihli Deniz Gemilerin Maliklerinin Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Konvansiyon'a⁴⁷³ (1957 Brüksel Konvansiyonu) kadar tartışmalara konu olmuştur⁴⁷⁴. Geminin maliki olmaması sebebiyle kaptanın donatan bakımından uygulanan terk sistemine başvurarak gemiyi terk edemeyeceği, sınırlı sorumluluk rejiminin gemi adamlarını sektöre çekme amacını taşımadığı ve donatana kıyasla daha zayıf bir ekonomik güce sahip olan kaptana başvurulmasının olası olmadığından bahisle sınırlı sorumluluk rejiminin kaptana uygulanamayacağı öne sürülmüştür⁴⁷⁵. Bununla birlikte 1957 Brüksel Konvansiyonu sorumluluğun sınırlandırılması hakkını kaptanı da içine

⁴⁶⁵ **Çetingil, Ergon/ Kender, Reyagan/ Ünan, Samim** (2011) Müşterek Avarya Hukuku, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, s.320. Aynı yönde bakınız: **Akyol** (2022) s.178.

⁴⁶⁶ **Cartner/ Fiske/ Leiter** (2009) s.227.

⁴⁶⁷ **Cartner/ Fiske/ Leiter** (2009) s.228.

⁴⁶⁸ **Çağa/ Kender** (2010a) s.151; **Sözer** (2014) s.217.

⁴⁶⁹ Bu sistem, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında uygulanan en eski yöntem olup gemi sahibinin gemiyi -bazen denizin dibinde- alacaklılara terk ettiğini belirterek sınırsız sorumluluktan kurtulmasını ifade etmektedir. **Cartner/ Fiske/ Leiter** (2009) s.228; **Çağa/ Kender** (2010a) s.151; **Sözer** (2014) s.217; **Alhan, Yunus** (2023) "Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunun'dan Kaynaklanan Yetki ve Görevleri ile Hukuki Sorumluluğu" Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.13, S.1, Akdeniz Üniversitesi, ss.559-612, s.602.

⁴⁷⁰ Bu sistemde donatan yalnızca deniz serveti olarak bilinen gemi ve navlun ile sınırlı bir sorumluluğa sahiptir ve alacaklıların donatanın kara serveti olarak bilinen diğer malvarlıklarına başvuru hakkı yoktur. Gemi ve navlun gibi deniz servetinin yok olarak bunların yerine geçecek değerlerin bulunmaması halinde donatanın sorumluluğu sona erer. e-TTK'da kabul edilen sistemdir. **Çağa/ Kender** (2010a) s.152; **Sözer** (2014) s.220; **Alhan** (2023) s.602.

⁴⁷¹ Geminin tonajına göre belirlenen sınırlı sorumluluk sisteminde, geminin ağırlığı dikkate alınarak her ton başına belirli bir tutar hesaplanmakta ve sorumluluk bu tutarla sınırlandırılmaktadır. **Çağa/ Kender** (2010a) s.152; **Sözer** (2014) s.219; **Alhan** (2023) s.602-603.

⁴⁷² **Alhan** (2023) s.602.

⁴⁷³ *Deniz Gemilerin Maliklerinin Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Konvansiyon*, 1957.

⁴⁷⁴ **Cartner/ Fiske/ Leiter** (2009) s.230; **Alhan** (2023) s.603.

⁴⁷⁵ **Cartner/ Fiske/ Leiter** (2009) s.230; **Alhan** (2023) s.603.

alacak şekilde genişletmiştir⁴⁷⁶. 1957 Brüksel Konvansiyonu ile kabul edilen gemi tonajına göre belirlenen tutarla sınırlı sorumluluk rejimi ve kaptanın da bu haktan yararlanması LLMC ile revize edilerek⁴⁷⁷ kabul edilmiştir⁴⁷⁸. LLMC ise Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü⁴⁷⁹ (1996 Protokolü) ile tadil edilmiştir.

LLMC m. 1'in ilk üç fıkrasında sorumluluğun sınırlandırılmasına hakkı olan kişilerin gemi malikleri, çerterler, donatanlar, işleticiler ile kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan bağlantılı hizmet görenleri ifade ettiği belirtilmiştir. Aynı maddenin dördüncü fıkrasında önceki fıkralarda sayılanların fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin de sınırlandırma hakkından faydalanabileceği belirtilmiştir. Donatan Konvansiyon çerçevesinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğundan, fiillerinden ve kusurlarından sorumlu olduğu kaptan da Konvansiyon kapsamında sorumluluğunu sınırlandırabilecektir⁴⁸⁰. Ayrıca TTK m. 1190'a göre taşıyanın adamlarından olma vasfı ile kaptan, taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller ve sorumluluğu sınırlandırma hakkından faydalanabilecektir⁴⁸¹. Konvansiyon ve protokolde yer alan sorumluluğun sınırlandırılmasına dair düzenlemelerin uygulanabilir olduğu TTK m. 1328'de düzenlenmiştir⁴⁸².

Geleneksel gemiler açısından kaptanın sorumluluğunun incelenmesinden sonra kaptanın sorumluluğuna ilişkin düzenleme getiren temel madde olan TTK m. 1089'un hem amaçsal yönden hem de lafzi yönden uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilip edilemeyeceğinin incelenmesi gerekmektedir. Hem madde metninden hem de konuya ilişkin doktrinde yer aldığı yukarıda ifade edilen değerlendirmeler ışığında ifade etmek mümkündür ki; bu madde ile kaptanın, üzerine düşen görevleri, tedbirli bir kaptan gibi ifa etmemesi halinde, doğacak zararlardan dolayı sorumlu tutulması amaçlanmaktadır. Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin

⁴⁷⁶ Cartner/ Fiske/ Leiter (2009) s.232.

⁴⁷⁷ Londra Konvansiyonu'yla gerçekleştirilen birtakım değişikliklerin yanında, sorumluluk limitleri önemli ölçüde artırılmıştır. Cartner/ Fiske/ Leiter (2009) s.229; Sözer (2014) s.224.

⁴⁷⁸ Cartner/ Fiske/ Leiter (2009) s.228-229.

⁴⁷⁹ Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü, Resmi Gazete 27520 (13.03.2010).

⁴⁸⁰ Demir (2021) s.263-264.

⁴⁸¹ Alhan (2023) s.607.

⁴⁸² Türkiye Cumhuriyeti'nin LLMC ve 1996 Protokolüne katılma sürecinin Anayasa m. 90'a uygun olmadığı ve bu sebeple söz konusu uluslararası düzenlemelere taraf olunmadığı yönünde bakınız: Sözer (2014) s.225-226.

sorumluluğundan bahsedilebilmesinin, amaçsal yönden uygun olup olmayacağı hakkında bir değerlendirme için de bu ifade üzerinden incelemede bulunmak faydalı olacaktır.

Söz konusu ifade üzerinden unsurlarına ayrılarak gerçekleştirilen değerlendirmede, birinci unsurun uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak değerlendirilmesine ilişkin olduğu görülmektedir. Şu anda uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin, TTK anlamında kaptan olarak değerlendirilemeyeceği, bunun ancak bir mevzuat değişikliği ile mümkün olacağı daha önce ifade edilmişti. İkinci unsur olan üzerine düşen görevler açısından ise, TTK'nin Deniz Ticareti Kitabının Kaptan Kısımında yer alan görevler hakkında yukarıda yapılan detaylı incelemeler ışığında, bunların birtakım değişiklikler ve eklemelerle uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilmeye uygun oldukları ortaya konulmuştu⁴⁸³. Ve son olarak tedbirli bir kaptan gibi davranma -bu ifadenin madde metninde geçen kusur ifadesinin tanımlanmasında kullanılacağı yukarıda ifade edilmişti- hususu, kaptanın özen yükümlülüğü başlığı altında incelenmiş olup; genel anlamda tatbiki uygun olduğu ifade edilmişti. Tüm bu değerlendirmeler ışığında, TTK m. 1089'un tatbikinde, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin TTK anlamında kaptan sayılamaması dışında bir sorun bulunmadığını ifade etmek mümkündür.

Madde lafzında, gemide çalışma olgusu ile ilgili olması sebebiyle veya başka bir sebeple tatbiki mâni olabilecek bir ifade yer almadığından, TTK m. 1089'un lafzi yönden de uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanabilir olduğunu ifade etmek mümkündür⁴⁸⁴.

Bununla birlikte, bu hükümlerin bir tanım değişikliğiyle uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanabilir hale getirilse dahi tatbikte bazı farklılıklar göstereceğini ifade etmek mümkündür. Bunlardan birincisi, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından ifa edilecek işlerin ve dolayısı ile uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin sorumlu olduğu görevlerin kapsamının sınırlarına, ikincisi ise sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkindir⁴⁸⁵.

İlki ile ilgili olarak, daha önce de ifade edildiği üzere kanunen kaptanın görevleri arasında sayılan birçok husus geleneksel gemilerde dahi kaptan tarafından değil, donatanın

⁴⁸³ Kanunun diğer kısımlarında yer alan görevleri, tezin kapsamı dışında kaldığından incelemede bulunulmamış olup; bu alanda da çalışmaların yürütülmesi doktrine katkı sağlayacaktır.

⁴⁸⁴ Aynı yönde bakınız: **Ciğer** (2020) s.494.

⁴⁸⁵ **Ciğer** (2020) s.494-495.

karadaki temsilcileri tarafından ifa edilmektedir⁴⁸⁶. Otonom gemilerde kaptanın görevlerinin bir bölümünün daha kendisi tarafından ifa edilemeyeceğinden bahisle kaptanın sorumluluğunu doğuracak görev ve yetkiler konusunda mevcut sistemin uygulanamayacağı; bu sebeple otonom gemilerin ortaya çıkışının kaptanın bu görevleri ve dolayısı ile sorumluluğunda bir daralmaya gidilmesine yol açacağı öne sürülmektedir⁴⁸⁷.

İkincisi ile ilgili olarak ise TTK m. 1089'un son fıkrasında da ifade edilen, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkindir. Hükme göre kaptanın, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu sözleşmeler kapsamında sorumluluğu sınırlandırılabilir. İşte bu sözleşmeler, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi açısından değerlendirilerek tatbiki uygun olup olmadığı incelenmelidir⁴⁸⁸.

Yukarıda belirtildiği ve TTK m. 1328'de de düzenlendiği üzere, kaptanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası düzenlemeler LLMC ve buna düzenlemeler getiren 1996 Protokolü'dür. LLMC m. 1'in ilk üç fıkrasında sorumluluğunu sınırlandırma hakkı olan kişiler sayılmış; dördüncü fıkradaysa bunların fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu olduğu kişilerin de sorumluluğun sınırlandırılması hakkında faydalanabileceği ifade edilmiştir.

Bu düzenleme uzaktan kumanda edilen gemilerin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanabilirliği açısından değerlendirilmesinde; gemi maliki, charterer, donatan veya gemi işleticisinin bu kişinin fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu olup olmadığı araştırılmalıdır. Konuya ilişkin olarak donatanın gemi adamlarının fiillerinden sorumluluğunun ve adam çalıştıran sıfatıyla sorumluluğunun incelenmesi yerinde olacaktır.

Donatanın gemi adamlarının fiillerinden sorumluluğu TTK m. 1062'de düzenlenmiştir. Maddeye göre donatan; gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken gerçekleştirdikleri kusurlu davranışlarla üçüncü kişilere verdikleri zarardan sorumludur.

Düzenlemeye göre donatanın bu tür sorumluluğunun doğması için aranan şartların beşe ayrılması mümkündür⁴⁸⁹. Bunlar zarara gemi adamı veya kılavuzun sebep olması, zararın görev ifa edilirken doğmuş olması, zararı doğuran fiilde kusurlu olunması, zarara

⁴⁸⁶ Gold, Edgar (2004) "From Privilege to Peril" WMU Journal of Maritime Affairs, C.3, S.1, ss.51-66, s.57-62, 65.

⁴⁸⁷ Carey (2017) s.20-21. Aynı yönde bakınız: Ciğer (2020) s.494-495.

⁴⁸⁸ Ciğer (2020) s.495-496.

⁴⁸⁹ Yazıcıoğlu (2020) s.250-257.

sebeup olan eylemin hukuka aykırı olması ve üçüncü kişiye zararla illiyet bağı bulunan fiille zarar verilmiş olunmasıdır.

İlgili şartlar uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi açısından incelendiğinde -daha önce detaylı olarak incelendiği üzere- bu kişinin gemi adamı olmadığı ve bu sebeple donatanın gemi adamının fiillerinden sorumluluğuna dair hükümlerin uygulanamayacağı görülmektedir. Bununla birlikte uzaktan kılavuzun TTK m. 1341 uyarınca kılavuz kabul edilmesi halinde donatanın uzaktan kılavuzun fiillerinden sorumlu tutulacağını belirtmek gerekmektedir.

Kontrol merkezi personelinin gemi adamı kabul edilmesine yönelik bir değişikliğin gerçekleştirilmesi halinde sorumlu tutulup tutulamayacağı da incelenmeye değer bir konudur. Zararın görev yerine getirilirken doğmasına ilişkin olarak; gemi adamının hizmet sözleşmesi ile üzerine aldığı⁴⁹⁰ veya geminin tahsis edildiği amaca uygun kullanılmasına yönelik olarak donatan, kaptan veya diğer yetkili temsilciler tarafından verilen her türlü işin gemi adamının görevidir⁴⁹¹. Dolayısıyla uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi tarafından donatanın veya diğer bir yetkili temsilcinin geminin tahsis amacına uygun kullanımı için verdiği işler sırasındaki fiilleri bu kapsamda değerlendirilebilecektir.

Donatanın bu tür sorumluluğunun doğmasında aranan diğer bir şart zarara sebebiyet veren eylemde kusurlu olunmasıdır. Kusur unsuru, gemi adamının fiillerinden sorumluluğu adam çalıştıranın sorumluluğundan ayıran önemli bir unsurdur⁴⁹². Kaptanın kusurunun belirlenmesinde dikkate alınan kıstas TTK m. 1088’de düzenlenen özen yükümlülüğü, diğer gemi adamlarının kusurunun belirlenmesindeyse gemi adamının yeterliliği ve işine gösterdiği özendir⁴⁹³. Kontrol merkezi personelinin gemi adamı sayılması halinde uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi, kaptanlığın diğer unsurlarını da taşıdığından; -daha önce detaylı olarak incelenen- kaptanın özen yükümlülüğüne göre kusurlu olup olmadığının tespit edilmesi uygun olacaktır.

Gemi adamının fiillerinden donatanın sorumlu tutulması için gerekli olan şartlardan diğeri, zararı doğuran fiilin hukuka aykırı olmasıdır. Fiilin hukuka aykırı olması, başkalarına zarar verilmesini yasaklayan veya bir zararın önüne geçilmesi için birtakım davranışlardan bulunulmasını emreden kurallara, herhangi bir hukuka uygunluk sebebi bulunmaksızın

⁴⁹⁰ Çağa/ Kender (2010a) s.145.

⁴⁹¹ Çağa/ Kender (2010a) s.145; Yazıcıoğlu (2020) s.253; Sözer (2014) s.192; Demir (2021) s.244.

⁴⁹² Sözer (2014) s.193.

⁴⁹³ Yazıcıoğlu (2020) s.254.

aykırı davranılmasını ifade eder⁴⁹⁴. Madde metninde açıkça sayılmayan bu şartın kaynağı genel hukuktur⁴⁹⁵. Aranılan son şart ise üçüncü kişiye zararlar illiyet bağı bulunan fiille zarar verilmiş olunmasıdır. Üçüncü kişi kavramı, zarara sebep olan gemi adamı ile donatan dışındaki herkesi ifade eder⁴⁹⁶. İlliyet bağıyla kastedilirse borçlar hukuku alanında kabul gören uygun illiyet bağıdır⁴⁹⁷. Bu iki şart açısından kaptan ile uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi arasında belirgin bir fark bulunmayacağını ifade etmek mümkündür.

Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi gemi adamı kabulüne dair bir değişiklik gerçekleştirilmeyip mevcut düzenlemenin muhafaza edildiği takdirde donatanın TTK m. 1062’de düzenlenen gemi adamının fiilinden doğan sorumluluğu oluşmayacaktır. Hal böyleyken bu yönüyle LLMC m. 1’in dördüncü fıkrada düzenlenen fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu olduğu kişiler arasında yer almayacak ve uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişi bu sorumluluk türü kapsamında sorumluluğun sınırlandırılması hakkında faydalanamayacaktır. İncelenmesi gereken diğer bir sorumluluk türüyse donatanın adam çalıştıran sıfatıyla sorumluluğudur.

Adam çalıştıranın sorumluluğu TBK m. 66’da düzenlenmiş olup zarar gören üçüncü kişilerin bu maddeye dayanarak donatana başvurmaları da mümkündür⁴⁹⁸. Maddeye göre kendisine verilen bir işin ifası sırasında çalışanın⁴⁹⁹ üçüncü şahıslara verdiği zararların giderilmesi donatanın bir sorumluluğudur. Bununla birlikte donatan; çalışanı seçmede, ona talimat vermede, denetim ve gözetimde bulunmada gereken özeni gösterdiğini ispat ettiği takdirde zarardan sorumlu olmayacaktır. Adam çalıştıranın sorumluluğunun bir kusursuz sorumluluk türü olması hasebiyle bunları ispat edemeyen donatan, kusuru aranmaksızın doğan zarardan sorumlu tutulacaktır.

Söz konusu hüküm uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi açısından incelendiğinde, bu kişinin donatanla bağımlılık ilişkisi içerisinde çalışması halinde donatanın ilgili hüküm kapsamında bu kişinin fiillerinden sorumlu tutulabilmesi mümkün

⁴⁹⁴ Yazıcıoğlu (2020) s.255.

⁴⁹⁵ Çağa/ Kender (2010a) s.145-146.

⁴⁹⁶ Yazıcıoğlu (2020) s.256.

⁴⁹⁷ Çağa/ Kender (2010a) s.146; Sözer (2014) s.195.

⁴⁹⁸ Çağa/ Kender (2010a) s.150; Yazıcıoğlu (2020) s.260; Sözer (2014) s.197; Demir (2021) s.147.

⁴⁹⁹ Hükümde çalışan kavramından anlaşılması gereken çalıştırana bağımlılık ilişkisi içerisinde, çalıştırana emir ve talimatı altında çalışan kişidir ve çalıştırana aralarında iş akdinin bulunması zorunlu değildir. Demir (2021) s.248.

olacaktır. Zira madde hükmü çerçevesinde gemi adamı olma veya gemide çalışma gibi olgulara yer verilmemiştir.

TBK m. 66 çerçevesinde çalışanın fiillerinden sorumlu tutulan donatanın LLMC çerçevesinde sınırlı sorumluluk hakkından faydalanması mümkündür⁵⁰⁰. Zira LLMC m. 2’de sorumluluğun sınırlandırılabilceği alacaklar sayılırken “*sorumluluğun temeli ne olursa olsun*” ibaresine yer verilmiş, sorumluluğun kaynağına yönelik bir ayrıma gidilmemiştir⁵⁰¹.

Adam çalıştırmanın sorumluluğu uzaktan kumanda edilen gemilerin sevk ve idaresini üstlenen kişi ve fiillerinden sorumlu olan donatan açısından değerlendirildiğinde, bu kişilerin LLMC’ye göre sorumluluğunu sınırlandırması mümkündür. Zira TBK m. 66’da gemide çalışma gibi bir ifadeye veya kontrol merkezinde çalışan kişiye tatbik edilemeyecek başka bir ifadeye yer verilmemiştir. Bu haliyle kusur şartı aranmaksızın donatan, uzaktan kumanda edilen gemiyi sevk ve idare eden kişinin fiillerinden sorumlu tutulabilecek ve dolayısıyla LLMC m. 1’in ikinci fıkrasına göre sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacaktır. Hal böyleyken geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi de aynı maddenin dördüncü fıkrasına göre sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacaktır.

TTK m. 1095 hükmünün uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye uygulanması ile ilgili olarak ise, yukarıda da belirtildiği üzere, kontrol merkezinde birden çok personel bulunabilecektir. Bu yüzden -işbu madde alınan karardan nihai sorumlu olacak kişinin tespit edilmesi açısından gerekli olmakla birlikte- maddenin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi açısından uygulanabilmesi için kontrol merkezindeki diğer personelin gemi zabiti olarak kabul edilebilmesi gerekmektedir⁵⁰². Zabıt, TTK’de gemi adamları arasında sayıldığından ve yukarıda detaylı olarak izah edildiği üzere, bir kimsenin gemi adamı olması için gemide çalışması şart koşulduğundan; bu maddenin doğrudan uygulanması mümkün değilse de⁵⁰³; kontrol merkezindeki diğer personellerin gemi zabitleri arasında yer aldığına ilişkin bir düzenleme değişikliği ile bu madde, tatbik edilebilir hale gelecektir.

Tezin kapsamı dışında kalmakla birlikte son aşamada bir konuya daha işarette bulunmakta fayda vardır. Doktrinde donatanların ve kontrol merkezi işletenlerin otonom

⁵⁰⁰ **Yazıcıoğlu** (2020) s.263. Donatanın TBK m. 66’dan doğan sorumluluğunda sınırlı sorumluluktan faydalanamayacağı yönündeki aksi görüş için bakınız: **Çağa/ Kender** (2010a) s.150; **Sözer** (2014) s.197.

⁵⁰¹ **Yazıcıoğlu** (2020) s.263.

⁵⁰² **Ciğer** (2020) s.484-485.

⁵⁰³ **Ciğer** (2020) s.485.

gemilerden doğacak zararlarda yeni bir sorumluluk rejimine tabi tutulması gerektiği yönünde önemli sayıda eser mevcuttur. Buna göre donatanın veya kontrol merkezi işletenlerin makine öğrenmesi özelliğine sahip olanlar başta olmak üzere yapay zekanın tercihlerinden doğan ve kendilerinin kusurlarından kaynaklanmayan zararlardan da sorumlu tutulmaları gerektiği; bunun yanında otonom gemi ile kontrol merkezindeki sistemlerin dizaynı ve üretiminde görev alan firmaların ürün sorumluluğuna gidilmesinin uygun olacağı düşünceleri öne sürülmektedir. Tezin kapsamı dışında kalması sebebiyle konuya ilişkin kaynaklara atıf yapılmakla yetinilecektir⁵⁰⁴.

504

Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew (2021) "*Autonomous Ships and Private Law Issues*" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.63-80; **Leloudas** (2021); **Collin** (2021); **Veal, Robert** (2021) "*Autonomous Technology in Shipping an Increased Role for Negligence Product Liability?*" Autonomous Ships and the Law, 1.Baskı, London, New York, Routledge, ss.126-139; **Solvang, Trond** (2021) "*Man, Machine, and Culpa or Finding a Path Toward Strict Liability*" Autonomous Ships and the Law, Routledge, ss.80-101; **Türköl, Mehmet** (2021); **Eronen, Matti** (2023) "*Autonomy, Autonomous Shipping and Coastal Authorities' Concerns*" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.245-261, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023; **Ulfbeck/ Arda** (2023); **Mukherjee, Proshanto Kumar** (2023) "*Maritime Autonomous Surface Ships (MASS): Precarious Legal Position of the Shore-Based Remote Controller*" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.277-295, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023; **Öztürk, Anıl** (2023) "*Navigating the Turbulent Waters of Liability: Making the Case for the Application of Risk-Management-Based Liability Approach to Autonomous Vessels*" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.297-314, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023. Kontrol merkezi personelinin donatanın çalışanı mı yoksa bağımsız yükleniciler mi olacağının belirsiz olduğuna değinilerek bu kişilerin fiillerinden donatanın sorumlu olup olmayacağının İngiliz ve İskandinav hukuku çerçevesinde araştırıldığı eserde bu kişilerin donatanın çalışanı olması halinde donatanın hem İngiliz hem de İskandinav hukukuna göre sorumlu olacağı, bağımsız yükleniciler olmaları halindeyse İngiliz hukukuna göre donatanın bu kişilerin fiillerinden sorumlu olmayıp İskandinav hukukuna göreyse dolaylı sorumlu olacağı yönünde bakınız: **Ulfbeck/ Arda** (2023). Kontrol merkezinde çalışan personelin fiillerinden doğan zararlara ilişkin olarak donatanın sınırlı sorumluluğuna dair hukuki düzenlemelerin yeniden gözden geçirilmesi gerektiği yönünde bakınız:**Aytekin, Metin Uğur** (2021) "*Donatanın Sınırlı Sorumluluk Rejiminin Bugünü ve Geleceği*" (Ed. İlgin, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.617-642.

3 SONUÇ

Uzaktan kumanda edilen gemilerin ticari amaçlarla kullanımı, bir hayal veya varsayım değil; vuku bulan bir gerçekliktir. Bu sebeple uzaktan kumanda edilen gemilerin doğurabileceği olası hukuki sorunların ve boşlukların tespiti ve çözümü gerekmektedir. Bu alanda IMO tarafından yürütülenler başta olmak üzere yoğun çalışmalar icra edilmektedir. Gerçekleştirilen çalışmalarda, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin statüsü ve kaptana ilişkin hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilip edilemeyeceği önemli yer tutmaktadır. Konuya ilişkin olarak Türk Hukuku'nda da incelemelerde bulunulması gerekmekte olup işbu tez bu konu üzerine bina edilmiştir.

İlk aşamada uzaktan kumanda edilen gemi konseptinin geleneksel gemilerdeki kavramlarla uyumlu olup olmayacağı incelenmiştir. İncelemeye göre uzaktan kumanda edilen gemilerin TTK çerçevesinde gemi olarak nitelendirilebilmesine bir engel bulunmamaktadır. İncelenmesi gereken bir diğer kavram ise kaptan ve diğer kontrol merkezi personelinin statüleridir. Kontrol merkezinde bulunan bu kişiler gemide fiziken çalışmayacaklarından ve TTK'de gemi adamı tanımında gemide çalışma olgusuna yer verildiğinden, bu kişilerin söz konusu kanunlar bakımından gemi adamı olarak kabulünün mümkün değildir.

Uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak statüsünde olup olmadığına ilişkin olarak yapılan incelemede TTK'de kaptan tanımına yer verilmediği görülmüştür. Konuya ilişkin önemli kanunlardan olan DİK'te ve doktrinde ortaya konan kaptan tanımlarındaysa, gemide bulunma unsuruna yer verilmediği görülmektedir. Bunlardan ve doktrinde yer verilen kaptan tanımlamalarından yola çıkılarak bir değerlendirmede bulunulursa, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak nitelendirilmesi gerektiği düşünülebilir. Lakin böyle bir yaklaşım yanlış olacaktır. İlgili tanım kendi başına değil gemi adamı tanımıyla birlikte değerlendirilmelidir. Zira iki kanunda da kaptan, gemi adamları arasında sayılmıştır. Hal böyleyken, bu kanunlar kapsamında gemi adamı olmayan uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olarak nitelendirilmesi de mümkün olmayacaktır.

Her ne kadar uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi ve diğer kontrol merkezi personeli, TTK kapsamında kaptan ve gemi adamı olarak nitelendirilemeyecekse de bunlara ilişkin tanımlamalar; geminin, dışarıdaki bir noktadan sevk ve idare edilemeyeceği zamanların bilgi birikimi ile kaleme alınmıştır. Bu sebeple, kapsam dışında bırakılmaları doğaldır.

Kaptan ve gemi adamı kavramlarının özü incelendiğindeyse, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi ve diğer kontrol merkezi personelinin bunlarla benzer özellikler taşıdığı görülmektedir. Ayrıca gerek literatürde gerekse IMO tarafından yürütülen çalışmalarda kaptanın uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi ve diğer kontrol merkezi personelinin gemi adamları ile mukayeseli bir biçimde ele alındığı görülmektedir. Bu sebeplerle, gelecekte mezkûr statülerde kabul edilmeleri veya bu statülere benzer yeni oluşturulacak kendilerine özgü statülere dahil edilmeleri mümkün görünmektedir. İki ihtimalden hangisi tercih edilirse edilsin, kaptan ve gemi adamlarına ilişkin hükümler önemli birer başlangıç noktası teşkil edecektir. Bu sebeple uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan kabul edilmesi varsayımıyla Türk Hukuku'nda yer alan kaptan hakkındaki hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişiye tatbik edilebilirliğine ilişkin incelemelerde bulunulmuştur.

TTK hükümlerinde gerçekleştirilen incelemelerde, kaptana ilişkin hükümlerin büyük kısmının doğrudan veya değişiklikler gerçekleştirilmek yoluyla tatbik elverişli olduğu görülmüştür. Kaptanın bu kanundaki hükümlere tabi olması halinde, mevcut haliyle uygulanamayacak maddelerde gerçekleştirilmesi önerilen değişiklikler, tezin ek kısmında ayrıca sunulmuştur.

Netice olarak kaptanın görev, yetki ve yükümlülüğüne ilişkin hükümlerin uzaktan kumanda edilen gemilerin kaptanına tatbiki şu anki düzenlemeler çerçevesinde mümkün değildir. Bunun en önemli sebebi, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin gemi adamı kabul edilememesi ve bunun sonucunda kaptan sayılamamasıdır. Bir kanun değişikliği ile kaptan statüsüne kavuşturulacak olsa dahi bazı hükümlerin uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişi göz önünde bulundurularak yeniden düzenlenmesi gerekecektir.

4. KAYNAKÇA

Achnioti, Eleni (2021) "To What Extent Can Unmanned Ships Comply with COLREGs 1972 and How Will the Liability of Such Vessels Be Assessed? Dissertations" Southampton Student Law Review, C.11, ss.77-113.

Ahvenjärvi, Sauli (2016) "The Human Element and Autonomous Ships" The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, C.10, S.3, ss.517-521.

Akıncı, Sami (1968) Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul, Sermet Matbaası.

Akyol, Cafer Sadık (2022) Kaptanın Hukuki Sorumluluğu, 1.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.

Algantürk Light, S. Didem (2011) "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ve Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi" İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S.20, ss.1-12.

Alhan, Yunus (2023) "Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunun'dan Kaynaklanan Yetki ve Görevleri ile Hukuki Sorumluluğu" Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.13, S.1, Akdeniz Üniversitesi, ss.559-612.

Alhan, Yunus (2016) "Gemi Kaptanının İşveren Vekilliği", Akdeniz Üniversitesi, <<http://acikerisim.akdeniz.edu.tr/xmlui/handle/123456789/2818>> s.e.t. 28.07.2023.

Allen, Craig H. (2018) "Determining the Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles: Formalism vs functionalism" Journal of Maritime Law and Commerce, C.49, S.4, ss.477-514.

Andaç Keser, Cemre (2023) "Taşıyanın Başlangıçta Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta, Süleyman Demirel Üniversitesi.

Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022 (2022) European Maritime Safety Agency.

Arslan, Kazım Berkay (2018) "İnsansız Deniz Araçlarının Hukuki Rejimi" Lex Imperfecta, C.3.

Artificial intelligence (AI) | Definition, Examples, Types, Applications, Companies, & Facts | Britannica (2023a) <<https://www.britannica.com/technology/artificial-intelligence>> s.e.t. 27.10.2023.

ASKO autonomous vessels to begin two-year trial (2022) Smart Maritime Network, <<https://smartmaritimenetwork.com/2022/09/21/asko-autonomous-vessels-to-begin-two-year-trial/>> s.e.t. 02.11.2023.

Atamer, Kerim (2017) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık.

Atamer, Kerim (2013) "Gemi Adamları'na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu - 2. Bölüm" Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, C.8, S.Özel, ss.405-485.

Autonomous shipping
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>> s.e.t. 25.10.2023a.

Autonomous Ships Market - Size, Share & Industry Trends
<<https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/autonomous-ships-market>> s.e.t. 01.02.2024b.

Autonomous Ships Market Size, Share | Forecast Report [2030]
<<https://www.fortunebusinessinsights.com/industry-reports/autonomous-ship-market-101797>> s.e.t. 01.02.2024c.

Autonomous ships: regulatory scoping exercise completed
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx>> s.e.t. 25.10.2023d.

Aybay, Atilla/ Aybay, Aydın/ Aybay, Gündüz/ Aybay, Rona (1998) Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, 1.Baskı, İstanbul, Aybay Yayıncılık.

Aytekin, Metin Uğur (2021) "Donatanın Sınırlı Sorumluluk Rejiminin Bugünü ve Geleceği" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.617-642.

Baughen, Simon (2021) "Unmanned Vessels and International Conventions for the Carriage of Goods by Sea" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.81-98.

Baughen, Simon (2019) "Who Is The Master Now? Regulatory and Contractual Challenges of Unmanned Vessels" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, 1.Baskı, New York, Informa Law from Routledge, ss.129-147, <<https://www.taylorfrancis.com/books/9780429642739>> s.e.t. 26.01.2022.

Baughen, Simon/ Tettenborn, Andrew (2021) "International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.7-24.

Bedük, Mehmet Nusret (2012) Deniz İş Sözleşmesi, 1.Baskı, Bursa, Ekin Yayınevi.

Belbez, Hikmet (1941) "Kaptanın Temsil Salahiyeti" Adliye Ceridesi, S.1, ss.13-26.

Bertram, Volker (2004) "Technologies for Low-Crew/No-Crew Ships".

Bolat, Firat/ Koşaner, Özgün (2021) "İnsansız Gemilerin Güncel Statüleri" Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi, S.23, ss.341-358.

Brien, Callum O. (2018) Key advantages and disadvantages of ship autonomy SAFETY4SEA, <<https://safety4sea.com/key-advantages-and-disadvantages-of-ship-autonomy/>> s.e.t. 06.01.2024.

Bruno, Karl/ Lützhöft, Margareta (2009) "Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem" The Journal of Navigation, C.62, S.3, Cambridge University Press, ss.427-437.

Burmeister, Hans-Christoph/ Bruhn, Wilko/ Rødseth, Ørnulf Jan/ Porathe, Thomas (2014) "Can unmanned ships improve navigational safety?" Transport Research Arena (TRA) 5th Conference: Transport Solutions from Research to Deployment, Paris, <<https://trid.trb.org/View/1327746>> s.e.t. 19.10.2023.

Can, Mertol (2003) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 2.Baskı, Ankara, İmaj Yayıncılık.

Can, Mertol (1998) Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, 1.Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Carey, Luci (2017) All Hands Off Deck? The Legal Barriers to Autonomous Ships, Rochester, NY, Social Science Research Network, <<https://papers.ssrn.com/abstract=3025882>> s.e.t. 14.02.2022.

Cartner, John A. C./ Fiske, Richard P./ Leiter, Tara L. (2009) The international law of the shipmaster, London, Informa.

China successfully tests first autonomous cargo ship (2019) SAFETY4SEA, <<https://safety4sea.com/china-successfully-tests-first-autonomous-cargo-ship/>> s.e.t. 02.11.2023.

Choi, Junghwan/ Lee, Sangil (2021) "Legal Status of the Remote Operator in Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) Under Maritime Law" Ocean Development & International Law, C.52, S.4, Taylor & Francis, ss.445-462.

Chouciño, Manuel Varela/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Hjalmarsson, Johanna (2023) "Insurance of Marine Autonomous Surface Ships: Risk Allocation, Seaworthiness and Technological Challenges from an Underwriter's Perspective" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.315-334, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Ciğer, Selim (2023) "Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler" Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, C.9, S.2, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, ss.219-232.

Ciğer, Selim (2020) "Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan – TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme" 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, Vedat Yayıncılık, ss.463-502.

CMA CGM collaborates with a startup, Shone, to embed artificial intelligence on board ships <<https://www.cma-cgm.com/news/2060/cma-cgm-collaborates-with-a-startup-shone-to-embed-artificial-intelligence-on-board-ships>> s.e.t. 02.11.2023e.

CMI International Working Group Position Paper on Unmanned Ships and the International Regulatory Framework (2018) CMI, <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI-Position-Paper-on-Unmanned-Ships.pdf>>.

Collin, Felix (2021) "Unmanned Ships And Fault As The Basis of Shipowner's Liability" *Autonomous Ships and the Law*, 1.Baskı, London, New York, Routledge, ss.69-79.

Collin, Felix/ Ringbom, Henrik (2021) "Terminology and Concepts" *Autonomous Ships and the Law*, Routledge, ss.5-16.

Coraddu, Andrea/ Oneto, Luca/ Navas de Maya, Beatriz/ Kurt, Rafet (2020) "Determining the most influential human factors in maritime accidents: A data-driven approach" *Ocean Engineering*, C.211, ss.1-10.

Cömert, Venüs (2022) *Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu*, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık.

Çağa, Tahir/ Kender, Reyagan (2010a) *Deniz Ticareti Hukuku* 1.Cilt, 16.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık.

Çağa, Tahir/ Kender, Reyagan (2010b) *Deniz Ticareti Hukuku* 2.Cilt, 10.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık.

Çelik, Nuri/ Caniklioglu, Nurşen/ Canbolat, Talat (2019) *İş Hukuku Dersleri*, 32.Baskı, İstanbul, Beta Basım.

Çetingil, Ergon/ Kender, Reyagan/ Ünan, Samim (2011) *Müşterek Avarya Hukuku*, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık.

David, Paul (2020) "From Automation to Autonomy - Can the Law Keep up?" *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, C.34, S.1, ss.1-14.

de Vos, Jiri/ Hekkenberg, Robert G./ Valdez Banda, Osiris A. (2021) "The Impact of Autonomous Ships on Safety at Sea – A Statistical Analysis" *Reliability Engineering & System Safety*, C.210, ss.1-13.

Deketelaere, Pol (2017) "The Legal Challenges of Unmanned Vessels" *Master Of Science in Maritime Science*, Gent, Universiteit Gent.

Demir, İsmail (2021) *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, 1.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi.

Demir, İsmail (2016) "Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler" *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C.22, S.3, Marmara University, ss.879-904.

Dillet, Romain (2018) *Shone wants to automate container ships* TechCrunch, <<https://techcrunch.com/2018/06/26/shone-wants-to-automate-container-ships/>> s.e.t. 02.11.2023.

Dolan, John (2021) *Remote Pilotage – Standard Club's Perspective and Risks to Consider*, Standard Club.

Ece, Nur Jale (2018) "Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: GZFT Analizi ve Hukuki Boyutları" Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.10, S.2, ss.279-302.

Ecemiş Yılmaz, Hatice Kübra (2023) "Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları" Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.31, S.2, Selçuk Üniversitesi, ss.429-460.

Eder, Bernard (2019) "Unmanned Vessels: Challenges Ahead" Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, ss.47-56.

Efecan, Volkan (2018) "Shipping 4.0 Kapsamında İnsansız Gemiler ve Deniz Ticaretine Etkileri" I. Uluslararası Mersin Sempozyumu, Mersin.

Eggers QC, Macdonalds (2021) "Maritime Autonomous Surface Ships: Marine Insurance Response to Risks" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.139-159.

Elbek, Ahmet Göker (1992) Deniz Hukuku, 1.Baskı, İzmir, Ege Üniversitesi Basımevi.

Eren, Fikret (2014) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 16.Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık.

Eren, Fikret/ Dönmez, Ünsal (2022) Eren Borçlar Kanunu Şerhi, 1.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi.

Eronen, Matti (2023) "Autonomy, Autonomous Shipping and Coastal Authorities' Concerns" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.245-261, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Ersözlü, Cenk Murat (2000) Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu, 1.Baskı, İstanbul, Beta Basım.

Facilitation Committee (FAL 46), 9 to 13 May 2022 <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/FAL-46th-Session.aspx>> s.e.t. 25.01.2024f.

Feyzioğlu, İbrahim (2021) "Otonom Ticaret Gemilerinin STCW Sözleşmesine Etkisi" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.437-463.

Finferries "Finferries' Falco world's first fully autonomous ferry", <<https://www.finferries.fi/en/news/press-releases/finferries-falco-worlds-first-fully-autonomous-ferry.html>> s.e.t. 02.11.2023.

First Armada ship undergoes sea trials - Ocean Infinity (2022) <<https://oceaninfinity.com/first-armada-ship-undergoes-sea-trials/>> s.e.t. 04.11.2023.

From concept to practicality: Unmanned vessel research in China (2023) Heliyon, C.9, S.4, Elsevier, ss.e15182.

Gold, Edgar (2004) "From Privilege to Peril" WMU Journal of Maritime Affairs, C.3, S.1, ss.51-66.

Göknıl, Mazhar Nedim (1954) Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul.

Göknıl, Mazhar Nedim (1946) Deniz Ticareti Hukuku, 3.Baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Gönen, Eriş (2010) Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu 5.Cilt, 2.Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık.

Gözüyeşil, Fevzi Fırat (2021a) "Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi" Adalet Dergisi, S.66, ss.193-225.

Gözüyeşil, Fevzi Fırat (2021b) "İnsansız Deniz Araçları Bağlamında Kaptanlık ve Kılavuz Kaptanlığın Hukuki Geleceği" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.503-526.

Guidelines for the Use of Electronic Certificates (2016) IMO.

Güvenç, Soner Tankut (2021) "Gemi Kaptanının Özel Hukuktan Kaynaklanan Hukuki Statüsü ile Görev Yetki ve Yükümlülüklerinin Değerlendirilmesi", Mersin, Çağ Üniversitesi.

Hasan, Sabrina (2022) "Analysing the definition of "ship" to facilitate Marine Autonomous Surface Ships as ship under the law of the sea" Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, Routledge, ss.1-16.

Helvacı, Serap/ Muran, Hakan (2022) "Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği" Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, C.1, S.1, ss.31-104.

Hwang, Taemin/ Youn, Ik-Hyun (2022) "Navigation Scenario Permutation Model for Training of Maritime Autonomous Surface Ship Remote Operators" Applied Sciences, C.12, S.3, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, ss.1651.

IMO takes first steps to address autonomous ships (2018) "IMO takes first steps to address autonomous ships", <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-mass-scoping.aspx>> s.e.t. 25.10.2023.

Inside the Falco, the car ferry with artificial intelligence at the helm <<https://www.imeche.org/news/news-article/inside-the-falco-the-car-ferry-with-artificial-intelligence-at-the-helm>> s.e.t. 25.01.2024g.

İzveren, Adil/ Franko, Nisim/ Çalık, Ahmet (1994) Deniz Ticaret Hukuku, 1.Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Ji, Minchol (2022) "A Study on the Legal Status and Responsibilities of the Master in Autonomous Vessels: The Case of General Remote Operators" Master Of Science in Maritime Affairs (Maritime Law & Policy), Malmö, World Maritime University.

Joint MSC-LEG-FAL Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Joint-MASS-LEG-FAL-Working-Group-on-MASS.aspx>> s.e.t. 27.04.2024h.

Jokiranta, Ville (2019) "The Shipmaster in Remote & Autonomous Operations" Masters' thesis, Turku, University Of Turku.

Jordan, Samantha (2019) "Captain, My Captain: A Look at Autonomous Ships and How They Should Operate under Admiralty Law Notes" Indiana International & Comparative Law Review, C.30, S.2, ss.283-318.

Kalpsüz, Turgut (1971) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Kampantais, Nikolaos (2016) "Seaworthiness in Autonomous Unmanned Cargo Ships", Rotterdam, Erasmus University Rotterdam, <<http://rgdoi.net/10.13140/RG.2.2.23001.11369>> s.e.t. 26.01.2022.

Kaner, İnci Deniz (2019) Deniz Ticareti Hukuku I-II, 2.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.

Kaner, İnci Deniz (2016) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 4.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.

Kar, Bektaş (2021) Deniz İş Hukuku, 3.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi.

Kar, Bektaş (2014) "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 854 Sayılı Deniz İş Kanunu'na Etkisi" İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C.72, S.2, İstanbul Üniversitesi, ss.167-176.

Kara, Hacı (2022) "Deniz Ticareti Hukukunda Çekişmesiz Yargı İşleri" İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.7, S.12, İstanbul Medeniyet Üniversitesi, ss.61-81.

Kara, Hacı (2021) "Deniz Ticaret Hukuku Perspektifinden Arabuluculuk" (Ed. Yeşilirmak, Ali/ Bozkurt Gümrükçüoğlu, Yeliz/ Yakacak, Gülnihal Ahter/ Kafalı, Ömer Faruk) Arabuluculuğun Geleceği Sempozyumu: Bildiri Tam Metin Kitabı, İbn Haldun Üniversitesi Yayınları, ss.153-207, <<http://openaccess.ihu.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12154/1540>> s.e.t. 26.11.2023.

Kara, Hacı (2020) Deniz Ticareti Hukuk, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık.

Karaaslan, Muhammed Abdülmecit (2019) İslam Deniz Ticaret Hukuku, 1.Baskı, İstanbul, Hikmetevi Yayınları.

Karabulut, Kaan/ Yorulmaz, Murat (2021) "Deniz Ulaştırmasında Akıllı Gemi Kavramı" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.431-436.

Kavallieratos, Georgios (2021) "Security of the Cyber Enabled Ship" Doctoral thesis, NTNU, <<https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/2757132>> s.e.t. 29.10.2023.

Kender, Reyagan (1985) "Deniz İş Kanununda İşveren, İşveren Vekili, Kaptan ve Gemi Adamı Tanımları" İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Araştırma ve Uygulama Merkezi, 1.Baskı, İstanbul, Fakülteler Matbaası.

Kılıçoğlu, Ahmet M. (2014) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 18.Baskı, Ankara, Turhan Kitabevi.

Kim, Daewon/ Lee, Changhee/ Park, Sungho/ Lim, Sangseop (2022) "Potential Liability Issues of AI-Based Embedded Software in Maritime Autonomous Surface Ships for Maritime Safety in the Korean Maritime Industry" Journal of Marine Science and Engineering, C.10, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, ss.498.

Kim, Tae-eun/ Sydnese, Are Kristoffer/ Batalden, Bjørn-Morten/ Prasad, Lokukaluge Perera (2022) "Unlocking long-term safety, environmental and economic values of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)" WMU Journal of Maritime Affairs, C.21, ss.117-120.

Kobyliński, Lech (2016) "Marine Transport and The Fourth Industrial Revolution" Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, ss.269-278.

Koldemir, Birsene/ Ceyhan, Gökçe Çiçek (2019) "Deniz Ulaştırmasında Yeni Haberleşme ve İletişim Teknolojileri" The Journal of Academic Social Science, C.84, S.84, ss.213-226.

KONGSBERG completes Rolls-Royce Commercial Marine Acquisition
<<https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2019/kongsberg-completes-rolls-royce-commercial-marine-acquisition/>> s.e.t. 30.10.2023i.

Kongsberg Maritime and Massterly to equip and operate two zero-emission autonomous vessels for ASKO <<https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and-media/news-archive/2020/zero-emission-autonomous-vessels/>> s.e.t. 02.11.2023j.

Kontaxaki, Klimanthia/ Alexandropoulou, Vera (2023) "Safety and Seaworthiness Challenges of MASS in the Shipping and Port Sector" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.119-138,
<<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Kraska, James (2010) "The Law of Unmanned Naval Systems in War and Peace" Journal of Ocean Technology, C.5, S.3, ss.42-68.

Kretschmann, Lutz/ Burmeister, Hans-Christoph/ Jahn, Carlos (2017) "Analyzing the Economic Benefit of Unmanned Autonomous Ships: An Exploratory Cost-Comparison Between an Autonomous and a Conventional Bulk Carrier" Research in Transportation Business & Management, C.25, ss.76-86.

Kubilay, Huriye (2021) "Su Yüzeyi ve/veya Sualtı Otonom ve/veya Uzaktan Kumandalı Su Araçları Sorumluluk Sigortası" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.529.

Kula Değirmenci, Nil (2017) *Maritime Law in Turkey*, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık.

Kuzu, İdil (2022) "Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Yurda İadesi" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi.

Lahtinen, Janne/ Valdez Banda, Osiris A./ Kujala, Pentti/ Hirdaris, Spyros (2020) "Remote piloting in an intelligent fairway – A paradigm for future pilotage" *Safety Science*, C.130, ss.104889.

Legal Committee, 108th session (LEG 108), 26-30 July 2021
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/LEG-108th-.aspx>> s.e.t. 25.01.2024k.

Leloudas, George (2021) "Cyber Risks, Autonomous Operations and Risk Perceptions" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping*, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.101-117.

Li, Rui (2019) "On the Legal Status of Unmanned Ships" *China Oceans Law Review*, C.2019, S.4, ss.165-190.

Maritime Safety Committee (MSC), 98th session, 7-16 June – Media information
"Maritime Safety Committee (MSC), 98th session, 7-16 June – Media information",
<<https://www.imo.org/en/mediacentre/imomediaaccreditation/pages/msc-98-preview.aspx>>
s.e.t. 25.10.2023.

Maritime Safety Committee (MSC 105), 20-29 April 2022 "Maritime Safety Committee (MSC 105), 20-29 April 2022",
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-105th-session.aspx>> s.e.t. 25.10.2023.

Maritime Safety Committee (MSC 106), 2-11 November 2022
<<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-106.aspx>> s.e.t. 25.10.2023l.

Market.us "Autonomous Ships Market Size | Forecast to 2032",
<<https://market.us/report/autonomous-ships-market/>> s.e.t. 01.02.2024.

Martin, Scott (2018) "Shone Navigates Autonomous Cargo Ships with CMA CGM" NVIDIA Blog, <<https://blogs.nvidia.com/blog/2018/12/10/ai-shone-autonomous-cargo-ships-cma-cgm-ycombinator-gpu-robotics/>> s.e.t. 02.11.2023.

Meersman, Hilde/ Moschouli, Eleni/ NanwayBoukani, Loghman/ Sys, Christa/ van Hassel, Edwin/ Vanellander, Thierry/ Van de Voorde, Eddy (2020) "Evaluating the performance of the vessel train concept" *European Transport Research Review*, C.12, S.1, ss.23.

Moral, Duygu (2010) "Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi: Bir İnceleme" Yüksek Lisans Tezi, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.

Mukherjee, Proshanto Kumar (2023) "Maritime Autonomous Surface Ships (MASS): Precarious Legal Position of the Shore-Based Remote Controller" (Ed. Johansson, Tafsir

Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.277-295, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Munim, Ziaul Haque/ Haralambides, Hercules (2022) "Advances in Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) in Merchant Shipping" Maritime Economics & Logistics, C.24, S.2, ss.181-188.

Nalbant, Mustafa (2021) "Uluslararası Taşımacılık Sözleşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış" Adalet Dergisi, S.66, ss.417-443.

Ocean Infinity launch ‘Armada’ - Ocean Infinity (2020) <<https://oceaninfinity.com/ocean-infinity-launch-armada/>> s.e.t. 04.11.2023.

Oğuzman, M. Kemal/ Öz, M. Turgut (2013) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 11.Baskı, İstanbul, Vedat Yayıncılık.

Okay, M. Sami (1970) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 3.Baskı, İstanbul, Kurtulmuş Matbaası.

Okay, M. Sami (1962) Deniz Ticareti Hukuku 2.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, Sermet Matbaası.

Oral, Ahmet (2007) "Denizde İnternet" XII. “Türkiye’de İnternet” Konferansı, Ankara, ss.51-56.

Osmo, Iselin Landa (2017) "Shipowner’s Liability For Unmanned Ships: Can Existing Legislation Handle The Challenges Of The Future?" JUS399 Master’s Thesis, Bergen, University of Bergen.

Our first Armada ship arrives in Norway - Ocean Infinity (2023b) <<https://oceaninfinity.com/our-first-armada-ship-arrives-in-norway/>> s.e.t. 04.11.2023.

Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of Conventions Emanating from the Legal Committee with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) (2021) The Legal Committee, International Maritime Organization.

Outcome of the Regulatory Scoping Exercise and Gap Analysis of the FAL Convention with Respect to Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) (2022) The Facilitation Committee, International Maritime Organization, <<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20non-mandatory%20documents/FAL.5-CIRC.49.pdf>> s.e.t. 25.01.2024.

Outcome of The Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) (2021) Maritime Safety Committee, International Maritime Organization.

Özbek, Oğuz (1984) Yorum ve Yargıtay Kararları ile Deniz İş Kanunu, İstanbul, Birsen Yayınevi.

Özgül, Mehmet Emin (2021) "Güvenli Elektronik İmza Sahibinin Hakları ve Yükümlülükleri" İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.12, S.2, İnönü Üniversitesi, ss.539-556.

Özkan, Emin Deniz/ Atik, Oğuz (2016) "Gemi Köprü Üstü Otomasyon Sistemlerinin Kaptan ve Kılavuz Kaptanların Durumsal Farkındalık Seviyesiyle İlişkisi" Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.8, S.2, Dokuz Eylül University, <<https://dergipark.org.tr/en/pub/deudfd/issue/26008/266162>> s.e.t. 13.01.2024.

Öztürk, Anıl (2023) "Navigating the Turbulent Waters of Liability: Making the Case for the Application of Risk-Management-Based Liability Approach to Autonomous Vessels" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.297-314, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Remote and Autonomous Ships: The Next Steps Rolls Royce, <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/%20customers/marine/ship-intel/rr-ship-intel-aawa-8pg.pdf>> s.e.t. 16.11.2023a.

Remote and Autonomous Ships: The Next Steps Rolls Royce, <<https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/%20customers/marine/ship-intel/rr-ship-intel-aawa-8pg.pdf>> s.e.t. 16.11.2023b.

Report of the MSC-LEG-FAL Joint Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) on Its Second Session (2023) Maritime Safety Committee, International Maritime Organization.

Research in Maritime Autonomous Systems Project Results and Technology Potentials (2016) .

Ringbom, Henrik/ Veal, Robert (2017) "Unmanned ships and the international regulatory framework" Journal of International Maritime Law, C.23, S.2, ss.100-118.

Rinkinen, Antti (2020) Remote Pilotage Pilots' Professionalism Involved in the Development, 1.Baskı, Helsinki, Pilot Library.

Riviera "China's autonomous shipping milestones", <<https://www.rivieramm.com/opinion/opinion/china-achieves-autonomous-shipping-milestones-57333>> s.e.t. 02.11.2023.

Rivkin, B. S. (2021) "Unmanned Ships: Navigation and More" Gyroscopy and Navigation, C.12, S.1, ss.96-108.

Rødseth, Ørnulf Jan (2017) Definitions for Autonomous Merchant Ships, Norwegian Forum for Autonomous Ships, ss.22.

Rødseth, Ørnulf Jan/ Frøystad, Christian/ Meland, Per Håkon/ Bernsmed, Karin/ Nesheim, Dag Atle (2020) "The Need for a Public Key Infrastructure for Automated and Autonomous Ships" IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, C.929, IOP Publishing, <<https://dx.doi.org/10.1088/1757-899X/929/1/012017>> s.e.t. 16.11.2023.

Rødseth, Ørnulf Jan/ Nesheim, Dag Atle/ Rialland, Agathe/ Holte, Even Ambros (2023) "The Societal Impacts of Autonomous Ships: The Norwegian Perspective" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications*, Cham, Springer International Publishing, ss.357-376, <https://doi.org/10.1007/978-3-031-24740-8_18> s.e.t. 31.10.2023.

Rolls-Royce and Finferries demonstrate world's first Fully Autonomous Ferry <<https://www.rolls-royce.com/media/press-releases.aspx>> s.e.t. 02.11.2023m.

Rolls-Royce Demonstrates World's First Remotely Operated Commercial Vessel <<https://www.rolls-royce.com/media/press-releases.aspx>> s.e.t. 30.10.2023n.

Rothblum, Anita M./ Wheal, David/ Withington, Stuart/ Shappell, Scott A./ Wiegmann, Douglas A./ Boehm, William/ Chaderjian, Marc (2002) *Human Factors in Incident Investigation and Analysis*, Houston.

Russell, Stuart/ Norvig, Peter (2009) *Artificial Intelligence: A Modern Approach*, Boston Columbus Indianapolis New York San Francisco Upper Saddle River Amsterdam Cape Town Dubai London Madrid Milan Munich Paris Montreal Toronto Delhi Mexico City Sao Paulo Sydney Hong Kong Seoul Singapore Taipei Tokyo.

Ryste, An-Magritt T./ Moen, Lars Kristian (2020) "Autonomous Vessels - Concept in the Making" *Marine Engineering*, C.55, S.6, The Japan Institute of Marine Engineering, ss.730-735.

SAFETY4SEA (2020) "Yara Birkeland delivered to its owners", <<https://safety4sea.com/yara-birkeland-delivered-to-its-owners/>> s.e.t. 31.10.2023.

Seatrade Maritime (2019) "China's first autonomous cargo ship makes maiden voyage", <<https://www.seatrade-maritime.com/technology/china's-first-autonomous-cargo-ship-makes-maiden-voyage>> s.e.t. 02.11.2023.

Sevimli, K. Ahmet (1999) "İş Hukukunda Kaptan" Yüksek Lisans Tezi, Bursa, Bursa Uludağ Üniversitesi.

Sharma, A V Raghav (2019) "Maritime Autonomous Surface Ships: Caught Between The Devil's Advocate and The Deep Blue Sea" *Master Of Science in Maritime Affairs (Maritime Law & Policy)*, Malmö, World Maritime University.

Sheikh, Haroon/ Prins, Corien/ Schrijvers, Erik (2023) "Artificial Intelligence: Definition and Background" (Ed. Sheikh, Haroon/ Prins, Corien/ Schrijvers, Erik) *Mission AI: The New System Technology*, Cham, Springer International Publishing, ss.15-41, <https://doi.org/10.1007/978-3-031-21448-6_2> s.e.t. 27.10.2023.

Smeele, Frank (2021) "Switching Off Regulatory Requirements: Flag State Exemptions as a Tool to Facilitate Experiments with Highly Automated Vessels and Their Operational Implementation" *Autonomous Ships and the Law*, Routledge.

Solvang, Trond (2021) "Man, Machine, and Culpa or Finding a Path Toward Strict Liability" *Autonomous Ships and the Law*, Routledge, ss.80-101.

Soyer, Barış (2019) "Autonomous Vessels and Third Party Liabilities: The Elephant In The Room" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, 1.Baskı, New York, Informa Law from Routledge, ss.105-115, <<https://www.taylorfrancis.com/books/9780429642739>> s.e.t. 26.01.2022.

Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew (2022) Remote Controlled and Autonomous Shipping: UK Based Case Study, Institute of International Shipping and Trade Law, Swansea University.

Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew (2021) "Autonomous Ships and Private Law Issues" (Ed. Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew) Artificial Intelligence and Autonomous Shipping, 1.Baskı, Oxford, New York, Dublin, Hart Publishing, ss.63-80.

Sözer, Bülent (2024) Unmanned Ships and the Law, 1.Baskı, New York, Informa Law from Routledge.

Sözer, Bülent (2022) "Mürettebatsız Gemiler" Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, C.1, S.1, ss.149-165.

Sözer, Bülent (2020a) "Self-Steering Ships" Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.19, S.2, ss.1345-1380.

Sözer, Bülent (2020b) "Mürettebatsız Gemiler “Unmanned Ships”" (Ed. Amasya, Serap) Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu 18 Ocak 2019 İstanbul, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, ss.43-59, <<https://www.lexpera.com.tr/literatur/derleme-makaleler/YMK801Y2020M10VDERN9786257773379PS43PE59>>.

Sözer, Bülent (2019a) "Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri" (Ed. Süzel, Cüneyt) Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, ss.1-12.

Sözer, Bülent (2019b) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 5.Baskı, İstanbul, Vedat Yayıncılık.

Sözer, Bülent (2014) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 3.Baskı, İstanbul, Vedat Yayıncılık.

Sözer, Bülent (1975) Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, 1.Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Summary of Responses to the CMI Questionnaire on Unmanned Ships CMI, <<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Summary-of-Responses-to-the-CMI-Questionnaire.docx>>.

Süzel, Cüneyt (2010) "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı" Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan, 2.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, ss.1615-1644.

Süzel, Cüneyt (2009) "Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi" Prof. Dr. Saim Üstündağ'a Armağan, 1.Baskı, Ankara, Adalet Yayınevi, ss.433-463.

SVAN - Safer Vessel with Autonomous Navigation (2018) <<https://breakingwaves.fi/wp-content/uploads/2019/06/SVAN-presentation.pdf>>.

Tekil, Fahiman (2001) Deniz Hukuku, 6.Baskı, İstanbul, Alkım Yayınevi.

The Maritime Executive "Yara Birkeland Begins Further Testing for Autonomous Operations", <<https://maritime-executive.com/article/yara-birkeland-christened-and-begins-testing-for-autonomous-operations>> s.e.t. 31.10.2023a.

The Maritime Executive "China Launches its First Autonomous Container Ship Service", <<https://maritime-executive.com/article/china-reports-first-autonomous-containership-entered-service>> s.e.t. 02.11.2023b.

The Maritime Executive "Construction Under Way for Asko's Autonomous Freight Ferries", <<https://maritime-executive.com/article/construction-under-way-for-asko-s-autonomous-cargo-vessels>> s.e.t. 02.11.2023c.

The Maritime Executive "Ocean Infinity's Robotic Survey Ships Set Sail From Vard Vung Tau", <<https://maritime-executive.com/article/ocean-infinity-s-robotic-survey-ships-set-sail-from-ward-vung-tau>> s.e.t. 04.11.2023d.

The Workboat Code Edition 3 The Safety of Small Workboats and Pilot Boats – A Code of Practice (2023) Southampton, Maritime and Coastguard Agency.

Topsoy, Fevzi (2020) Deniz Ticareti Hukuku 1.Cilt, 1.Baskı, İstanbul, Legal Yayıncılık.

Topsoy, Fevzi (2013) "Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukukî Statüsü" Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.17, S.2, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, ss.899-938.

Tsimplis, Michael (2023) "Designing Norms for Autonomous Ships: The Obligation to Call for Help and the Duty to Save Life in Danger at Sea" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications, Palgrave Macmillan, ss.99-118, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Tuncay, A. Can (1977) "İş Hukukunda İşveren Vekili Kavramı" Temsil ve Vekalet'e İlişkin Sorunlar, 1.Baskı, İstanbul, Sulhi Garan Matbaası.

Türkel, Doğuş Taylan (2021) "Donatanın İnsansız Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Genel Tehlike Sorumluluğu (BK m. 71)" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.587-616.

Türker, Asiye (2020) "Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi" Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Üniversitesi.

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Dijital Dönüşüm Ofisi - Yapay Zekâ <<https://cbddo.gov.tr/sss/yapay-zeka/>> s.e.t. 27.10.2023o.

Uğurlu, Özkan/ Kaptan, Mehmet/ Kum, Serdar/ Yıldız, Serdar (2017) "Pilotage Services in Turkey; Key Issues and Ideal Pilotage" Journal of Marine Engineering & Technology, C.16, S.2, Taylor & Francis, ss.51-60.

Ulfbeck, Vibe/ Arda, Aslı (2023) "Remote Control and Remote Risk of Liability?—Vicarious Liability for Remotely Controlled Vessels in Scandinavian and English Law" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications*, Palgrave Macmillan, ss.263-275, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Uşan, Fatih/ Erdoğan, Canan (2021) *İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku*, 2.Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık.

Uzunmehmetoğlu, Beril/ Elmacioğlu, Bilun (2021) "İnsansız Deniz Araçları ve Sigorta Hukuku" (Ed. Ilgın, Sezer/ Sözer, Bülent) 2020 Sonrası Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, İstanbul, Vedat Yayıncılık, ss.563-586.

Ünal, Aslıhan/ Kılınç, İzzet (2020) "Yapay Zekâ İşletme Yönetimi İlişkisi Üzerine Bir Değerlendirme" *Yönetim Bilişim Sistemleri Dergisi*, C.6, S.1, Vahap TECİM, ss.51-78.

Van Hooydonk, Eric (2014) "The Law of Unmanned Merchant Shipping: An Exploration" *The Journal of International Maritime Law*, S.20, ss.403-423.

Var Türk, Kübra (2021) "Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi" *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.37, S.1, ss.153-194.

VARD "VARD is creating eight Marine Robotic Vessels to boost Ocean Infinity's operations worldwide", <<https://www.vard.com/articles/vard-is-creating-eight-marine-robotic-vessels-to-boost-ocean-infinitys-operations-worldwide>> s.e.t. 04.11.2023a.

VARD "Ocean Infinity broadens remote fleet plans with order of 85m robotic vessels from VARD", <<https://www.vard.com/articles/vard-secures-contract-for-a-series-of-six-multi-purpose-offshore-vessels-for-ocean-infinity>> s.e.t. 04.11.2023b.

Veal, Robert (2021) "Autonomous Technology in Shipping an Increased Role for Negligence Product Liability?" *Autonomous Ships and the Law*, 1.Baskı, London, New York, Routledge, ss.126-139.

Veal, Robert (2018) "Maritime Autonomous Surface Ships: Autonomy, Manning and The IMO" *Shipping & Trade Law*, C.18, S.5, <<https://eprints.soton.ac.uk/435581/>> s.e.t. 15.02.2022.

Veal, Robert (2017) "Unmanned Ships on The IMO Work Agenda" *Shipping & Trade Law*, C.17, S.5, <<https://eprints.soton.ac.uk/435580/>> s.e.t. 11.02.2022.

Veal, Robert (2016) "Unmanned Ships and Their International Regulation" *Shipping & Trade Law*, C.16, S.9.

Veal, Robert/ Tsimplis, Michael (2017) "The Integration of Unmanned Ships Into The Lex Maritima" *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, C.2, ss.303-335.

Veal, Robert/ Tsimplis, Michael/ Serdy, Andrew (2019) "The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles" *Ocean Development & International Law*, C.50, S.1, ss.23-48.

Viljanen, Mika (2023) "How to Ensure Safe Navigation: Navigation Safety Regulation in MASS" (Ed. Johansson, Tafsir Matin/ Fernández, Jonatan Echebarria/ Dalaklis, Dimitrios/ Pastra, Aspasia/ Skinner, Jon A.) *Autonomous Vessels in Maritime Affairs: Law and Governance Implications*, Palgrave Macmillan, ss.139-160, <<http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=9D476D6E8F5785D4E0AE2708C8714465>> s.e.t. 16.11.2023.

Vio, Igor/ Brdar, Mate (2022) "Maritime Autonomous Surface Ships – International and National Legal Framework" *Pomorski Zbornik*, C.62, ss.141-155.

Vojković, Goran/ Milenković, Melita (2020) "Autonomous ships and legal authorities of the ship master" *Case Studies on Transport Policy*, C.8, S.2, ss.333-340.

Wang, Shaobo/ Zhang, Yingjun/ Zhang, Xiuguo/ Gao, Zongjiang (2023) "A novel maritime autonomous navigation decision-making system: Modeling, integration, and real ship trial" *Expert Systems with Applications*, C.222, ss.119825.

Wariishi, Koji (2019) *Maritime Autonomous Surface Ships : Development Trends and Prospects — How Digitalization Drives Changes in Maritime Industry—*, Mitsui & Co. Global Strategic Studies Institute.

What is Artificial Intelligence (AI) ? | IBM (2023) "What is Artificial Intelligence (AI) ? | IBM", <<https://www.ibm.com/topics/artificial-intelligence>> s.e.t. 27.10.2023.

Wright, R. Glenn (2024) *Ship Sensors: Conventional, Unmanned and Autonomous*, 1st edition. Baskı, New York, NY, Routledge.

Wright, R. Glenn (2022) "Why Autonomous Vessels? Factors Driving the Trend Towards Autonomous Ships" *Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea*, Proceedings of the Marine Safety & Security Council, C.79, S.1, ss.14-20.

Wright, R. Glenn (2020) *Unmanned and Autonomous Ships*, 1. Baskı, Oxon, New York, Taylor & Francis.

Wróbel, Krzysztof/ Montewka, Jakub/ Kujala, Pentti (2017) "Towards the assessment of potential impact of unmanned vessels on maritime transportation safety" *Reliability Engineering & System Safety*, C.165, ss.155-169.

Yalman, Selim Can/ Tikiz, İsmet/ Bamyacı, Muhammed (2023) "Deniz Taşımacılığında Dönüm Noktası: Otonom Gemilerin Geleceği" *Denizcilik Araştırmaları Dergisi: Amfora*, C.2, S.3, Kocaeli Üniversitesi, ss.32-39.

Yang, Xiao/ Gu, Weihua/ Wang, Wei/ Wang, Shuaian (2023) "Optimal scheduling of autonomous vessel trains in a hub-and-spoke network" *Ocean & Coastal Management*, C.231, ss.106386.

YARA and KONGSBERG Enter into Partnership to Build World's First Autonomous and Zero Emissions Ship <<https://www.kongsberg.com/maritime/about-us/news-and->

media/news-archive/2017/yara-and-kongsberg-enter-into-partnership-to-build-worlds-first-autonomous-and/> s.e.t. 30.10.2023p.

Yara None (2024) "Yara Birkeland, two years on | Yara International", <<https://www.yara.com/knowledge-grows/yara-birkeland-two-years-on/>> s.e.t. 02.05.2024.

Yara None (2021) "Yara Birkeland | Yara International", <<https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/>> s.e.t. 31.10.2023.

Yazıcıoğlu, Emine (2020) Deniz Ticareti Hukuku, 16.Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.

Yılmaz, Fatih/ Önaçan, Mehmet Bilge Kağan (2019) "Otonom Gemi Teknolojisine Dair Gelişmeler ile Türk Denizcilik ve Gemi İnşa Sektörüne Etkileri Üzerine Nitel Bir Araştırma" Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, C.11, S.1, ss.57-86.

Yılmaz, Mustafa (2022) Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu, 1.Baskı, Ankara, Yetkin Yayınevi.

Yılmaz, Mustafa (2021) "Deniz Ticareti Hukukunda Otonom Gemiler (Autonomous Ships in Maritime Law)" Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi.

Yılmaz, Mustafa (2020) "Legal Assessment of Seaworthiness in Autonomous Cargo Ships: Is It Time for a Change?" Dehukam Deniz Hukuku Dergisi, C.3, S.2, Kaynak/Source URL: <https://legal.com.tr/dergi/denizhukukudergisi>E-posta:/Email:, ss.803-866.

Yorulmaz, Murat/ Karabulut, Kaan (2021) "Deniz Taşımacılığında Akıllı Gemiler: Gemi Kaptanlarının Bakış Açısı" Ekonomi İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi, C.3, S.1, ss.40-54.

Yürekli, Sabahattin (2005) "Deniz İş Kanunu'nun Yer İtibarıyla Kapsamı" Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.9, S.1-2, ss.613-631.

Zhang, Bowen (2016) "Marine Insurance Revisited Under The Advent of Unmanned Ships" Master of Arts in Transport Policy and Planning, Pokfulam Road, Hong Kong SAR, The University of Hong Kong, ss.991021888439703414, b58410478, <<https://hdl.handle.net/10722/239981>> s.e.t. 26.01.2022.

Zhang, Di/ Han, Zhepeng/ Zhang, Kai/ Zhang, Jinfen/ Zhang, Mingyang/ Zhang, Fan (2022) "Use of Hybrid Causal Logic Method for Preliminary Hazard Analysis of Maritime Autonomous Surface Ships" Journal of Marine Science and Engineering, C.10, Multidisciplinary Digital Publishing Institute, ss.725.

Zhu, Ling/ Xing, Richard W W (2019) "A Pioneering Study of Third-Party Liability Insurance For Unmanned/Autonomous Commercial Ships" Journal of Business Law, S.6, ss.442-458.

5 EK

Aşağıdaki değişiklik önerilerinde kontrol merkezinde çalışan personelin gemi adamı, uzaktan kumanda edilen geminin sevk ve idaresini üstlenen kişinin kaptan olması ön kabulüyle hareket edilmiştir.

5.1 Değişiklik Yoluyla Uygulanabilecek Hükümlere İlişkin Önerilen Değişiklikler

5.1.1 TTK m. 1090

“1. Geminin denize ve yola elverişli olup olmadığına dikkat etme

MADDE 1090

*(1) Kaptan, yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin **gemide hazır** bulunmasına dikkat etmek zorundadır.”*

5.1.2 TTK m. 1092

“II - Yabancı mevzuata uyma

MADDE 1092

*(1) Kaptan, **geminin** yabancı bir ülkede bulunduğu sırada o ülke devletinin mevzuatına, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına uymamasından doğan zararları tazmin ile yükümlüdür.*

(2) Kaptan, gemisine harp kaçağı niteliğine sahip olduğunu bildiği veya bilmesi gereken eşyayı yüklemesi sebebiyle ortaya çıkan zararı da tazmin ile yükümlüdür.”

5.1.3 TTK m. 1094

*“IV - ~~Gemide~~ **Göreve** hazır bulunma*

MADDE 1094

(1) Yükleme başladıktan boşaltma bitinceye kadar zorunlu bir sebep bulunmadıkça kaptan, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda ~~geminin~~ **görevi başından** ayrılamaz. Kaptan ayrılmak zorunda kalırsa, ayrılmadan önce zabıtlar veya tayfalar arasından uygun birisini yerine vekil bırakmakla yükümlüdür.

(2) Bu hüküm, geminin güvenli olmayan bir limanda veya demirleme yerinde bulunduğu zamanda, yükleme başlamadan önce ve boşaltma bittikten sonra da uygulanır.

(3) Kaptan, yakın bir tehlikenin var olması hâlinde veya gemi denizde bulunduğu sırada, ~~geminin~~ **görevi başından** ayrılmasını haklı gösteren bir zorunluluk olmadıkça, ~~geminde kalmakla~~ **göreve hazır bulunmakla** yükümlüdür.”

5.1.4 TTK m. 1096

“VI - Gemi journali

1. ~~Tutma~~ **Tutulmasını sağlama** yükümlülüğü

MADDE 1096

(1) Her ~~geminde~~ **gemi için** gemi journali denilen bir defter tutulur. Bu deftere her yolculukta eşya veya safranın yüklenmeye başlanması anından itibaren geçecek belli başlı olaylar yazılır.

(2) Gemi journali, kaptanın gözetimi altında, ikinci kaptan tarafından ve onun mazereti hâlinde bizzat kaptan veya kaptanın gözetimi altında olmak şartıyla ehil bir gemi adamı tarafından tutulur.

(3) Bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemilerde jurnal tutmak yükümlülüğü yoktur.”

5.1.5 TTK m. 1097

“2. İçeriği

MADDE 1097

(1) Gemi jurnaline, engel bulunmadıkça, aşağıdaki hususlar günü gününe yazılır:

- a) Meteorolojik veriler, özellikle hava ve rüzgâr durumu.
 - b) Geminin izlediği rota ve aldığı yol.
 - c) Geminin bulunduğu enlem ve boylam dairesi.
 - d) Sintinelerdeki su yüksekliği.
 - e) İskandil edilen su derinliği.
 - f) Kılavuz alınması ve kılavuzun ~~gemiye girdiği~~ **göreve başladığı** ve **görevden ayrıldığı** saatler.
 - g) Gemi adamları arasındaki değişiklikler.
 - h) Gemi veya eşyanın uğradığı bütün kazalar ve bunların ayrıntılı açıklaması.
 - i) Gemide işlenen suçlar ve 25/4/2006 tarihli 5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere, gemideki doğum ve ölüm olayları.
- (2) Gemi journali kaptan ve ikinci kaptan tarafından imzalanır.”

5.1.6 TTK m. 1098

“VII - Deniz raporu

1. Düzenlenmesi istemine yetkili olanlar

MADDE 1098

(1) Kaptan, yolculuk sırasında gemiyi veya taşınan eşyayı ilgilendiren veya başkaca bir maddi zarar doğurması muhtemel olan bir kaza meydana geldiğinde, gemi zayi olsa bile, bir deniz raporu düzenlenmesini istemeye yetkili ve kendisinden istendiği takdirde buna zorunludur. Deniz raporunun düzenlenmesini donatan veya ilgisi olduğunu ispat eden herkes isteyebilir. Deniz raporunun, vakit kaybetmeksizin aşağıda belirtilen yerlerden birinde düzenlenmesi istenebilir:

- a) Varma limanında ve eğer varma limanı birden çok ise, kazadan sonra varılan ilk limanda.
- b) Gemi tamir edildiği veya eşya boşaltıldığı takdirde barınma limanında.

c) Yolculuk geminin batması yüzünden veya diğer bir sebepten varma limanına ulaşmadan biter ise, kaptanın veya ona vekâlet eden kişinin uğradığı ilk elverişli yerde.

Geminin sevk ve idaresi gemi dışındaki bir kontrol merkezinden gerçekleştirildiği takdirde kontrol merkezinin bulunduğu yerde de deniz raporunun düzenlenmesi istenebilir.

(2) Kaptan ölür veya deniz raporu düzenlettiremeyecek bir hâlde bulunursa, gemide kaptandan sonra en yüksek rütbeli zabıt tespit yaptırmak zorundadır.

(3) Denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuat hükümleri saklıdır.

(4) Deniz raporu, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mahkemelerce düzenlenir. Diğer yerlerde, Türk Bayraklı gemiler için yerel mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere Türk konsoloslukları, deniz raporu düzenler.”

5.1.7 TTK m. 1113

“2. Rotadan sapma

MADDE 1113

(1) Yolculuğun izlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hâl engellerse, kaptan durumun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya **gemi**yi kalkma limanına geri ~~dönebilir~~ **döndürebilir**.

(2) Navlun sözleşmesinin sona ermesi hâlinde kaptan, 1211 inci madde hükümlerine göre hareket eder.”