

PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ

DENİZ HUKUKU DERGİSİ

Pîrî Reis University
JOURNAL of MARITIME LAW

Université Pîrî Reis
REVUE de DROIT MARITIME

Pîrî Reis-Universität
ZEITSCHRIFT für SEEHANDELSRECHT

Cilt 4 • Sayı 2 • Aralık 2025



Pîrî Reis Üniversitesi
Hukuk Fakültesi



Pîrî Reis Üniversitesi
Deniz Hukuku Uygulama ve
Araştırma Merkezi

Yayın Sahibi / Owner
Pîrî Reis Üniversitesi Adına
Rektör Prof. Dr. Nafiz ARICA

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Editor in Chief
Prof. Dr. Sezer ILGIN
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Editör / Editor
Prof. Dr. Ceyda SÜRAL EFEÇİNAR
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Editör Yardımcısı / Editorial Assistants
Doç. Dr. Başak BAŞOĞLU KAPANCI
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Raportörler / Rapporteurs
Arş. Gör. Ümran AKCAN
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Arş. Gör. Önur Doğan YÖRÜK
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Arş. Gör. Eftal GÜREL
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Dil Editörleri / Language Editors
Fransızca: Prof. Dr. Samim ÜNAN
(Pîrî Reis Üniversitesi)

Almanca: Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI
(İstanbul Üniversitesi)

İngilizce: Doç. Dr. Başak BAŞOĞLU KAPANCI
(Pîrî Reis Üniversitesi)

ISSN 2822-4205

İletişim Adresi

Postane Mah. Eflatun Sk. No: 8
Tuzla / İSTANBUL

Tel: 0216 581 00 50

Faks: 0216 581 00 51

E-Posta: denizhukukudergisi@pirireis.edu.tr

Yayın

Seçkin Yayıncılık A.Ş. (Sertifika No: 45644)

Mustafa Kemal Mah. 2158 Sok. No: 13

Çankaya / ANKARA

Tel: 0312 435 30 30

Faks: 0312 435 24 72

Sayfa ve Kapak Tasarımı

Emre KIZMAZ

Baskı

Vadi Grafik. Ltd. Şti. (Sertifika No: 47479)

İvedik Organize Sanayi Bölgesi 1420 Cad. No: 58/1

Yenimahalle / ANKARA

Tel: 0312 395 85 71

Basım Yeri | Yılı

Ankara | Ocak 2026

Yayın Aralığı

6 ay | Haziran-Aralık

Yayın Türü

Ulusal | Süreli

E-ISSN 2822-5171

- Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi (Pîrî Reis University Journal of Maritime Law), Bilimsel Hakemli Dergidir.
- Bu eserin Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndan doğan tüm hakları saklıdır. Dergide yayımlanan makalelerde ileri sürülen görüşler yazarlarına aittir. Yayın Kurulu, makalelerde ileri sürülen görüşlerden dolayı herhangi bir sorumluluk üstlenmemektedir.
- Bu derginin "PRU-DHD" olarak kısaltılması önerilir.
- Derginin web sayfasına <https://hukuk.pirireis.edu.tr/deniz-hukuku-dergisi/> linkinden ulaşılabilir.

YAYIN KURULU / EDITORIAL BOARD

Prof. Dr. Sezer ILGIN
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul - Türkiye)

Prof. Dr. Samim ÜNAN
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul - Türkiye)

Doç. Dr. Hulki CİHAN
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul - Türkiye)

Arş. Gör. Nil İrem SARAY
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul - Türkiye)

Arş. Gör. Şeyma KUŞ
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul - Türkiye)

Arş. Gör. İclal Nihal BARAÇ EVCİ
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul - Türkiye)

Arş. Gör. Muhammet İsmet YAVUZ
(Pîrî Reis Üniversitesi / İstanbul - Türkiye)

DANIŞMA KURULU / ADVISORY BOARD

Prof. Dr. Rayegan KENDER
(İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi-Em. Öğr. Üy.
İstanbul - Türkiye)

Prof. Dr. Haluk KABAALİOĞLU
(Ada Kent Üniversitesi Hukuk Fakültesi / Gazimağusa - KKTC)

Prof. Dr. Barış SOYER
(Swansea University, The Institute of International Shipping and
Trade Law / Swansea - Galler)

Prof. Dr. Richard WILLIAMS
(Swansea University, The Institute of International Shipping and
Trade Law / Swansea - Galler)

Prof. Dr. Sabih ARKAN
(Atılım Üniversitesi Hukuk Fakültesi / Ankara - Türkiye)

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZ HUKUKU DERGİSİ

YAYIN İLKELERİ

PİRİ Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi (PİRİ Reis University Journal of Maritime Law), bilimsel hakemli ulusal bir dergidir. Haziran ve Aralık aylarında olmak üzere yılda iki defa yayımlanmaktadır. Dergi, öncelikle Deniz Hukuku, Deniz Ticareti Hukuku ve Sigorta Hukuku olmak üzere bu alanlarla bağlantılı alanlardaki çalışmalara yer verir.

Dergide yayınlanacak makalelerin aşağıda belirtilen yazım ve yayın kurallarına uygun olması gerekmektedir.

1. Derginin Haziran sayısı için son yazı kabul tarihi **1 Nisan**, Aralık sayısı için son yazı kabul tarihi ise **1 Ekim** olarak belirlenmiştir. Bu tarihlerden sonra gönderilecek yazılar, takip eden sayılar için değerlendirme listesine alınacaktır.
2. Dergiye gönderilen, yazılar başka bir yerden yayımlanmamış ya da yayımlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır. Yayımlanmak üzere kabul edilen yazıların basılı ve elektronik tüm yayın hakları PİRİ Reis Üniversitesi'ne aittir, Üniversite'nin izni olmadan başka bir yerde yayımlanamaz. Yazarlar telif haklarını Üniversite'ye devretmiş sayılır, yazarlara ayrıca telif ücreti ödenmez. Yazarlar, bu durumu yazılarıyla birlikte gönderdikleri telif hakkı devir sözleşmesiyle kabul ederler.
3. Dergide yayımlanan makalelerde ileri sürülen görüşler yazarlarına aittir. Yayın Kurulu, makalelerde ileri sürülen görüşlerden dolayı herhangi bir sorumluluk üstlenmemektedir.
4. Dergiye gönderilen yazılar, uluslararası bilimsel etik kurallarına uygun olarak hazırlanmalıdır. Ayrıca, gönderilen makaleler için Turnitin benzerlik raporu ibraz edilmeli ve benzerlik oranı %10'u aşmamalıdır.
5. Yayın Kurulu tarafından yapılan ön incelemede, açıkça yayın ilkelerine ve bilimsel etik kurallarına aykırı bulunan yazılar hakeme gönderilmeden önce, gerekli düzeltmelerin yapılması için yazara gönderilir. Yayın Kurulu tarafından yayın ilkelerine uygun bulunan ve benzerlik oranını aşmayan yazılar ise en az iki hakemin incelemesine sunulur. Hakemlerden gelen raporlar doğrultusunda yazının yayınlanmasına, düzeltilmesine ya da geri çevrilmesine karar verilebilir; yazar en kısa sürede durumdan haberdar edilir.
6. Yazılar, denizhukukudergisi@pru.edu.tr adresine Word formatında, Turnitin benzerlik raporu ile birlikte gönderilmelidir. Gönderilen metinlerde yazarın kimliğini belirleyecek herhangi bir ifade bulunmamalıdır. Yazar, gönderdiği e-posta metninde, adını-soyadını, (varsa) akademik unvanını, çalıştığı kurumu, iletişim bilgilerini ve orcid araştırmacı kimlik numarasını adresini bildirmelidir.

7. Derginin yayın dili Türkçe, İngilizce, Fransızca ve Almanca'dır. Dergide hakem denetiminden geçen makaleler dışında karar incelemesi, kitap incelemesi gibi yazılara da yer verilebilir. Bu nitelikteki yazıların ve derginin yayın dili dışındaki dillerde yazılmış yayınların kabulü Yayın Kuruluna aittir.
8. Makaleler, kaynakça dahil 3.000 kelimedenden az, 12.000 kelimedenden çok olmamalıdır. Makalenin başlığı 12 punto boyutunda Times New Roman yazı karakteri kullanılarak, tamamı büyük, dik ve normal harflerle Türkçe ve İngilizce olarak yazılmalıdır. Makalenin başında en fazla 250 sözcükten oluşan bir kısa öz (abstract) ile 5 anahtar kelimenin de Türkçe ve İngilizce olarak yazıya eklenmesi gerekmektedir.
9. Metin, 12 punto boyutunda Times New Roman yazı karakteri kullanılarak, dik ve normal harflerle yazılır. Dipnotlar ise, 10 punto boyutunda, Times New Roman yazı karakterinde, dik ve normal harflerle yazılır. Aynen veya kısaltılarak yapılan alıntılar tırnak içinde ve yatkı (*italik*) karakter kullanılarak belirtilir. Koyu harfler başlıklarda, yatkı (*italik*) yazı yabancı dildeki deyim ve özel isimlerde kullanılır. Virgül, nokta ve öteki noktalama işaretlerinden sonra bir karakter boşluk bırakılır. Metin içerisindeki kısaltmalarda, kısaltılacak isim veya başlık metinde ilk defa kullanıldığında kısaltılmadan ve parantez içinde kısaltması belirtilerek kullanılmalıdır.
10. Metin içerisinde başlıklar, aşağıdaki şekilde düzenlenmelidir:

I. KALIN VE TÜMÜ BÜYÜK HARF

A. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

1. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

a. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

aa. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

11. **Kaynakçada gösterim:** Yazıda yararlanılan eserler soyadına göre alfabetik olarak sıralanır. Kararlar ve internet kaynakları için ayrı bölümlendirme yapılabilir.

a) Kitap: Yazar SOYADI (Büyük harf, kalın), **Adı** (İlk harfi büyük, kalın), *Eser adı (italik)*, Basım sayısı, Yayınevi, Yayın yeri, Yayın yılı (normal).

Örnek: ÇAĞA, Tahir, Deniz Ticareti Hukuku - I, 3. Bası, Fakülteler Yayınevi, İstanbul, 1973.

Örnek: ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku I Giriş - Gemi - Donatan ve Kaptan, Gözden Geçirilmiş 16. bası, On İki Levha, İstanbul, 2010.

Örnek: ÜNAN, Samim (Editör), Sigorta Hukukunun Bazı Güncel Sorunları, Kişisel Veriler - Kredi Bağlantılı Sigortalar - Zorunlu Trafik Sigortası, 1. Bası, On İki Levha, İstanbul, 2017.

- b) **Yüksek Lisans veya Doktora tezleri için: Yazar SOYADI** (Büyük harf, kalın), **Adı** (İlk harfi büyük, kalın), *Eser adı* (İtalik), Tez bilgisi, Yeri, Üniversite ve Enstitü Bilgisi, Yılı (normal).

Örnek: ARKAN, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Doktora Tezi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982

- c) **Makale: Yazar SOYADI** (Büyük harf, kalın), **Adı** (İlk harfi büyük, kalın), *“Makale başlığı”* (Tırnak içinde, italik), Eser adı (Normal), cilt/yıl sayısı, basım sayısı, yayın tarihi, makalenin yer aldığı sayfa aralığı.

Örnek: ATAMER, Kerim, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XXIV, S. 3, 2008, 101-213.

- d) **Karar:** Kararı veren kurum, karar tarihi, esas sayısı, karar sayısı ve karara ulaşılabilecek kaynak.

- e) **İnternet kaynakları:** Tam adres ve son erişim tarihi belirtilmelidir.

12. Dipnotlarda gösterim: Dipnotlarda bir esere yapılan ilk gönderme ile kaynakçada yer verilen eserler aynı biçimde yazılmalıdır. Dipnot gösterimleri aşağıdaki gibidir.

- a) **Kitap / tez / makale:** Dipnotta sadece kalın harflerle yazarın soyadı ile sayfa numarası gösterilir. İki yazarın bulunması durumunda her iki yazarın soyadı da kullanılır. İkiyiden fazla yazar olması durumunda ilk yazarın soyadını “et al.” ifadesi takip eder. Aynı yazarın birden fazla eserine yapılacak atflarda yazarın soyadı, eserin başlığı ile uyumlu ve anlamlı bir kısaltma ile sayfa numarası gösterilmelidir.

Örnek: GÜNAY, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 32.

- b) **Karar:** Kararı veren kurum, karar tarihi, esas sayısı, karar sayısı ve karara ulaşılabilecek kaynak.

- c) **İnternet kaynakları:** Tam adres ve son erişim tarihi belirtilmelidir.

İçindekiler^(*)

Hakemli Makaleler

Tersane Sahibinin Alacakları, Hapis Hakkı ile Korunmuş Mudur?

Whether a Shipyard Enjoys the Protection of a Right of Retention for Its Receivables

Prof. Dr. Kerim ATAMER..... 85

Özel Sağlık Sigortası Yönetmeliğinde Öngörülen Güncel Değişiklikler

Recent Amendments Envisaged in the Regulation on Private Health Insurance

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL

Av. Güneş Karol IŞIKLAR, LL.M. 103

Deniz Liman İşletmelerinde Eşyanın Elleçlemesini Konu Alan Sözleşmelerin Hukuki Niteliği ve (Çok Türü Taşıma Açısından) Elleçlemenin İlişkili Olduğu Taşıma Kısımının Belirlenmesi

The Legal Nature of Contracts Concerning the Handling of Goods at Seaport Operators and the Determination of the Relevant Transport Stage (In the Context of Multimodal Transport)

Dr. Öğr. Üyesi Doğu Taylan TÜRKEL 145

Deniz Ticareti Hukuku Kaynaklı Uyuşmazlıkların Singapur Sözleşmesi Uygulama Alanı Yönünden Değerlendirilmesi

Assessment of Maritime Trade Law Disputes in Terms of the Application Scope of the Singapore Convention

Dr. Öğr. Üyesi Özlem BORA

Dr. Öğr. Üyesi Ensar LOKMANOĞLU 175

Deniz Taşımacılığında Karbon Emisyonunun Azaltılmasına İlişkin Uluslararası ve Ulusal Düzenlemelerin Değerlendirilmesi

Evaluation of International and National Regulations Regarding the Reduction of Carbon Emissions in Maritime Transport

Dr. Canan Özlem İLGİN ÇELİK 191

Otonom Gemiler: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Üzerine İnceleme

Unmanned Ships: A Study on the United Nations Convention on the Law of the Sea

Pınar YİĞİT 243

^(*) Makale çalışmalarının sıralanması, kıdem esasına göre yapılmış olup eşit kıdeme sahip yazarlar arasında soyisimlerinin alfabetik olarak sıralanması usulü benimsenmiştir.

HAKEMLİ MAKALELER

Tersane Sahibinin Alacakları, Hapis Hakkı ile Korunmuş Mudur?^(*)

Whether a Shipyard Enjoys the Protection of a Right of Retention for Its Receivables

Prof. Dr. Kerim ATAMER^(**)

Öz

Tersane sahibinin alacakları için hapis hakkı güvencesinden yararlanmasına olanak bulunup bulunmadığı öğretide ve yargı kararlarında tartışmalıdır. Bu bildiride, önce çatışan görüşler ortaya konulacak, ardından da farklı tescil seçenekleri gözetilerek bu soruna çözümlerin getirilmesine çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler

Tersane Sahibinin Alacakları, Hapis Hakkı, Kanuni İpotek.

Abstract

It is controversial among scholars and in case law as to whether a shipyard enjoys the protection of a right of retention for its receivables. In this paper, the conflicting views will be set out first, and then solutions will be sought on the basis of the different types of registrations.

Keywords

Receivables of a Shipyard, Right of Retention, Statutory Mortgage.

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir.

Makale Geliş Tarihi: 01.12.2025 - Makale Kabul Tarihi: 12.12.2025.

Pîrî Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi ile Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından 8/5/2025 tarihinde düzenlenen “*Gemi-Yat İnşa ve Satış Sözleşmeleri Ulusal Sempozyumu*”nda sunulan bildirinin tam metnidir.

^(**) İstanbul Gedik Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Ticareti Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, İstanbul - Türkiye,
E-posta: kerim.atamer@gedik.edu.tr,
Orcid: 0000-0001-9635-2841.

I. GİRİŞ

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹ (“TTK”) tersane sahibinin alacakları için açıkça bir “kanuni ipotek” öngörmektedir (m.1013/f.1/c.1). Öte yandan 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu² (“TMK”), genel bir hüküm olarak alacaklıya borç ödeninceye kadar hapis hakkı tanımaktadır (m.950/f.1). Nihayet TTK’nın hazırlık çalışmaları sırasında esas alınan³ 6/5/1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Cenevre Sözleşmesi⁴ (“RehinMS”), Taraf Devletler’e iç hukuklarında, tersane sahibine bir *right of retention* tanıma yetkisini öngörmüştür (m.7/f.1). Böyle bir hak kabul edilmişse, bu hak, sıra cetvelinde gemi alacaklarından hemen sonra sıralanacaktır (m.12/f.4). Sıra cetvelindeki bu öncelik, TTK’ya da geçmiştir (m.1393/f.1). Bu kaynaklar çerçevesinde, tersane sahibinin alacakları için hangi yasal güvencenin öngörüldüğü Türk Hukuku’nda tartışma konusu olmuştur. Tartışmanın odağında, kanuni ipotek ile korunan alacaklar için aynı zamanda hapis hakkının kullanılmasına olanak bulunup bulunmadığı sorunu yer almaktadır. Bu sorun yargı kararlarına da yansımıştır. Yargıtay’ın farklı daireleri tarafından verilen kararlarda, tersane sahibinin hapis hakkından yararlanıp yararlanmayacağı, yararlanacaksa hangi usulün nasıl işletileceği sorularına çelişkili yanıtlar verilmiştir. Diğer yandan, Türk Hukuku’na 2009 yılında giren Bağlama Kütüğüne⁵ (“BLK”) kayıtlı araçlar bakımın-

¹ Türk Ticaret Kanunu, Tarih (“T”): 13/1/2011, Sayı: 6102; çeşitli değişikliklerden sonraki güncel metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr. Genel olarak bu Kanunun, özel olarak da bu Kanunda yer alan “Deniz Ticareti”ne ilişkin hükümlerin hazırlık süreci hakkında bkz. **ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt I, On İki Levha, İstanbul, 7/2017, §7.

² Türk Medenî Kanunu, T: 22/11/2001, Sayı: 4721; çeşitli değişikliklerden sonraki güncel metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr.

³ Bkz. TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 60 (paragraf 195), s. 392 sonunda (1), s. 427 (Madde 1390, 1391, 1392, 1393).

⁴ Bu Sözleşmenin İngilizce aslı ve **ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cüneyt / DAMAR**, Duygu tarafından hazırlanan çevirisi için bakınız (“bkz.”) **ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cüneyt**, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, Cilt I, On İki Levha, İstanbul, 10/2013, §3 II.

⁵ Güncel dayanaklar: Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, (T: 26/9/2011, Sayı: 655; çeşitli değişikliklerden sonraki güncel metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr) m.43; Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği, Resmî Gazete (“RG”) T: 25/9/2014, Sayı: 29130; çeşitli değişikliklerden sonraki güncel metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr. BLK’nın kuruluş süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER, Deniz Ticareti I**, §6 VI C. BLK ile kurulan kayıt düzeni hakkında bilgi için bkz. **ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt II: *Gemilerin Eşya Hukuku*, 1. Fasikül: *Giriş - Temel Kavramlar - Zilyetlik - Kanuni Rehin Hakları*, On İki Levha, İstanbul, 6/2018, §13 V A 5, D 1 c; **SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku - I (Ders Kitabı)*, *Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 1/2022, §2 V (s. 113 vdm.); **YAZICIOĞLU, Emine**, *Kender - Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 10/2022, s. 129 vdm. (§2); **DEMİR, İsmail**, *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2023, s. 145 (V); **KAYIHAN, Şaban**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Gözden Geçirilmiş 4. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul 9/2024, §5 V (s. 62 vdm.); **KARA, Hacı**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Güncellenmiş ve Genişletilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1/2025, §5 D (s. 108 vdm.); **TOPSOY, Fevzi**, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş - Gemi - Donatan - Deniz Ticareti Sözleşmeleri*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 10/2020, s. 102 vdm. (VI); **YETİŞ ŞAMLI, Kübra**, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, On İki Levha, İstanbul, 5/2021, §1 I C (s. 31 vdm.), §1 V C (s. 85 vdm.), §3 (s. 205 vdm.), §7 I C (s. 286 vdm.); **AYDIN, Murat**, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 4/2022, s. 257 vdm. (Üçüncü Bölüm).

dan hapis hakkının geçerli olup olmadığı da ayrı bir tartışma konusu olarak gündeme gelmiştir. Bu bildiride, çerçevesi çizilen bu sorunlara, TTK Taslağını hazırlayan Komisyonun bir üyesi sıfatıyla⁶ çözüm aranmaktadır.

II. KAYNAKLAR

A. Kanuni İpotek

Tersane sahibinin alacakları için bir kanuni ipoteğin tescilini öngören kuralın (TTK m.1013/f.1/c.1) kaynağı, başka bir yayında⁷ ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Özetle bu hüküm, mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu⁸ (m.877/f.1/c.1) vasıtasıyla 1940 yılında güncellenen Alman Medeni Kanunundan⁹ (“AlmMK”) (m.648/f.2/c.1)¹⁰ aktarılmıştır. AlmMK’da 2017 yılında yapılan reformda¹¹ maddenin numarası değişmiş (yeni m.647a) ancak içeriği aynı kalmıştır.

Tersane sahibine tanınan bu hak uyarınca, Millî Gemi Siciline¹² (“MGS”), Türk Uluslararası Gemi Siciline¹³ (“TUGS”) ve Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicile¹⁴ (“YPS”) tescil edilmiş gemiler ve yapılar üzerinde kanuni bir ipoteğin tescili istenebilecektir.

⁶ Bu konuda bkz. **ATAMER**, *Deniz Ticareti I*, kn. 794.

⁷ Bkz. **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 527.

⁸ Mülga Türk Ticaret Kanunu, T: 29/6/1956, Sayı: 6762; çok sayıda değişiklikten sonraki ve ilga edilmeden önceki son güncel metni için bkz. **TEKİNALP, Ünal / ÇAMOĞLU, Ersin**, *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu ve Ticarî Mevzuat*, Güncelleştirilmiş 12. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010.

⁹ Bürgerliches Gesetzbuch, çok sayıda değişiklikten sonraki güncel metin için bkz. <https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/BGB.pdf> (s.e.t.: 27/2/2025).

¹⁰ AlmMK’ya bu hükmü ekleyen 21/12/1940 tarihli mevzuat hakkında bkz. **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 510 ve orada atıf yapılan kaynaklar.

¹¹ Bu reform hakkında bkz. **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 513.

¹² TTK m.954/f.1 uyarınca tutulan Sicil. Yürürlükteki hükümler çerçevesinde MGS hakkında bkz. **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, §13 V A 2 (kn. 128-130), §13 V C (kn. 159-190), §13 V D 1 b (kn. 201-209); **SÖZER**, §2 II (s. 68 vdm.); **DENİZ KANER, İnci**, *Deniz Ticareti Hukuku I-II, Giriş - Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki - Kaptan - Navlun Sözleşmeleri*, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 3/2024, s. 30 vdm. (§2 III); **YAZICIOĞLU**, s. 98 vdm. (§1 II); **DEMİR**, s. 102 (II); **KAYIHAN**, §5 II (s. 47 vdm.); **KARA**, §5 C I (s. 91 vdm.); **TOPSOY**, s. 71 vdm. (II); **AYDIN**, s. 14 vdm. (Birinci Bölüm).

¹³ Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, T: 16/12/1999, Sayı: 4490 (çeşitli değişikliklerden sonraki güncel metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr), m.3 uyarınca tutulan Sicil. Yürürlükteki hükümler çerçevesinde TUGS hakkında bkz. **ATAMER**, *Deniz Ticareti I*, §6 VI B (kn. 651 vdm.); **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, §13 V A 4 (kn. 132-133), §13 V C (kn. 159-190), §13 V D 1 a (kn. 191-200); **SÖZER**, §2 IV (s. 97 vdm.); **DENİZ KANER**, s. 41 vdm. (§2 VI); **YAZICIOĞLU**, s. 119 vdm. (§1 IV); **DEMİR**, s. 134 vdm. (IV); **KAYIHAN**, §5 IV (s. 58 vdm.); **KARA**, §5 C II (s. 99 vdm.); **TOPSOY**, s. 95 vdm. (IV); **YETİŞ ŞAMLI**, §1 B (s. 23 vdm.); **AYDIN**, s. 171 vdm. (İkinci Bölüm); **KURT, Hayrettin**, *Türk Uluslararası Gemi Sicili*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020.

¹⁴ TTK m.986/f.1 uyarınca tutulan Sicil. Yürürlükteki hükümler çerçevesinde YPS hakkında bkz. **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, §13 V A 3 (kn. 131), §13 V C (kn. 159-190), §13 V D 2 (kn. 234-243); **SÖZER**, §2 III (s. 89 vdm.); **DENİZ KANER**, s. 40 vdm. (§2 IV); **YAZICIOĞLU**, s. 117 vdm. (§1 III); **DEMİR**, s. 129 (III); **KAYIHAN**, §5 III (s. 56 vdm.); **KARA**, §5 C III (s. 107 vdm.); **TOPSOY**, s. 91 vdm. (III).

B. Hapis Hakkı

Hapis hakkının Roma Hukuku'ndan başlayarak Alman Hukuku aracılığıyla İsviçre Hukuku'na geçmesi, başka bir yayında¹⁵ ele alınmıştır. Özetle hapis hakkını günümüzde düzenleyen TMK hükmü (m.950/f.1) mülga 743 sayılı Türk Kanunu Medenîsi¹⁶ (m.864/f.1) vasıtasıyla İsviçre Medenî Kanunundan¹⁷ (m.895/f.1) alınmıştır.¹⁸

C. Sıra Cetvelinde Öncelik

Nihayet TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasında esas alınan RehinMS, Taraf Devletler'e iç hukuklarında, tersane sahibine bir *right of retention* tanıma yetkisini öngörmüştür (m.7/f.1). Böyle bir hak kabul edilmişse, bu hak, sıra cetvelinde gemi alacaklarından sonra sıralanacaktır (m.12/f.4). Sıra cetvelindeki bu öncelik, TTK'ya geçmiştir (m.1393/f.1).

III. TARTIŞMALAR

A. Öğreti

Kanuni ipotek güvencesinin geçerli olduğu hâllerde, tersane sahibinin ayrıca hapis hakkından yararlanmasına olanak bulunup bulunmadığı öğretide tartışmalıdır. Bu sorunu ilk kez ele alan AKINCI,¹⁹ mülga Kanunlar döneminde verdiği ayrıntılı gerekçede, iki güvencenin bir arada uygulanamayacağı sonucuna varmıştır. AKINCI'ya göre, hapis hakkının sağladığı faydalar, sicile kayıtlı gemiler için öngörülen kanuni ipotek hakkının tanınması suretiyle zaten temin edilmiştir. Dolayısıyla bir de hapis hakkı güvencesine gerek kalmamıştır. Alacaklı, hapis hakkı ile sağlayacağı korumayı kanuni ipotek ile elde etmektedir. Bu durumda, artık gemi malikinin ve üçüncü kişilerin korunması gerekmektedir. Gemi malikinin ve üçüncü kişilerin çıkarları, gemi üzerindeki ipoteğin güvenilir bir kredi aracı olarak düzenlenmesi ve sicilden anlaşılmayan gizli ve üstün aynî hakların reddedilmesi yoluyla korunabilir. Bu itibarla AKINCI'ya göre, kanuni ipoteğin kurulabildiği hâllerde ayrıca hapis hakkının uygulanması mümkün değildir.

¹⁵ Bkz. ATAMER, Kerim, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, On İki Levha, İstanbul, 7/2012, s. 141 (b).

¹⁶ Mülga Türk Kanunu Medenîsi, T: 17/2/1926, Sayı: 743.

¹⁷ Schweizerisches Zivilgesetzbuch, T: 10/12/1907; 1/1/2025 tarihi itibarıyla güncel metin için bkz. https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/24/233_245_233/de (s.e.t.: 23/4/2025).

¹⁸ Hapis hakkına ilişkin iki temel eser için bkz. CANSEL, Erol, *Türk Hususî Hukukunda Hapis Hakkı*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No. 155, Ankara, 1961; ÇETİNER, Bilgehan, *Hapis Hakkı*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 10/2010.

¹⁹ AKINCI, Sami, *Türk Hukukunda Gemi İpoteği*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1958, s. 211 (b).

Mülga Kanunlar döneminde eserlerini veren KALPSÜZ²⁰ ve onu izleyen CAN,²¹ hapis hakkının, yalnızca, tescil edilmiş olmayan gemi ve yapılar üzerinde kullanılabileceğini bildirmektedir. Buna karşılık AKSOY,²² sorunu sadece yapılar bakımında ele aldığı tezinde, yapının mülkiyeti sipariş verene ait ise, kanuni ipotek hakkının yanı sıra hapis hakkının da kullanılabileceğini, bir gerekçe vermeden açıklamıştır.

TTK 1/7/2012 tarihinde yürürlüğe girer girmez yayımlanan profesörlük takdim tezimde, önce kaynak AlmMK hükmünün yasama tarihçesi açıklanmış ve bu düzenlemenin dayandığı ilkeler aktarılmıştır.²³ Buna göre, Alman kanun koyucusu, tescil edilemeyen hapis hakkının, sicil kayıtlarına duyulacak güven ilkesini zedeleyeceğini belirlemiş ve “gemi siciline güvenin korunması” ilkesinin hâkim kılınabilmesi amacıyla, sicile kayıtlı gemiler ve yapılar üzerinde hapis hakkının doğmayacağına ilişkin bir kuralı da hükme eklemiştir (AlmMK m.648/f.2/c.2). Bu çerçevede Türk Hukuku açısından yapılan değerlendirmede,²⁴ Alman kanun koyucusunun ilkelerine sadık kalınması gerektiği savunulmuş ve gemiler üzerindeki aynı haklar bakımından kabul edilen “sınırlı sayı” (*numerus clausus*) ilkesi gözetildiğinde, sicile kayıtlı gemiler ve yapılar üzerinde hapis hakkının doğmayacağı sonucuna varılmıştır. Bu açıklama ve değerlendirmeler, 2018 yılında yayımlanan çalışmamda hem Alman Hukuku açısından,²⁵ hem de Türk Hukuku açısından²⁶ tekrar edilmiştir.

RehinMS’nin TTK’ya iktibasını ele alan, genişletilmiş yüksek lisans tezinde SÜZEL,²⁷ öncelikle 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanuna²⁸ (“MÖHUK”) dikkat çekmiştir. SÜZEL’e göre,²⁹ yabancı bayraklı gemiler bakımından MÖHUK m.22 uyarınca geminin siciline kayıtlı olduğu devletin mevzuatında hapis hakkının kabul edilmiş olması hâlinde mümkündür. Türk Bayraklı gemilerde ise MGS, TUGS ve YPS’ye tescil edilmiş gemiler ve yapılar üzerinde hapis hakkının doğmayacağını bildiren SÜZEL, BLK’ya kayıtlı gemiler ve diğer su araçları açısından da aynı sonuca varmıştır.³⁰

²⁰ KALPSÜZ, Turgut, *Gemi Rehni*, Genişletilmiş 5. Baskı, Turhan, Ankara, 1/2004, s. 17 (dn. 27’ye ait metin).

²¹ CAN, Mertol, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I: Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri*, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara, 6/2003, s. 147 (dn. 209’a ait metin).

²² AKSOY, Emrah Sami, *Yapı Halindeki Gemilerin Rehni*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007, s. 83.

²³ ATAMER, *Gemi ve Uçak İpoteki*, s. 137 (2).

²⁴ ATAMER, *Gemi ve Uçak İpoteki*, s. 154 (g).

²⁵ ATAMER, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 510.

²⁶ ATAMER, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 528, 306.

²⁷ SÜZEL, Cüneyt, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteki Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, On İki Levha, İstanbul, 10/2012, s.

²⁸ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun, T: 27/11/2007, Sayı: 5718 (Anayasa Mahkemesinin bir iptal kararından sonraki güncel metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr).

²⁹ SÜZEL, s. 143 başı.

³⁰ SÜZEL, s. 145’te ikinci paragraf. SÜZEL, verdiği bu sonuçlar için ATAMER, *Gemi ve Uçak İpoteki*, s. 159-160’ta yer alan açıklamalara dayanmıştır.

Gemi inşa sözleşmesine ilişkin doktora tezinde soruna yalnızca yapı hâlindeki gemi bakımından yaklaşan ERBAŞ AÇIKEL,³¹ yapının mülkiyeti iş sahibine aitse, tersane sahibinin hem TMK m.950 uyarınca hapis hakkından, hem de TTK m.1013'e dayanarak kanuni ipotekten yararlanabileceği düşüncesindedir.

Taşınır ipotegine adanmış doçentlik tezinde AKÇURA KARAMAN,³² sicile kayıtlı olmayan gemilerde hapis hakkının her ihtimalde uygulanacağını, kaldı ki sicile kayıtlı gemiler üzerinde hapis hakkının doğmasını sınırlandıran bir hükmün TTK'da bulunmaması ve bu Kanunun 1380'inci maddesinde sicile kayıtlı olup olmama açısından bir ayırım yapılmaksızın genel bir ifadeyle hapis hakkının belirtilmiş olması dikkate alındığında kanun koyucunun Alman Hukuku'ndan ayrıldığı yönünde yorumlanabileceğini savunmuştur. Yazar bu görüşün desteklenmesi için Yalova İcra Mahkemesinin yayımlanmamış bir kararına da atıf yapmıştır.

Tersane sahibinin kanuni ipotek hakkını inceleyen yüksek lisans tezinde YAKŞI,³³ sicile kayıtlı olmayan gemiler ve yapılar bakımından TTK m.997/f.1 hükmüne dayanarak TMK'nın taşınırlara ilişkin hükümlerinin uygulanacağını bildirdikten sonra, mülkiyeti iş sahibine (borçluya) ait olan bu tür gemiler ve yapılar üzerinde TMK m.950 uyarınca hapis hakkının doğacağı sonucuna varmıştır. Buna karşılık, sicile kayıtlı gemiler ve yapılar açısından YAKŞI³⁴ de aynî haklar bakımından getirilen sınırlı sayı ve tipe bağlılık ilkelerinin esas alınması gerektiğini, bu tür gemiler ve yapılar üzerinde yalnızca tescil edilebilen aynî hakların kurulabileceğini, üçüncü kişilerin aynî hak kazanımlarının ancak bu şekilde korunabileceğini, dolayısıyla bu gemiler ve yapılar üzerinde hapis hakkı doğmasının mümkün olmadığını bildirmiştir.

Diğer yandan KAPANCI³⁵ bu soruna özel olarak eğilmiştir. Öğretideki görüş temsilcilerinin bir kısmını nakleden KAPANCI, AlmMK'da öngörülen ve hapis hakkını yasaklayan hükmün TTK'ya alınmamış olması, TTK m.1380 ve 1393 hükümlerinde bir sınırlama yapılmaksızın hapis hakkı ibaresine yer verilmesi, TTK m.1014/f.1/c.3'te sözleşmeye dayanan rehin bakımından açıkça bir sınırlama getirilmesine karşılık kanuni rehin hakları bakımından böyle bir sınırlama öngörülmemiş olması gerekçeleriyle, sicile kayıtlı gemiler ve yapılar üzerinde de tersane sahibinin hapis hakkı kullanabileceği sonucuna varmıştır.³⁶

³¹ ERBAŞ AÇIKEL, Aslıhan, *Gemi İnşa Sözleşmesi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 11/2013, s. 289.

³² AKÇURA KARAMAN, Tuba, *Gemi ve Hava Aracı İpotegî ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpotegî)*, 2. Baskı, On İki Levha, İstanbul, 5/2019, s. 129.

³³ YAKŞI, Gülşah, *Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı*, On İki Levha, İstanbul, 12/2020, s. 60-62.

³⁴ YAKŞI, s. 63-64.

³⁵ KAPANCI, K. Berk, *Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkının Yapı Alacaklısı İpotegî ve Hapis Hakkı ile İlişkisi*, in: ILGIN, Sezer / SÖZER, Bülent (eds.), *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, 15-16/4/2021 Tarihlerinde Piri Reis Üniversitesi Tarafından Düzenlenen Sempozyuma Sunulan Bildiriler*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, (s. 353-427), s. 413-419.

³⁶ Özellikle bkz. KAPANCI, s. 416 (ikinci paragraf).

Nihayet BOZTAŞ³⁷ Deniz İcra Hukuku'na ilişkin ayrıntılı doktora tezinde gemiler üzerinde hapis hakkı konusuna ayrı bir bölüm ayırmıştır. BOZTAŞ, sicile kayıtlı olan ve olmayan gemilerle yabancı gemileri ayrı ayrı ele almıştır. Sicile kayıtlı olmayıp BLK'ya kayıtlı olan gemilerin TTK m.936 ve m.997 hükümleri uyarınca taşınır olarak TMK'nın aynı haklar düzenine tâbi olacağını bildiren BOZTAŞ, dolayısıyla bu gemiler üzerinde TMK m.950 uyarınca hapis hakkının doğabileceği sonucuna varmıştır.³⁸ Buna karşılık MGS, TUGS ve YPS'ye tescil edilmiş gemiler ve yapılar bakımından benim yukarıda anılan yayınlarıma atf yaparak aynı gerekçelerle hapis hakkının doğmayacağını kabul etmiştir.³⁹ Nihayet yabancı bayraklı gemiler bakımından da BOZTAŞ, hapis hakkının doğumunun MÖHUK m.22 uyarınca yetkili hukuk tarafından karara bağlanacağına işaret etmiştir.⁴⁰

B. Yargıtay Kararları

Yargıtay'ın çeşitli Hukuk Daireleri tarafından inceleme konusu sorunlarla ilgili olarak verilen kararlar, tarih sırası içinde, şöyle özetlenebilir:

Yargıtay 8. Hukuk Dairesi,⁴¹ 2013 yılında verdiği ve aslında gemi adamının ücret alacağından kaynaklanan gemi alacaklısı hakkına ilişkin olan bir kararının gerekçesinde tersane sahibinin güvencelerine de değinmiştir. Daire, alacaklının genel hükümlere göre hapis hakkını kazandığı hâllere örnek olarak Türkiye'de sicile kayıtlı olmayan bir Türk gemisine veya yabancı gemiye tamir hizmeti vermiş ve zilyetliği devam ediyorsa hapis hakkından yararlanacağını, dolayısıyla 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu ("İİK") uyarınca defter tutma usulünü işleteceğini bildirmiştir. Buna karşılık sicile kayıtlı Türk gemileri bakımından Daire, TTK m.1013 hükmüne göre kanuni ipoteğin söz konusu olacağını açıklamıştır. Dolayısıyla Dairenin bu kararına göre, tersane sahibinin yararlanacağı kanuni güvence, gemi ve yapının sicile kayıtlı olup olmamasına bağlıdır; eğer Türkiye'de sicile kayıtlı değilse hapis hakkı, kayıtlıysa kanuni ipotek gündeme gelecektir.

2017 yılında Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin⁴² incelediği bir uyuşmazlıkta, tersane sahibi alacaklarından ötürü gemi üzerinde hapis hakkının bulunduğunu, ayrıca bu alacakların deniz alacağı niteliğini taşıdığını ileri sürüp gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı istemiştir. Yerel mahkeme bu istemi kabul etmiştir. İtiraz üzerine verilen karar

³⁷ BOZTAŞ, Nevzat, *Geminin Cebrî İcra Yoluyla Satışı ve Sıra Cetveli (Deniz İcra Hukuku)*, On İki Levha, İstanbul, 5/2024, s. 323-330 (2).

³⁸ BOZTAŞ, s. 325-326.

³⁹ BOZTAŞ, s. 329-330.

⁴⁰ BOZTAŞ, s. 330 (son paragraf).

⁴¹ Yargıtay 8. Hukuk Dairesi, T: 5/12/2013, E: 2013/11744, K: 2013/18378 (<https://karararama.yargitay.gov.tr>).

⁴² Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, T: 30/5/2017, E: 2017/1600, K: 2017/3196 (www.lexpera.com.tr).

(henüz istinaf mahkemeleri kurulmadan önce) temyiz edilmiştir. 11. Hukuk Dairesi, yapım ve onarımdan kaynaklanan alacakların TTK m.1352/f.1/b.(m) uyarınca deniz alacağı niteliğini taşıdığı gerekçesiyle onama kararı vermiştir. Dolayısıyla yapım ve onarım alacaklarının hapis hakkıyla değil, gemi üzerinde ihtiyati haciz yoluyla korunacağı kabul edilmiştir.

Bir gemi üzerinde hapis hakkının ileri sürülüp uygulanmasına ilişkin olarak Yargıtay 12. Hukuk Dairesi tarafından verilen bir karar,⁴³ başka bir yayında⁴⁴ tanıtılmıştı. Kararda ele alınan olayda alacaklı, hapis hakkına dayanarak taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip başlatmış ve bu takip bağlamında icra dairesi eliyle gemi üzerinde seferden men önlemini uygulamıştır. 12. Daire bu kararı kaldırırken, gemilerin TTK m.1353/f.1 ve m.1366/f.1 uyarınca yalnızca ihtiyati haciz yoluyla seferden men edilebileceklerini, icra takibi kesinleşmeden önce başka bir yoldan seferden men önleminin alınamayacağını, buna karşılık takip kesinleştikten sonra haczin doğal bir sonucu olarak geminin seferden men edileceğini bildirmiştir. Bu karardan anlaşıldığı kadarıyla Daire, hapis hakkına genel olarak karşı çıkmamış, yalnızca hapis hakkına dayanılarak geminin seferden men edilmesini eleştirmiştir. Ancak kararda geminin bayrağı ve sicile kayıtlı olup olmadığı hakkında bir bilgi verilmemiştir.

Yargıtay 12. Hukuk Dairesinin 2020 yılında verdiği bir kararda,⁴⁵ inceleme konusu soruna ilişkin önemli sonuçlara varılmıştır. Kararda ele alınan uyuşmazlıkta TUGS'ye kayıtlı bir gemiye tersane sahibinin alacakları sebebiyle hapis hakkı uygulanmış, bu bağlamda gemi haczedilmiş ve yediemin olarak tersane müdürüne bırakılmıştır. Ardından da alacaklı, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takibe geçmiştir. Takip borçlusu gemi maliki, gemi üzerindeki hapis hakkının ve defter tutma işleminin iptalini, ihtiyati haciz kararı olmaksızın uygulanan haczin kaldırılmasını, yediemin olarak yalnızca gemi kaptanının atanmasını istemiştir. 12. Daire ayrıntılı kararında sorunu önce hapis hakkı açısından ele almıştır. Daire, TTK m.1393'e dayanarak, tersane sahibinin gemi üzerinde hapis hakkıyla korunduğunu kabul etmiştir. Bu kabul doğrultusunda, TTK m.1398/f.1'in uygulanacağı, bu hükmün yaptığı yollama uyarınca İİK m.270 ve 271 hükümlerine göre defter tutma işleminin yürütüleceği, muhafaza işlemi bu hükümlerden doğduğu için TTK m.1366'nın uygulanamayacağı, hapis hakkına itirazın doğrudan icra dairesine yöneltilmesinin gerektiği sonuçlarına varmıştır. Ardından Daire, icra dairesi tarafından düzenlenen fiilî haciz tutanağı bakımından sorunu incelemiştir. Bu açıdan da,

⁴³ Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, T: 19/12/2017, E: 2016/25208, K: 2017/15811 (www.lexpera.com.tr).

⁴⁴ **ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV: Deniz İcra Hukuku*, 2. Baskı, On İki Levha, İstanbul, 7/2019, kn. 473 (s. 202).

⁴⁵ Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, T: 23/6/2020, E: 2019/5510, K: 2020/5410 (https://karararama.yargitay.gov.tr).

yukarıda anılan 2017 tarihli kararını tekrar etmiş ve TTK m.1353/f.1, m.1366/f.1 hükümlerine göre bir geminin ancak ihtiyati haciz kararı verilmek suretiyle seferden men edilebileceği, dosyada ihtiyati haciz kararının bulunmadığı, bu sebeple fiili haczin kaldırılmasının gerektiği sonuçlarına varmıştır. Şu hâlde Daire, sicile kayıtlı bir Türk gemisi üzerinde bile hapis hakkının doğacağını kabul etmiş, ancak bu geminin muhafaza altına alınması bağlamında seferden men edilmesini Kanuna aykırı bulmuştur.

2024 yılında Yargıtay 6. Hukuk Dairesinin huzuruna gelen bir uyuşmazlıkta,⁴⁶ tersane sahibi, yabancı bayraklı bir gemiye verdiği tadilat hizmetinden doğduğunu ileri sürdüğü alacaklar için gemi üzerinde hapis hakkı uygulatmış ve gemiyi seferden men ettirmiştir. Ardından da rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibe geçmiştir. Gemi maliki bir yandan teminat yatırarak geminin sefere çıkmasını sağlamış, diğer yandan da takibe itiraz etmiştir. Bunun üzerine gemi maliki borçlu olmadığına dair menfi tespit davası, tersane sahibi ise itirazın iptali davası açmış ve bu davalar birleştirilmiştir. Yargılama sırasında, gemi malikinin hapis hakkına ve seferden men önleminin uygulanmasına itiraz ettiğine dair bir bilgi kararda verilmemiştir. Bu sebeple, ikinci temyiz sürecinde verilen kararda yalnızca alacak yönünden değerlendirmeler yapılmıştır. Dairenin bu kararına olan yargılamanın ilk aşamasında hapis hakkına dayanılarak geminin seferden men edilmiş olması, 12. Dairenin yukarıda belirtilen kararlarından farklı olarak eleştirilmemiştir.

IV. MİLLETLERARASI SÖZLEŞMENİN ÇÖZÜMÜ

TTK'nın hükümleri hazırlanırken seçilen kaynakların arasında RehinMS de yer almıştır. Bu sebeple, Sözleşmenin öngördüğü çözümü de incelemek gerekmektedir.

RehinMS'nin 7'nci maddesinin birinci fıkrasına göre, bu Sözleşmeye Taraf olan Devletler, kendi ulusal mevzuatlarında yapacakları bir düzenlemeyle, bir geminin yapımından veya onarımından doğan alacaklar için, gemiyi zilyetliğinde bulunduran alacaklıya bir *right of retention* tanıyabilirler.⁴⁷ Bu hakkın hukuksal niteliğine ilişkin olarak SÜZEL'in araştırması,⁴⁸ RehinMS'nin hazırlık çalışmalarına göre Taraf Devlet'lere "teslimden kaçınma hakkı" (*possessory lien*) veya aynî etkili bir "hapis hakkı" tanıma yetkisinin verildiğini ortaya koymaktadır. Türk Hukuku bakımından bu terim "hapis hakkı" olarak anlaşılmaktadır.⁴⁹ Bu hapis hakkı, zilyetliğin sürmesi

⁴⁶ Yargıtay 6. Hukuk Dairesi, T: 30/4/2024, E: 2023/398, K: 2024/1226 (www.legalbank.net).

⁴⁷ Bu düzenleme hakkında bkz. **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 595 ve orada dn. 219'da gösterilen kaynakça.

⁴⁸ **SÜZEL**, s. 140 (2 ve orada dn. 425).

⁴⁹ **KALPSÜZ**, s. 53; **ATAMER**, *Gemi ve Uçak İpoteği*, s. 158; **ATAMER**, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 595; **SÜZEL**, s. 149 (ccc); **KAPANCI**, s. 417 dn. 221.

koşuluna bağlı tutulmuştur; zilyetlik sona ererse hapis hakkı da ortadan kalkar (RehinMS m.7/f.2). Şu var ki, aynı hükme göre, zilyetlik, geminin ihtiyati haczi (*arrest*) sebebiyle sona ererse, hapis hakkı geçerliliğini sürdürür. Bu kuralı tamamlayan düzenlemeye göre, hapis hakkının tanındığı bir Taraf Devlet'te gemi cebrî icra yoluyla satılırsa, tersane sahibi, gemi üzerindeki zilyetliği alıcıya terk etmekle yükümlüdür; şu kadar ki, böyle bir ihtimalde hapis hakkıyla korunan alacak, gemi alacaklılarından hemen sonra gelecek şekilde ödenir (RehinMS m.12/f.4).

V. DEĞERLENDİRME

A. Giriş

Öğretide ve Yargıtay kararlarında çoğunlukla tüm gemileri ve yapıları kapsayacak genel nitelikte çözümlere yer verildiği görülmektedir. Böyle bir yaklaşım, yukarıda belirtildiği gibi, RehinMS m.7/f.1 açısından şüphesiz yerindedir. Bu hüküm uyarınca, tersane sahibinin, geminin yapımından ve onarımından doğan alacaklarına güvence sağlamak üzere Taraf Devletler mevzuatlarında bir ayırım yapmaksızın tüm gemiler ve yapılar üzerinde hapis hakkı kabul edebilecektir. Ne var ki, Türkiye Cumhuriyeti henüz bu Sözleşmeye taraf değildir. Nitekim Sözleşmeye taraf olunmasına ilişkin Kanun yayımlanmışsa⁵⁰ da, bu Kanunu izlemesi gereken adımlar (Cumhurbaşkanı kararı, katılma belgesinin sunulması) henüz atılmamıştır. Dolayısıyla burada ele alınan sorunları, yürürlükteki mevzuat (*de lege lata*) ve olması gereken düzenleme (*de lege ferenda*) açısından ayrı ayrı incelemek gerekmektedir. Yürürlükteki mevzuatta yer alan hükümler sebebiyle de bu incelemeyi, yabancı bayraklı gemiler, sicillere kayıtlı Türk gemileri ve yapılar ile BLK'ya kayıtlı gemiler açısından yürütmek uygun olacaktır.

B. Yabancı Bayraklı Gemiler

MÖHUK m.1/f.1 uyarınca, yabancılık unsuru barındıran hukuksal uyumsuzluklarda öncelikle kanunlar ihtilâfı kurallarının gözetilmesi gerekmektedir. Yabancı bayraklı gemiler üzerindeki aynî haklara ilişkin kanunlar ihtilâfı kuralı, MÖHUK m.22/f.2'de düzenlenmiştir. Buna göre, yabancı bir sicile kayıtlı gemiler üzerindeki aynî haklar, sicil yeri hukukuna tâbidir. Eğer yabancı bayraklı bir gemi yurt dışında sicile kayıtlı değilse, bağlama limanı⁵¹ hukuku esas alınacaktır. Bu kurallar mahkemece re'sen uygulanacaktır (m.2/f.1/c.1). Şu hâlde yürürlükteki mevzuat bakımından SÜZEL ve BOZTAŞ haklıdır; yabancı bayraklı bir gemi üzerinde hapis hakkının doğup doğmayacağı, MÖHUK m.22/f.2 uyarınca yetkili hukuka göre belirlenecektir.

⁵⁰ Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, T: 7/3/2017, Sayı: 6940, Resmî Gazete T: 25/3/2017, Sayı: 30018.

⁵¹ Bağlama limanı, TTK m.946/f.1 uyarınca, gemiye ilişkin seferlerin yönetildiği yerdir.

Şayet yetkili yabancı hukuk, hapis hakkını öngörmüyorsa, Türk Hukuku uyarınca bir hapis hakkının işletilmesi mümkün değildir.

Ne var ki, yürürlükteki mevzuat açısından varılan bu sonuç, büyük gelişme gösteren ve Türk ekonomisine esaslı katkı sağlayan gemi inşa endüstrisinin çıkarlarına aykırı düşmektedir. Her yıl çok sayıda yabancı bayraklı gemi, Türk tersanelerinden bakım ve onarım hizmeti almaktadır. Bu hizmetlerden doğan alacakları için tersaneleri her türlü kanuni güvenceden yoksun bırakmak, hukuk politikası açısından elverişsiz bir çözüm olacaktır. Bu noktada, TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasında bilinçli bir tercih doğrultusunda RehinMS'nin esas alındığı ve bu Sözleşmeye taraf olunmasına ilişkin Kanunun da yayımlanmış bulunduğu işaret edilmelidir. Yukarıda görüldüğü gibi, Türkiye Sözleşmeye taraf olduğunda, tüm yabancı gemiler üzerinde hapis hakkını kabul edebilecektir, dolayısıyla MÖHUK m.22/f.2 bu açıdan artık devre dışı kalacaktır.⁵² Şu hâlde, kanımca *de lege ferenda* çözümün şimdiden yürürlükteki hukuk olarak benimsenmesi ve RehinMS m.7'nin tanıdığı yetkinin TMK m.950/f.1 olarak işletildiğinin kabul edilmesi uygun olacaktır. Bu itibarla, yürürlükteki yasal düzende de yabancı bayraklı tüm gemiler üzerinde tersane sahibinin bakım ve onarımından doğan alacakları için TMK m.950/f.1 uyarınca hapis hakkı ile korunduğu sonucuna varılmalı, MÖHUK m.22/f.2 ise bu açıdan ihmal edilmelidir.

C. MGS'ye, TUGS'ye ve YPS'ye Kayıtlı Gemiler ile Yapılar

MGS'ye ve TUGS'ye kayıtlı olan Türk gemileri ile YPS'ye tescil edilmiş olan yapılar bakımından, ilk kez AKINCI tarafından açıklanan, benim de Alman yasa- ma tarihçesine dayanarak savunduğum ve SÜZEL ile YAKŞI tarafından desteklenen görüş kanımca geçerliliğini korumaktadır. Öncelikle şu hususu belirtmek gerekir: TTK'ya ilişkin hazırlık çalışmalarını yürüten Alt Komisyonunda ve Ana Komisyonunda, tersane sahibine TTK m.1013'te düzenlenen kanuni ipoteğin yanı sıra bir de hapis hakkının tanınması yönünde bir irade asla bulunmamıştır. Aksine, RehinMS m.12/ f.4'te öngörülen önceliği yansıtmak amacıyla kaleme alınan TTK m.1393/f.1'de açıkça kanuni ipotek “veya” hapis hakkı denilmek suretiyle, tersane sahibinin bu iki haktan yalnızca birine dayanabileceği bildirilmiştir. Bu hükmü “ve” bağlacıyla okumak, maddenin metnine açıkça aykırıdır.

Nitekim TTK Taslağının hazırlandığı ve Tasarısının TBMM'ye sevk edildiği tarihlerde henüz BLK mevzuatı kabul edilmemişti. Dolayısıyla TTK m.997/f.1 kapsamında, MGS'ye ve TUGS'ye tescil edilmemiş olan gemilerin bulunabileceği varsayımıyla hareket edilmiştir. Aşağıda görüleceği gibi, bu tür gemiler üzerinde TMK'nın aynı haklara ilişkin hükümleri ve bu itibarla 950'nci maddenin öngördüğü hapis hakkı uygulanacaktı. Böyle olunca, TTK m.1393/f.1'de de MGS, TUGS ve

⁵² Haklı olarak böyle SÜZEL, s. 143 sonu; BOZTAŞ, s. 330 sonu.

YPS'ye tescil edilmiş gemilerle yapılar bakımından kanuni ipotek “veya” hiçbir tescili bulunmayan gemiler üzerinde de hapis hakkının geçerli olduğu kabul edilerek, hüküm bu doğrultuda kaleme alınmıştır. Şu hâlde TTK m.1393/f.1, kanuni ipoteğin uygulama alanına giren gemiler ve yapılar üzerinde hapis hakkının doğmayacağını açıkça öngörmektedir.

Bunun dışında, yukarıda öğreti incelenirken nakledilen gerekçeleri de kısaca tekrar etmek gerekir. Tüm Türk Eşya Hukuku'nda olduğu gibi, Gemilerin Eşya Hukuku'nda da aynı haklar bakımından “sınırlı sayı” (*numerus clausus*) ilkesi geçerlidir. Sicile kayıtlı Türk gemileri ve yapılar bakımından tersane sahibine tanınan güvence kanuni ipotektir. Bu güvencenin dışında ayrıca bir hapis hakkı tanınmış değildir. Nitekim Alman Hukuku'nda hapis hakkını yasaklayan düzenlemenin amacı, Türk Hukuku açısından da aynen geçerlidir. Türk ve milletlerarası finans piyasasında gemilerin güvenilir bir kredi teminatı olarak kabul edilebilmeleri için “gemi ipoteği” hakkında ayrıntılı bir düzenleme getirilmiştir. Gemi ipoteğinin önüne geçen haklar da sıra cetveline ilişkin TTK hükümlerinde tek tek açıklanmıştır. Burada öngörülenlerin dışında bir kanuni güvencenin tanınması, gemi ipoteğine duyulacak güveni esaslı şekilde sarsacaktır. Kanuni ipoteğini işleten alacaklı, yeterli güvenceye kavuşmuştur; onun ayrıca bir de hapis hakkıyla korunmasına ihtiyaç yoktur. Bir sicile tescil edilmeyen taşınırılar açısından hapis hakkı ile izlenen amaç, sicile tescil edilen gemiler ve yapılar bakımından kanuni ipotek ile zaten sağlanmaktadır.

Özel olarak yapılar bakımından TTK m.987/f.1 hükmüne de işaret edilmelidir. Bu hüküm uyarınca, yapı, kanuni ipotek hakkının tescil ettirmek isteyen tersane sahibinin başvurusu üzerine YPS'ye tescil edilir. Bu hükümle de, tersane sahibine yalnızca kanuni ipotek güvencesinin tanındığı, ayrıca bir de hapis hakkının söz konusu olmadığı açıklığa kavuşturulmuştur. Tersane sahibi, alacaklarını güvence altına almak istiyorsa, yapıyı tescil ettirebilecek, ardından da kanuni ipoteğini, gerekirse TTK m.986/f.1 uyarınca bir şerh verilmesi yoluyla sicile işletebilecektir.

Öte yandan, sicile kayıtlı gemiler ve yapılar üzerinde hapis hakkını kabul etmek isteyen görüşün diğer bir dayanağı olan TTK m.1380/f.1 ve m.1393/f.1 hükümlerinin birer cebri icra düzenlemesi olduğunu da vurgulamak gerekir. TTK'nın birçok hükmünde (örn. “Deniz Ticareti” Kitabında m.1128/f.2, m.1136/f.3, m.1201/f.1, m.1254/f.1, m.1275/f.1, m.1315/f.1) alacaklının TMK m.950 ilâ 953 uyarınca hapis hakkına sahip olduğu açıkça öngörülmüştür. Bu hükümlere uygun olarak, TTK m.1398/f.1'de de “bu Kanun hükümleri uyarınca eşya üzerinde doğan hapis hakkı” ibaresine yer verilmiştir. Dolayısıyla, bilinçli bir tercih doğrultusunda, TMK m.950 uyarınca hapis hakkının kullanılabileceği hâller, TTK'da açıkça ve sınırlı sayıda belirtilmiştir. Bu hâllerin arasında, sicile kayıtlı Türk gemileri ve yapıları yoktur. Buna karşılık TTK m.1380/f.1 ve aynı şekilde m.1393/f.1, “eğer bir hapis hakkı doğmuşsa,

bu hapis hakkının nasıl icra edileceği”ne ilişkin kurallar öngörmektedir. Bu iki hüküm, Deniz Ticareti Kitabının “Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler” başlıklı Sekizinci Kısımında yer almaktadır. Bu Kısım, maddi hukuk (Eşya Hukuku) bakımından hapis haklarının öngörülmediği yer değildir. Bu Kısımda, Deniz Ticareti Kitabının diğer Kısımlarında kabul edilen hapis haklarının nasıl icra edileceği düzenlenmektedir. Dolayısıyla anılan iki hüküm, sicile kayıtlı Türk gemileri ve yapıları üzerinde kanun koyucunun hapis hakkı kabul ettiğine ilişkin varsayıma dayanak oluşturmaz. Gerçekten de, TTK’yı hazırlayan Alt Komisyonunda ve Ana Komisyonunda asla böyle bir varsayım dikkate alınmamıştır.

Özetle, MGS’ye ve TUGS’ye kayıtlı Türk gemileri ile YPS’ye tescil edilmiş yapılar üzerinde tersane sahibinin alacakları için yalnızca TTK m.1013/f.1 uyarınca kanuni ipotek öngörülmüştür. Bu alacaklar bakımından ayrıca TMK m.950/f.1’de düzenlenen hapis hakkının işletilmesi mümkün değildir.

D. BLK’ya Kayıtlı Gemiler

BLK’nın kurulmasına ilişkin mevzuatın kabulünden hemen sonra yayımlanan çalışmamda, bu Kütüğün bir sicil niteliğini taşımadığını, dolayısıyla tersane sahibinin alacaklarının TMK m.950 uyarınca hapis hakkıyla korunacağı sonucuna varmıştım.⁵³ Ancak daha sonra konuya yeniden eğildiğimde, BLK’nın da bir sicil olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmuştum.⁵⁴ Ne var ki, Yargıtay 11. ve 12. Hukuk Daireleri, yakın tarihli ve istikrarlı kararlarıyla, BLK’nın bir sicil olmadığına hükmetmiştir.⁵⁵ Bu içtihatlar karşısında, yürürlükteki mevzuat bakımından BLK’ya bir sicil niteliğinin atfedilmesine olanak kalmamıştır. Dolayısıyla BLK’ya kayıtlı gemiler ve diğer su araçları, TTK m.997/f.1 kapsamına girmektedir. Bu itibarla, bu gemiler üzerindeki mülkiyet ve sınırlı aynî haklar, TMK’nın taşınırlara ilişkin hükümlerine tâbi tutulacaktır. Böyle olunca, TMK m.950’nin öngördüğü hapis hakkı, BLK’ya kayıtlı gemiler ve diğer su araçları üzerinde doğabilecektir.

Özetle, Yargıtayın yerleşik hâle gelen içtihatları çerçevesinde BLK bir sicil sayılmayınca, BLK’ya kayıtlı gemiler ve diğer su araçları TTK m.997/f.1’in yollamasıyla TMK m.950/f.1’de öngörülen hapis hakkına tâbi tutulabilecektir.

⁵³ ATAMER, Kerim, “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 2009, Cilt: XXV, Sayı: 4, (s. 297-366), s. 343 (6), s. 354 (aaa).

⁵⁴ ATAMER, *Gemilerin Eşya Hukuku*, kn. 140-151.

⁵⁵ Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, T: 19/11/2014, E: 2014/10235, K: 2014/17936 (www.lexpera.com); Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, T: 2/2/2021, E: 2020/945, K: 2021/954 (www.lexpera.com); Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, T: 1/6/2022, E: 2021/10109, K: 2022/6648 (www.lexpera.com); Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, T: 7/6/2022, E: 2022/2986, K: 2022/6825 (www.lexpera.com). Özel olarak bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. IŞIKLAR, Güneş Karol / SÜZEL, Cüneyt, “Bağlama Kütüğü’nün Hukuki Niteliğinin Öğreti ve Yargı Kararları Işığında Değerlendirilmesi”, DEHUKAMDER 2021, Cilt: 4, Sayı: 1, s. 33-137.

E. Hapis Hakkının Paraya Çevrilmesi

Yukarıda yer alan açıklamalar çerçevesinde, tersane sahibinin alacakları, yabancı bayraklı gemiler ve BLK'ya kayıtlı gemiler üzerinde hapis hakkıyla korunmuştur. Bu sebeple TTK m.1393/f.1 hükmünde “veya” bağlacı ile ayrılmış olarak “hapis hakkı” açıkça belirtilmiştir. Bu saptama karşısında, hapis hakkının nasıl paraya çevrileceğine de değinmek gerekmektedir.

Gemiler üzerinde doğabilecek hapis hakkı, TTK m.1398/f.1'in kapsamında “*bu Kanun hükümleri uyarınca eşya üzerinde doğan*” hapis hakkı niteliğinde değildir. Bu kural, TTK hükümlerine dayanılarak “yük ve diğer eşya” üzerinde ileri sürülebilecek hapis hakkına özgüdür. TTK'da “yük” yerine genel olarak “eşya” terimi tercih edilmiştir. Bu sebeple de 1398'inci maddenin birinci fıkrasında “yük” yerine “eşya” sözcüğü kullanılmıştır. Dolayısıyla bu hüküm, TTK'nın açık kuralları uyarınca “yük” anlamındaki “eşya” üzerinde kabul edilmiş olan hapis haklarının paraya çevrilmesini düzenlemektedir. Bu hükmün, hapis hakkına konu olabilecek gemilerle bir ilgisi yoktur.

Nitekim gemiler bakımından TTK m.1353/f.1'de benimsenen ilke, Yargıtay 12. Hukuk Dairesinin yukarıda özetlenen 19/12/2017 tarihli kararında açıkça vurgulanmıştır. Buna göre, bir geminin TTK m.1366/f.1 uyarınca seferden men edilmesi ve gemiye icra yoluyla el konulması yalnızca (sadece, münhasıran) o geminin ihtiyati haczi yoluyla sağlanacaktır; herhangi başka bir surette geminin seferden men edilmesi mümkün değildir. Yargıtay 12. Hukuk Dairesi bu ilkeyi esas alarak, son derece yerinde bir kararla, hapis hakkının kullanılması bağlamında gemi hakkında verilen seferden men önlemini kaldırmıştır. Gerçekten de, TTK m.1353/f.1'e ilişkin resmî gerekçede⁵⁶ vurgulandığı gibi, amaç, 1352'nci maddede sayılan tüm deniz alacakları bakımından ortak bir güvence sistemi oluşturmaktır. Buna göre, 12/3/1999 tarihinde Cenevre'de imzalanan “Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme”⁵⁷ aynen esas alınarak,⁵⁸ 1352'nci maddede deniz alacakları sayılmış ve bu alacakların geçici koruması için ihtiyati haciz yolu kabul edilmiştir. 1353'üncü maddenin ilk fıkrası bu temel ilkeyi ifade etmektedir. Böylece, önceki mevzuat döneminde ortaya çıkan, başta “kanuni rehin tesisi” gibi hukuka aykırı uygulamaların önüne geçilmek istenmiştir.⁵⁹ Bu amaç doğrultusunda, deniz alacaklarının yalnızca ihtiyati

⁵⁶ **TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 416 (Madde 1353).

⁵⁷ International Convention on Arrest of Ships, 1999. Bu Sözleşmenin İngilizce asıl metni ve Türkçe çevirisi için bkz. **ATAMER / SÜZEL**, s. 728.

⁵⁸ **TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 63 (paragraf 200), s. 414, s. 416.

⁵⁹ Bu husus, resmî gerekçede açıkça ifade edilmiştir; bkz. **TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 416 (Madde 1353).

haciz yoluyla güvence altına alınabileceği, buna karşılık başka yollardan geminin seferden men edilmesinin istenemeyeceği bildirilmiştir. Bu temel ilkenin kapsamına hiç şüphesiz hapis hakkı da girmektedir. Hapis hakkının paraya çevrilmesi bağlamında defter tutularak geminin seferden men edilmesi, Yargıtay 12. Hukuk Dairesinin 19/12/2017 tarihli kararında da belirlendiği gibi, TTK m.1353/f.1’de açıklanan temel ilkeye açıkça aykırıdır. Dolayısıyla, üzerinde hapis hakkı kullanılabilecek olan gemiler hakkında TTK m.1398 uyarınca defter tutma ve buna bağlı olarak da seferden men yoluna gidilemez.

Tersane sahibinin alacakları bakımından başvurulacak yol, deniz alacağı için ihtiyati hacizdir.⁶⁰ Nitekim tersane sahibinin alacakları TTK m.1352/f.1’in (m) bendi kapsamında deniz alacağıdır. Dolayısıyla bu alacakların temini için 1353’üncü maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesi uyarınca ihtiyati haciz istenecektir. İhtiyati haciz kararı verilip 1366’ncı madde uyarınca uygulandıktan sonra alacaklı, 1380’inci maddenin birinci fıkrası uyarınca hapis hakkına dayanarak “taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip” yapacaktır; takip yolu seçilirken 1377’nci maddenin ikinci fıkrasında öngörülen ilke de göz önünde tutulacaktır. Eğer ödeme emri itiraza uğrarsa, itirazın niteliğine göre itirazın iptali davası açılacak ve tüm yargısal süreçler sonuçlanıp sıra cetveli hazırlandığında 1393’üncü maddede öngörülen öncelik gündeme gelebilecektir.

Dolayısıyla tersane sahibinin alacakları bakımından (defter tutma usulü gibi) ayrı bir takip yolu öngörülmüş değildir; bu alacaklar da, diğer tüm deniz alacakları gibi, gemi üzerinde ihtiyati haciz yoluyla güvence altına alınır ve ardından, alacaklının seçimine bağlı olarak, icra takibi veya doğrudan dava yoluyla ileri sürülür.

VI. YASAL DÜZENLEME ÖNERİSİ

Yukarıda özetlenen tartışmalara son verilmesi amacıyla TTK’da gecikmeksiz bir değişikliğe gidilmelidir. TTK hazırlanırken RehinMS’nin örnek alındığı ve Türkiye’nin yakında bu MS’ye taraf olacağı gözetilerek, TTK m.1013’ün yerine RehinMS m.7’nin ikame edilmesi uygun olacaktır. Ayrıca, TTK m.1320/f.3’te yapıldığı gibi, yeni TTK m.1013’e bir fıkra eklenerek, Türkiye’de ileri sürülen hapis hakkının Türk Hukuku’na tâbi olacağı bildirilmelidir. Buna göre, TTK m.1013’ün şu şekilde yeniden düzenlenmesi uygun olacaktır:

⁶⁰ Genel olarak deniz alacakları için ihtiyati haciz konusunda kapsamlı bilgiler için bkz. **ATAMER**, *Deniz İcra Hukuku*, §§63, 64; **YEŞİLOVA ARAS, Ecehan**, 1999 *Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2023; **YILMAZ, Onur**, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, On İki Levha, İstanbul, 8/2023; **ERDOĞAN, Emine**, *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı*, On İki Levha, İstanbul, 9/2024; **KONYALI, Sinan Can**, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi*, Adalet Yayınevi, Ankara, 11/2024, Birinci Bölüm §2; **BOZTAŞ**, Birinci Bölüm IV; **ASLAN, Yavuz Can**, *Gemi Haczi*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 3/2025, Birinci Bölüm.

I- Hapis hakkı

MADDE 1013 - (1) Gemiye zilyetliğinde bulunduran:

- (a) Gemi yapımcısı, geminin yapımından doğan alacakları; veya
 - (b) Gemi onarımcısı, geminin yeniden yapımı dâhil olmak üzere, zilyetlik süresince yapılan onarımdan doğan alacakları,
- için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkını haizdir.
- (2) Söz konusu hapis hakkı, gemi yapımcısı veya onarımcısının gemi üzerindeki zilyetliği sona erince düşer; meğerki, gemi ihtiyaten haczedilmiş olsun.
 - (3) Türkiye’de yargı yoluyla ileri sürülen bir alacağın, birinci fıkra uyarınca hapis hakkı verip vermediği, Türk hukuku uyarınca belirlenir.

TTK m.1013 bu şekilde yeniden düzenlenirse, 1393’üncü maddenin de şu şekilde kaleme alınması gerekecektir:

e) Dördüncü sıra

MADDE 1393 - (1) Sıra cetvelinin dördüncü sırasına, gemi, cebri icra yoluyla satış sırasında bir gemi yapımcısının veya gemi onarımcısının zilyetliğinde bulunuyorsa, o gemi yapımcısının veya gemi onarımcısının 1013 üncü madde uyarınca hapis hakkıyla teminat altına alınmış alacakları kaydedilir.

VII. SONUÇ

Yukarıda yer verilen açıklama ve değerlendirmeler çerçevesinde, tersane sahibinin alacaklarının güvencesi bakımından varılan sonuçları şöyle özetlemek mümkündür:

1. MGS’ye, TUGS’ye ve YPS’ye kayıtlı gemiler ve yapılar üzerinde yalnızca TTK m.1013/f.1/c.1 uyarınca kanuni ipoteğin tescilini isteme hakkı geçerlidir; bu gemiler ve yapılar üzerinde ayrıca hapis hakkı doğmaz;
2. BLK’ya kayıtlı gemiler üzerinde TMK m.950/f.1 uyarınca hapis hakkı doğar;
3. Yabancı bayraklı gemiler üzerinde hapis hakkının doğup doğmayacağı MÖHUK m.22’ye tâbi olmakla birlikte, TTK hazırlanırken esas alınan RehinMS m.7/f.1 hükmüne şimdiden işlerlik tanımak suretiyle hapis hakkının kabul edilmesi uygun olacaktır;
4. Hapis hakkının doğduğu hâllerde, alacağın güvence altına alınması ve geminin seferden men edilmesi amacıyla yalnızca “deniz alacağı için ihtiyati haciz” yolu işletilebilir; bu gemiler hakkında TTK m.1398/f.1 hükmü geçerli değildir;
5. TTK m.1013 ve m.1393 hükümlerinde, RehinMS ile uyumun sağlanmasına yönelik olarak, yukarıda önerilen değişikliklerin acilen yapılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- AKÇURA KARAMAN, Tuba**, *Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği)*, 2. Baskı, On İki Levha, İstanbul, 5/2019.
- AKINCI, Sami**, *Türk Hukukunda Gemi İpoteği*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1958.
- AKSOY, Emrah Sami**, *Yapı Halindeki Gemilerin Rehni*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007.
- ASLAN, Yavuz Can**, *Gemi Hacı*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 3/2025.
- ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cüneyt**, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları*, Cilt I, On İki Levha, İstanbul, 10/2013.
- ATAMER, Kerim**, *Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 2009, Cilt: XXV, Sayı: 4, s. 297-366.
- ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt I, On İki Levha, İstanbul, 7/2017.
- ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt II: *Gemilerin Eşya Hukuku*, 1. Fasikül: *Giriş - Temel Kavramlar - Zilyetlik - Kanuni Rehin Hakları*, On İki Levha, İstanbul, 6/2018.
- ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt IV: *Deniz İcra Hukuku*, 2. Baskı, On İki Levha, İstanbul, 7/2019.
- ATAMER, Kerim**, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, On İki Levha, İstanbul, 7/2012.
- AYDIN, Murat**, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 4/2022.
- BOZTAŞ, Nevzat**, *Geminin Cebri İcra Yoluyla Satışı ve Sıra Cetveli (Deniz İcra Hukuku)*, On İki Levha, İstanbul, 5/2024.
- CAN, Mertol**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt I: *Giriş - Gemi - Deniz Hukuku Kişileri*, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara, 6/2003.
- CANSEL, Erol**, *Türk Hususî Hukukunda Hapis Hakkı*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No. 155, Ankara, 1961.
- ÇETİNER, Bilgehan**, *Hapis Hakkı*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 10/2010.
- DEMİR, İsmail**, *Deniz Ticareti Hukuku*, *Ders Kitabı*, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2023.
- DENİZ KANER, İnci**, *Deniz Ticareti Hukuku I-II, Giriş - Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki - Kaptan - Navlun Sözleşmeleri*, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 3/2024.
- ERBAŞ AÇIKEL, Ashhan**, *Gemi İnşa Sözleşmesi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 11/2013.
- ERDOĞAN, Emine**, *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı*, On İki Levha, İstanbul, 9/2024.
- IŞIKLAR, Güneş Karol / SÜZEL, Cüneyt**, *Bağlama Kütüğü'nün Hukuki Niteliğinin Öğreti ve Yargı Kararları Işığında Değerlendirilmesi*, DEHUKAMDER 2021, Cilt: 4, Sayı: 1, s. 33-137.
- KALPSÜZ, Turgut**, *Gemi Rehni*, Genişletilmiş 5. Baskı, Turhan, Ankara, 1/2004.

- KAPANCI, K. Berk**, *Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkının Yapı Alacaklısı İpoteği ve Hapis Hakkı ile İlişkisi*, in: **ILGIN, Sezer / SÖZER, Bülent (eds.)**, 2020 *Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, 15-16/4/2021 Tarihlerinde Pîrî Reis Üniversitesi Tarafından Düzenlenen Sempozyuma Sunulan Bildiriler*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, s. 353-427.
- KARA, Hacı**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Güncellenmiş ve Genişletilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1/2025.
- KAYIHAN, Şaban**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Gözden Geçirilmiş 4. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul, 9/2024.
- KONYALI, Sinan Can**, *Milletlerarası Özel Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi*, Adalet Yayınevi, Ankara, 11/2024.
- KURT, Hayrettin**, *Türk Uluslararası Gemi Sicili*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020.
- SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku - I (Ders Kitabı)*, Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 1/2022.
- SÜZEL, Cüneyt**, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, On İki Levha, İstanbul, 10/2012.
- TEKİNALP, Ünal / ÇAMOĞLU, Ersin**, *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu ve Ticarî Mevzuat*, Güncelleştirilmiş 12. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010.
- TOPSOY, Fevzi**, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş - Gemi - Donatan - Deniz Ticareti Sözleşmeleri*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 10/2020.
- YAKŞI, Gülşah**, *Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı*, On İki Levha, İstanbul, 12/2020.
- YAZICIOĞLU, Emine**, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 17. Tıpkı Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 10/2022.
- YEŞİLOVA ARAS, Ecehan**, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı "Arrest"*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2023.
- YETİŞ ŞAMLI, Kübra**, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, On İki Levha, İstanbul, 5/2021.
- YILMAZ, Onur**, *Gemilerin İhtiyati Haczi*, On İki Levha, İstanbul, 8/2023.

Özel Sağlık Sigortası Yönetmeliğinde Öngörülen Güncel Değişiklikler^(*)

Recent Amendments Envisaged in the Regulation on Private Health Insurance

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL^(**)

Av. Güneş Karol IŞIKLAR, LL.M.^(***)

Öz

20 Ekim 2025 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, özel sağlık sigortacılığında önemli yenilikler getirmiştir. Yönetmelikte özellikle bekleme süresi, sağlık verilerinin işlenmesi ve ömür boyu yenileme garantisine hak kazanma koşulları (“ÖBYG”) gibi konularda kapsamlı değişikliklere yer verilmiştir.

Bekleme süresinin yalnızca ilk sigorta dönemiyle sınırlandırılması, sektördeki uygulama farklılıklarını ortadan kaldırmıştır. Sağlık verilerinin Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi (“Merkez”) üzerinden erişilebilir hâle gelmesi ise veri yönetimi bakımından daha öngörülebilir ve kurumsal bir sistem oluşturulduğunu göstermektedir.

Yönetmeliğin en kapsamlı yeniliklerinden biri, ÖBYG’nin ayrıntılı biçimde yeniden düzenlenmesidir. ÖBYG hakkının objektif koşullarla kazanılması, hak elde edildikten sonra teminat kapsamının daraltılmaması ve kişiye özel farklı uygulamaların önüne geçilmesine yönelik hükümler önemli bir koruma sağlamaktadır. Ayrıca ÖBYG hakkının Merkez tarafından kaydedilmesi sigorta şirketi değişikliklerinde yaşanan hak kayıplarının büyük ölçüde önüne geçmeyi amaçlamaktadır.

Bu çalışma, 2025 tarihli Yönetmelik değişikliklerini sistematik biçimde incelemektedir.

Anahtar Kelimeler

Özel Sağlık Sigortası, Ömür Boyu Yenileme Garantisi, Bilgilendirme Yükümlülüğü, Bekleme Süresi, Türk Ticaret Kanunu.

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir.
Makale Geliş Tarihi: 15.12.2025 - Makale Kabul Tarihi: 25.12.2025.

^(**) İstanbul Bilgi Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı Öğretim Üyesi, İstanbul - Türkiye,
E-posta: cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr,
Orcid: 0000-0003-4008-3421.

^(***) Avukat, İstanbul Barosu;
Kadir Has Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Programı, İstanbul - Türkiye,
E-posta: gkisiklar@outlook.com,
Orcid: 0000-0001-9280-4505.

Abstract

The Regulation Amending the Regulation on Private Health Insurance, published in the Official Gazette dated 20 October 2025, introduces significant reforms to the private health insurance regime in Türkiye. The amendments bring substantial changes particularly in relation to waiting periods, the processing of health data, and having right to the lifetime renewal guarantee.

Limiting the waiting period to the first insurance term eliminates inconsistencies in practice. The introduction of a system in which health data can be accessed through the Insurance Information and Monitoring Centre ("Centre") signals a shift toward a more predictable and institutionalised data-management framework.

The most far-reaching reform concerns the comprehensive restructuring of the lifetime renewal guarantee regime. The introduction of objective conditions for gaining right to the guarantee, the prohibition of narrowing coverage once the guarantee is obtained, and the restrictions on individualised underwriting practices strengthen the protection afforded to insured persons. Furthermore, the requirement that lifetime renewal guarantee status be recorded by the Centre aims to prevent loss of rights during a change of insurer.

This article provides a systematic analysis of the amendments introduced by the 2025 Regulation.

Keywords

Private Health Insurance, Lifetime Renewal Guarantee, Duty of Disclosure, Waiting Period, Turkish Commercial Code.

I. GENEL OLARAK

13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹ ("TTK") m.1511 ilâ 1519 aralığında "hastalık ve sağlık" sigortaları birlikte düzenlenmiştir.² Sağlık sigortası sözleşmesine ilişkin daha kapsamlı düzenleme Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği³ ile yapılmıştır.⁴

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği hükümleri 20/10/2025 tarihinde yayımlanan "Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik"

¹ RG Tarihi: 14/2/2011, Sayısı: 27846. Güncel tam metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr (e.t. 9/12/2025).

² Konu hakkında bkz. **ÜNAN, Samim**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt III, Can Sigortaları*, On İki Levha, İstanbul, 2017, s. 389 vd.; **ÜNAN, Samim**, *Kender Sigorta Hukuku*, On İki Levha, İstanbul 2025, s. 777 vd.; **SÜZEL, Cüneyt**, "Özel Sağlık Sigortası Sözleşmesinin Niteliği, Tarafları ve Ömür Boyu Yenileme Garantisi", *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. XXIV, S. 2, 2018, 931 vd.; **KAYIHAN, Şaban**, "Hastalık ve Sağlık Sigortası", *REGESTA*, C. 5, S. 2, 2020, s. 255 vd.; **ULUĞ CİCİM, İlknur**, "Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta", Serap Amasya (ed.), *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: - İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu*, 18 Ocak 2019 İstanbul, On İki Levha, İstanbul 2020, s. 207 vd.; **ULUĞ CİCİM, İlknur**, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Özel Sağlık Sigortası", H. Gökçe Zabunoğlu et al. (Editörler), *Ticaret Hukuku Sempozyumu, Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, 9-12 Şubat 2021, Bildiri Kitabı, Ankara 2021, s. 499 vd.; **ŞİRİN, Melih**, *Özel Sağlık Sigortası*, On İki Levha, İstanbul, 2022 s. 15 vd.; **ALAÇAM KIRTAY, Bade**, *Özel Sağlık Sigortası Sözleşmesi*, Seçkin, Ankara 2022, s. 15 vd.; **ÖCALAN, Fikriye Gonca**, "Sağlık Sigortası", Mutlu Dinç / Mustafa Topaloğlu (editörler), *Sigorta Davaları*, 3. Baskı, Seçkin, Ankara 2022, s. 1489 vd.

³ RG Tarihi: 23/10/2013, Sayısı: 28800. 17. maddesi haricindeki tüm hükümleri RG'deki yayım tarihinden 6 ay sonra yürürlüğe girmiştir. Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.17 ise yayım tarihinden 1 yıl sonra yürürlüğe girmiştir (m.19).

⁴ Yönetmelik hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **ÜNAN**, Cilt III, s. 465-503. Aynı sigorta türüne ilişkin bir diğer ikincil mevzuat Sağlık Sigortası Genel Şartları'dır. Güncel tam metin için bkz. https://www.tsb.org.tr/content/Legislations/Sagl%C4%B1k_Sigortas%C4%B1_Genel_Sartlar%C4%B1.pdf (e.t. 9/12/2025).

(“2025 tarihli Yönetmelik”)⁵ uyarınca esaslı şekilde değiştirilmiştir.⁶ Yayımlandığı tarihten itibaren yaklaşık on iki yıl sonra ilk kez değişikliğe uğrayan Yönetmeliğin değiştirilmiş metni 1/1/2026 tarihinde yürürlüğe girecektir.⁷

Yönetmelikte değişiklik yapılan hükümler şunlardır: m.2 [Kapsam],⁸ m.3 [Dayanak],⁹ m.4 [Tanımlar],¹⁰ m.5 [Bilgilendirme ve teklif],¹¹ m.6 [Bekleme Süresi],¹² m.7 [Ömür Boyu Yenileme Garantisi],¹³ m.8 [Grup sözleşmeleri ve katılım sertifikası],¹⁴ m.9 [Plan değişikliği],¹⁵ m.10 [Sözleşme iptali],¹⁶ m.12 [Özel sağlık sigortası tarifesi],¹⁷ m.13 [Sağlık meslek mensubu çalıştırma zorunluluğu ve aktüerya raporu],¹⁸ m.15 [Sağlık bilgileri],¹⁹ m.16 [Kişisel verilerin korunması ve sır saklama yükümlülüğü],²⁰ m.17 [Özel sağlık sigortalarında çalışma esası],²¹ m.18 [Tamamlayıcı ve destekleyici sağlık sigortası ürünleri],²² Geçici Madde 1 [Yürürlükte bulunan sözleşmeler]²³ ve m.20 [Yürütme].²⁴ Bu değişikliklerin yanı sıra ayrıca m.9/A [Geçiş İşlemleri] ihdas edilmiştir.²⁵

2025 tarihli değişiklikler, sağlık verilerinin toplanması ve kullanılmasına ilişkin süreçlerin yeniden kurgulanması, bekleme süresi uygulamasının ilk kez düzenlenmesi ve ömür boyu yenileme garantisinin kazanılma şartlarının objektif ölçütlere bağlanması gibi önemli düzenlemeler içermektedir. Bu nedenle çalışmada değişiklikler madde bazında değil, konusal bütünlük esas alınarak ele alınacaktır.

⁵ RG Tarihi: 20/10/2025, Sayısı: 33053.

⁶ Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği'nin 2025 tarihli Yönetmelik ile değişen hükümlerinin bu değişiklik öncesindeki metnini ifade etmek üzere “2013 tarihli Yönetmelik” kısaltması kullanılacaktır.

⁷ 2025 tarihli Yönetmelik m.19.

⁸ 2025 tarihli Yönetmelik m.1.

⁹ 2025 tarihli Yönetmelik m.2.

¹⁰ 2025 tarihli Yönetmelik m.3. Yönetmelik değişikliği ile şu ibarelere ilişkin tanım eklenmiştir: Bekleme süresi [b. (a)], kalıcı veri saklayıcısı [b. (c)], Kurum [b. (d)], Ömür boyu yenileme garantisi [b. (f)], Yenileme [b. (k)].

¹¹ 2025 tarihli Yönetmelik m.4. Yürürlükteki hükmün 2., 3., 4. ve 5. Fıkralarında değişiklik yapıldığı ve hükme yeni 7. fıkranın eklendiği tespit edilmektedir.

¹² 2025 tarihli Yönetmelik m.5.

¹³ 2025 tarihli Yönetmelik m.6.

¹⁴ 2025 tarihli Yönetmelik m.7.

¹⁵ 2025 tarihli Yönetmelik m.8.

¹⁶ 2025 tarihli Yönetmelik m.10.

¹⁷ 2025 tarihli Yönetmelik m.11.

¹⁸ 2025 tarihli Yönetmelik m.12.

¹⁹ 2025 tarihli Yönetmelik m.13.

²⁰ 2025 tarihli Yönetmelik m.14.

²¹ 2025 tarihli Yönetmelik m.15.

²² 2025 tarihli Yönetmelik m.16.

²³ 2025 tarihli Yönetmelik m.17.

²⁴ 2025 tarihli Yönetmelik m.18.

²⁵ 2025 tarihli Yönetmelik m.9.

II. YÖNETMELİK HÜKÜMLERİNİN UYGULAMA ALANI

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.2’de Yönetmeliğin kapsamı belirlenmiştir. Mevcut düzenleme uyarınca Yönetmelik seyahat sağlık sigortasını kapsamamakta, özel sağlık sigortası ile tamamlayıcı ve destekleyici sağlık sigortasına uygulanmaktadır. Yapılan değişiklik sonrasında seyahat sağlık sigortasının yanında hastalık sigortaları da açıkça Yönetmeliğin kapsamı dışında bırakılmıştır.²⁶

Sigorta Branşları’na İlişkin Tebliğ’de²⁷ sağlık branşı, hastalık branşı ile birlikte aynı branş altında düzenlenmiş ve hayat-dışı grubun 2 no.lu, hayat grubunun ise 7 no.lu branşı olarak öngörülmüştür. Aynı şekilde TTK m.1511 ilâ 1519 hükümlerinin de üst başlığı “Hastalık ve sağlık sigortası”dır. Her ne kadar gerek idari mevzuatta gerekse TTK’da bu iki farklı sigorta birlikte düzenlenmiş olsa da bu sigorta sözleşmeleri nitelikleri gereği birbirinden farklıdır. Zira sağlık sigortası, “ihtiyacın karşılanması” kistasına²⁸ göre zarar sigortası iken hastalık sigortası meblağ sigortası niteliğindedir.²⁹ “Hastalık sigortalarının” açıkça kapsam dışında bırakılmış olması esaslı bir değişiklik değildir; açıklayıcı niteliktedir.

III. SAĞLIK SİGORTASININ KURULUŞ AŞAMASI

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.5 hükmü “Bilgilendirme ve teklif” başlığını taşımaktadır. Hükmün birinci, ikinci ve beşinci fıkraları ile yedinci fıkrasının ilk

²⁶ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.1.

²⁷ Tebliğ No: (2007/1). RG Tarihi: 11/7/2007, Sayısı: 26579. Yayımlandıktan sonra bir kez değişikliğe maruz kalmıştır, değişiklik için bkz. Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2007/1)’de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (RG Tarihi: 1/10/2014, Sayısı: 29136).

²⁸ Söz konusu tasnife göre, sigorta sözleşmeleri “zarar sigortası” ve “meblağ sigortası” şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Konu hakkında bkz. **KENDER, Rayegân**, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku*, 17. Baskı, On İki Levha, İstanbul 2021, s. 335-336; **EROĞLU, Sevilay**, *Hastalık Sigortası Sözleşmesinin Kurulmasında İhbar Külfeti*, Seçkin, Ankara 2005, s. 24-29; **YAZICIOĞLU, Emine / ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra**, *Sigorta Hukuku*, 4. Baskı, Filiz, İstanbul 2021, s. 84-86; **KAYIHAN, Şaban / GÜNERGÖK, Özcan**, *Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri*, 5. Baskı, Umutepe, Kocaeli 2020, s. 28 vd. **AYHAN, Rıza / ÇAĞLAR, Hayrettin / ÖZDAMAR, Mehmet**, *Sigorta Hukuku*, 5. Baskı, Yetkin, Ankara 2021, s. 10-13; **KARA, Hacı**, *Sigorta Hukuku*, On İki Levha, İstanbul 2021, s. 39-40.

²⁹ Bu ölçüt çerçevesinde sağlık sigortasının TTK’nın Altıncı Kitabındaki sistematik konumunun eleştirisi için bkz. **CAN, Mertol**, *Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı)*, Cilt I, Adalet, Ankara 2018, s. 207; **ULUĞ CİCİM**, *Sağlık*, 502; **ULUĞ CİCİM**, *Birden Çok Sigorta*, s. 215; **SAAT, Dursun**, “*Sağlık Sigortasının Hukuki Niteliği*”, Tekin Memiş et al. (editörler), *Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Sempozyumu II ve Makaleler*, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Başkanı Merhum Mehmet Kılıç’a Armağan, On İki Levha, İstanbul 2020, s. 533 vd. Eleştirileri kabul etmeyen görüş için bkz. **ŞİRİN**, s. 16. TTK m.1513’te sayılan teminatlar dolayısıyla, sağlık sigortasının bu açıdan karma nitelik taşıdığı yönünde: **AYHAN / ÇAĞLAR / ÖZDAMAR**, s. 389. Aynı görüşte: **ŞİRİN**, s. 9-10. Karma nitelikte olduğu görüşü, 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu’nun (“e-TTK”) yürürlükte olduğu dönemde ağırlık kazandığı tespit edilmektedir, görüşler hakkında bkz. **SAAT**, s. 532 ve aynı sayfada dn. 10’da sayılan eserler (Yazar, eserinde bu görüşün Türk hukukunda ağırlık kazandığını belirtmişse de atf verdiği eserlerin çoğu e-TTK döneminde kaleme alınmıştır). Güncel mevzuat çerçevesinde karma görüş olduğu yönünde: **ÖCALAN**, s. 1491-1492. Ünan, sağlık sigortasını “[k]işilerin sağlık harcamalarının karşılanmasını hedef tutan (esas olarak zarar sigortası niteliğindeki; fakat tutar sigortası olan bazı teminatlar da içerebilen)” bir sigorta türü olarak ifade etmektedir, bkz. **ÜNAN**, Cilt III, s. 389. Yazar benzer yönde açıklamalar için bkz. **ÜNAN**, *Kender Sigorta Hukuku*, s. 777; **SAAT**, s. 533 vd; **ULUĞ CİCİM**, *Birden Çok Sigorta*, s. 215-218; **KAYIHAN**, s. 257-258.

kısmı sigortacının bilgilendirme (aydınlatma) yükümlülüğüne ilişkindir. Aynı maddenin 3. ve 4. fıkralarında ise sigorta ettirenin sözleşmenin kurulması aşamasındaki beyan yükümlülüğüne ilişkin düzenlemeye yer verildiği görülmektedir. Hükme yeni eklenen yedinci fıkranın ikinci kısmında ise sigortacının sözleşmenin kurulmasından sonra düzenleyeceği poliçede yer vermesi gereken kayıtlara bir yenisi eklenmiştir. Aşağıda yapılacak açıklamalar Yönetmelik düzenlemesi ile sınırlı tutulacaktır.

A. Sigortacının Bilgilendirme Yükümlülüğü

Sigorta sözleşmelerinde sigortacının bilgilendirme yükümlülüğü, TTK m.1423/f.1 ile 3/6/2007 tarihli ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu³⁰ m.11/f.3'e dayandırılarak yayımlanan Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelikte³¹ ("Bilgilendirme Yönetmeliği") düzenlenmiştir.

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.5/f.1'de 2025 tarihli Yönetmelik ile bir değişiklik yapılmadığı saptanmaktadır. Hükümün tamamı yeniden kaleme alınmış olsa da tıpkı yürürlükteki Yönetmelikte olduğu gibi m.5/f.1'de sözleşme öncesi bilgilendirme yükümlülüğü düzenlenmiş ve sigortacının bilgilendirme yükümlülüğünün yanında sigorta ettireni yanıltıcı her türlü davranıştan kaçınması gerektiği öngörülmüştür.³²

Bu hükümün sağlık sigortası sözleşmesi bakımından bilgilendirmeye ilişkin özel hüküm niteliğinde olduğunu söylemek mümkündür. Diğer bir ifadeyle, Bilgilendirme Yönetmeliği ile farklılık olduğu takdirde öncelikli olarak Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliğinin uygulanması gerekmektedir. Bu husus özellikle bilgilendirmenin şekli bakımından önem arz etmektedir. Hükümün birinci fıkrasında bilgilendirmenin sözlü ve yazılı olarak yapılması gerektiği öngörülmüştür. Benzer düzenlemeye Bilgilendirme Yönetmeliğinde de yer verilmiş olsa da bazı hâllerde sözlü ya da kalıcı veri sağlayıcısı aracılığıyla da bilgilendirme yapılabileceği öngörülmektedir. 2025 tarihli Yönetmelik uyarınca, Özel Sağlık Sözleşmeleri Yönetmeliği m.4/f.1/b.(c)'ye "kalıcı veri saklayıcı" tanımı eklenmiş³³ ve bazı hükümlerde bu yolla bildirimde bulunma

³⁰ RG Tarihi: 14/6/2007, Sayısı: 26552. Güncel tam metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr (e.t. 9/12/2025).

³¹ RG Tarihi: 14/2/2020, Sayısı: 31039.

³² Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.5 hakkında genel bilgi ve diğer mevzuat hükümleri ile bir arada uygulanması hakkında bkz: **ÜNAN**, Cilt III, s. 469 vd.; **SÜZEL**, s. 950 vd.; **YAZICIOĞLU, Emine**, "Sigortacının Bilgilendirme (Aydınlatma) Yükümlülüğü", Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu (Editörler), Sigorta Hukuku Sempozyumları, Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu 1-2 Aralık 2017, İstanbul Sigorta Hukukunda Güncel Sorunlar Sempozyumu, 2-3 Şubat 2018 Bursa, On İki Levha, İstanbul 2018, s. 396-398; **ŞİRİN**, s. 82 vd.; **ALAÇAM KIRTAY**, s. 75 vd.; **BAHAR SAYIN, Hediye**, "Hastalık ve Sağlık Sigortasında Sigortacının Aldığı Rapor Hakkında Bilgi İsteme ve İnceleme Hakkı", Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 31, S. 2, 2023, s. 958; **KARAARSLAN, Tekincan Akif**, "Özel Sağlık Sigortası Sözleşmelerinde Yenidoğan Bebeğin Sigorta Himayesinden Faydalanma Hakkı (TTK md.1517)", Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 13, S. 1, 2025, s. 197; **ER, Sefa**, Sigortacının Aydınlatma Yükümlülüğü, Adalet, Ankara 2023, s. 124-125.

³³ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.3.

imkânı sigortacıya tanınmıştır.³⁴ Ne var ki bilgilendirmeye ilişkin m.5/f.1 ve f.2 hükümlerinde kalıcı veri saklayıcısı yoluyla bildirim yapılmasına yönelik bir açıklık yoktur. Dolayısıyla sağlık sigortasında sözleşme öncesi ve sözleşme süresince yapılacak bilgilendirmelerin yazılı olarak yerine getirilmesi gerektiği söylenebilecektir.³⁵

Sigortacı, sağlık sigortasının kuruluşunda gerekli gördüğü takdirde, sigortalının sağlık durumunun belirlenmesine yönelik olarak hekim görüşü alınmasını isteme hakkına sahiptir. Gerek yürürlükteki Yönetmelik gerekse 2025 değişikliği bu hakkı muhafaza etmekte ve masrafları kimin karşılanacağını açıkça bilgilendirme metninde belirtilmesi gerektiğini öngörmektedir [m.5/f.5]. Diğer bir ifadeyle bu masrafların hangi tarafın üzerinde kalacağı şüpheyi yer vermeyecek şekilde bu aşamada bildirilmelidir.

2025 tarihli Yönetmelik ile beşinci maddeye eklenen³⁶ yedinci fıkra ile sigortalının prime ilişkin yapmış olduğu tüm kampanya ve indirimleri sigortalıya bildirmekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Öncelikle, hükümde terim yanlışlığı yapılmıştır: Zira sigortacı ile sigorta sözleşmesi kuran kişi “sigorta ettiren”dir ve üçüncü kişi lehine sağlık sigortası kurulduğunda “sigorta ettiren” ile “sigortalı” sıfatları aynı kişi üzerinde birleşmeyebilir. Dolayısıyla bu bildirimin prim borçlusu olan sigorta ettirene yapılması gerekmektedir. Her ne kadar açıkça hükümde yer verilmemiş olsa da, bu hususun da sözleşmenin kuruluş aşamasında yerine getirilmesi gerektiği söylenebilir.

Hükümün kapsamını belirlemek kanaatimizce kolay değildir. Kampanyalara ilişkin bildiriminin bilgilendirme metninde mi yer alacağı yoksa teklifname ile mi bildirmesi gerektiği açık değildir. Kanaatimizce, gerek prime ilişkin kampanyaların gerekse indirimlerin teklifname ile birlikte yapılması esastır.

Hükme eklenen yedinci fıkranın ikinci cümlesinin ikinci kısmında ise, sigortalının yapılan indirim tutarı ve/veya oranlarını poliçede açıkça yazmakla yükümlü olduğu belirtilmektedir. Sigorta poliçesi, sözleşme kurulduktan sonra verilen ve sözleşmeyi ispat eden bir belgedir.³⁷ Dolayısıyla; hüküm ile, sözleşmesinin kuruluş aşamasında yapılacağı belirtilen kampanya ya da indirimin fiilen uygulanıp uygulanmadığının sigorta ettiren tarafından denetlenmesi, denetlenmediyse primin indirilmesini talep etme hakkının tanınması amaçlanmış olmalıdır. Zira teklifname ile poliçe arasında farklılık bulunduğu, teklifnamede yer alan ve sigortalı lehine olan kayıtlar uygulama alanı bulacaktır [TTK m.1425/f.2].³⁸

³⁴ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.10.

³⁵ Bu sonucun bilinçli bir şekilde amaçlandığı düşünülmemektedir.

³⁶ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.4.

³⁷ “Poliçenin verilmediği hâllerde, sözleşmenin ispatı genel hükümlere tabidir.” [TTK m.1424/f.3].

³⁸ Yargıtay 4. HD’nin 2022 yılında verdiği bir kararda, özel sağlık sigortası poliçesinde yer alan “ÖBYG yenileme garantisi” özel koşulunun haksız şart oluşturup oluşturmadığını incelemiştir. Davacı, 1994 yılından beri aynı sigorta şirketi nezdinde kesintisiz sigortalı olduğunu, ancak poliçeye sonradan eklenen bu koşulun

Aynı şekilde, her ne kadar sağlık sigortası bir yıl için kurulsun da aynı sigortacı ile sözleşme kurma iradesinin sonraki yıllarda da gösterilmesi yani sigorta sözleşmesinin yenilenmesi mümkündür. Dolayısıyla sigorta sözleşmesi süresince söz gelimi prim/tazminat dengesinin sonraki sağlık sigortasının prim artışına ya da indirimine etkisi hakkında da bilgi verilmeli ve bu husus poliçeye yazılmalıdır.

B. Sigorta Ettirenin Sözleşmenin Kurulması Aşamasındaki Beyan Yükümlülüğü

Sigorta sözleşmeleri kural olarak beyan üzerine kurulur. Sigorta ettirenin sözleşmenin kuruluşu aşamasındaki beyan külfeti ve bunun gereği gibi yerine getirilmemesinin sigorta sözleşmesine ve sigorta tazminatı ödeme borcuna etkisi TTK m.1435 ilâ 1443 aralığında düzenlenmiştir.³⁹

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.5/f.3 ve f.4'te sigorta ettirenin sağlık geçmişine erişim iznine yönelik düzenleme yer almaktadır.⁴⁰ Yürürlükteki hüküm uyarınca sigortacı, sigortalının yazılı onayını alarak sigortalının sağlık geçmişine erişim hakkına sahip olabilecektir [m.5/f.3]. Sigortalının sağlık geçmişine erişim bakımından yazılı onay vermemesi hâlinde ise sigorta sözleşmesinin sigorta ettirenin beyanı ve varsa şirket tarafından yöneltilen yazılı sorulara cevap verilerek kurulacağına yönelik düzenleme bulunmaktadır [m.5/f.4].⁴¹

yerine getirilmediği gerekçesiyle sigortacının 8/3/2016 tarihinden itibaren poliçesini yenilemediğini ileri sürmüştür. Yerel mahkeme, poliçenin mevcut koşullarla yenilenmesine karar vermiş; Yargıtay ise poliçedeki ÖBYG şartlarının sigortalı aleyhine haksız şart teşkil etmediğini, zira sigortalının poliçeyi 2011-2016 arasında itirazsız yenilediğini belirterek kararın eksik inceleme nedeniyle bozulmasına hükmetmiştir. Kararda yer verilen poliçeye göre, sigortalının ÖBYG'ye hak kazanabilmesi için: (i) dört yıl kesintisiz sigortalı olması; (ii) bu dört yıllık sürede her yıl için tazminat/prim oranının %100'ün altında bulunması; (iii) 65 yaşına kadar bu şartları sağlaması; (iv) bu koşulları sağlayamayanların 65 yaşından itibaren %30 ek yaş primi ödeyerek 75 yaşına kadar sigortalarını yenileyebilmeleri; (v) 62, 63 veya 64 yaşında ilk defa sigortalanan kişilere de aynı ek yaş priminin uygulanması; (vi) buna karşılık 65 yaşına kadar herhangi bir dönemde yenileme garantisine hak kazanan sigortalılara 65 yaş ve sonrasında ek yaş primi uygulanmaması öngörülmüştür. 4. HD, bu düzenlemenin TTK m.1425/f.2 uyarınca geçerli olduğunu, sigortalının 14 gün içinde itiraz etmeksizin poliçeyi yenilemesi hâlinde koşulların bağlayıcı hâle geleceğini vurgulamıştır, bkz. **Yargıtay 4. HD, 2022/4770 E. 2022/18112 K., 29.12.2022 T.** (Lexpera, e.t. 10.12.2025).

³⁹ Sigorta ettirenin sözleşmenin kuruluş aşamasındaki ihbar külfeti için bkz. **ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Sigorta Sözleşmelerinde Sözleşme Öncesi İhbar Görevi**, Filiz, İstanbul 2010; **AĞSAKAL, İbrahim, Sigorta Sözleşmesinde Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğüne Aykırılık ve Sonuçları**, Adalet, Ankara 2015; **AYDIN, Sevgican, Sigorta Ettirenin Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğünün İhlali ve İhlal Halinde Sigortacının Hakları**, Seçkin, Ankara 2018, **ÜNAN, Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt I, Genel Hükümler**, On İki Levha, İstanbul, 2016, s. 402-463; sağlık sigortasının kuruluşu aşamasında teklifnameda yer alan sorular hakkında bkz. **ÖCALAN**, s. 1526-1529.

⁴⁰ Düzenleme hakkında bkz. **ÜNAN**, Cilt III, s. 471-475.

⁴¹ 9/1/2024 tarihli Sigorta Tahkim Komisyonu kararına konu olayda; sigortalı, limitsiz bireysel sağlık sigortası poliçesi kapsamında geçirdiği akut miyokard enfarktüsü nedeniyle yapılan tedavi giderlerinin ÖBYG kapsamında sigortacı tarafından karşılanması talebiyle başvuruda bulunmuştur. Sigorta şirketi ise, sigortalının poliçe kuruluşu öncesinde mevcut olan kronik hipertansiyon rahatsızlığını beyan etmediğini, bu nedenle hastalığın poliçe özel şartlarında yer alan "belirtisinin veya teşhisinin başlangıcı sigorta başlangıç tarihinden önceye dayanan rahatsızlıklar ve bunlara bağlı gelişen rahatsızlıklara ilişkin giderler teminat dışıdır" hükmü kap-

Bir kişinin sağlık geçmişine erişim yetkisinin verilmesi hâlinde sigortacının sistem üzerinden sigortalıya ait hangi bilgilere ulaşabileceği herhangi mevzuatta düzenlenmemiştir. Tarafımızca sektöre bu soru yöneltmiş ve “sigortalının ne zaman hangi hastanenin hangi bölümüne başvurduğu bilgisinin sistemden görülebildiği” yanıtı alınmıştır. Diğer bir ifadeyle “epikriz yahut konulan tanının mevcut sistemden görülemeyişi” bilgisi edinilmiştir. Kanımızca bu husus sigorta ettirenin sözleşmesinin kurulması aşamasındaki beyan külfetinin ihlaline bağlanan yaptırım bakımından önem arz etmektedir. Zira sigortalının sağlık geçmişine erişime izin verdiği durumlarda sigortacının sistemden risk analizi yapmasının mümkün olması, sigortacının sigortalının sağlık durumu hakkında bilgi sahibi olması ile doğrudan bağlantılı olacaktır. Başka bir anlatımla; örneğin sistemden sigortalının kalp krizi geçirdiği bilgisi ediniliyorsa, sigortacının bu hususu bildiği⁴² ya da bilmesi gerektiği sonucu ortaya çıkabilecek ve bu husus kendisine beyan edilmediği gerekçesiyle sigortacı sigorta sözleşmesinden cayma hakkını kullanamayabilecek yahut riziko gerçekleştikten sonra tazminat ödemeyeceğini ileri süremeyebilecektir. 2025 tarihli Yönetmelik ile her iki fıkra da değişikliğe gidilmiştir.⁴³

2025 tarihli Yönetmelik ile değişik m.5/f.3/c.2 hükmünde “*Şirketin, sigortalıya ilişkin bilgileri ilgiliyi tedavi eden kişi ve kurumlardan, Merkezden, kamu kurum ve kuruluşlarından temin ederek özel sağlık sigortası sözleşmesini akdetmesi esastır.*” düzenlenmesine yer verilmiştir. Takip eden dördüncü fıkranın birinci cümlesinde ise sigortalının bilgilerine erişilemediği takdirde sözleşmenin sigorta ettirenin beyanı yahut sigortacı tarafından sigorta ettirene cevaplaması için soru listesi verildiyse bu sorulara sigorta ettiren tarafından verilen cevaplara dayanılarak kurulacağı öngörülmüştür. Sözle dayalı yorum çerçevesinde bu değişikliğin esaslı bir değişiklik olduğu düşünülmektedir. Zira hükmün üçüncü fıkrasında kullanılan “esastır” kelimesi sağlık sigortasının kuruluşunda sigortacıya aktif bir görev yüklemektedir. Kurgulanan işleyiş kanaatimizce şu şekilde olmalıdır: [1] Sigorta ettiren sağlık sigortası kurmak için sigortacıya başvuracaktır. [2] Sigortalı sağlık bilgilerine erişim yetkisi verebilecektir. [3] Bu aşamada si-

samında olduğunu ileri sürmüştür. Bilirkişi raporları, sigortalının 2004 yılından itibaren antihipertansif ilaç kullandığını, sağlık kayıtlarında “esansiyel (primer) hipertansiyon” tanısının yer aldığını, dolayısıyla polişe öncesinde mevcut olan hipertansiyon ile 2023 yılında gerçekleşen kalp krizi arasında illiyet bağı bulunduğunu ortaya koymuştur. İtiraz Hakem Heyeti, bu bulgular ışığında başvuranın iddiasını reddederek, önceye dayalı rahatsızlık istisnasının uygulanmasında usul ve yasaya aykırılık bulunmadığına hükmetmiştir. Karar, ÖBYG’nin önceden mevcut rahatsızlık istisnasını ortadan kaldırmadığını, sigorta şirketinin özel şartlarında öngörülen kapsam dışı hallerin poliçenin asli sınırlarını belirlediğini ve sigorta ettirenin beyan yükümlülüğünün (TTK m.1435 vd.) ihlali halinde tazminat talebinin reddedilebileceğini açık biçimde teyit etmektedir, bkz. **Sigorta Tahkim Komisyonu, 2023/İHK-59938 K., 9/1/2024 T.** (Lexpera, e.t. 10/12/2025).

⁴² Zira “*Sigortacı tarafından gerçek durumun bilinmesi*” başlığını taşıyan TTK m.1438’e göre; “*Bildirilmeyen veya yanlış bildirilen bir hususun ya da olgunun gerçek durumu sigortacı tarafından biliniyorsa, sigortacı beyan yükümlülüğünün ihlal edilmiş olduğunu ileri sürerek sözleşmeden cayamaz. İspat yükü sigorta ettirene aittir.*”

⁴³ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.4.

gortacı sigortalının sağlık geçmişi hakkında sözleşmenin kuruluşu hakkında araştırma yapacaktır. [4] Bu araştırmayı yaparken hükmün sözü itibarıyla sigortalıyı tedavi eden kişi ve kurumlardan, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezinden (“SBGM”) bilgi ve belge isteyecektir. [5] Sigortacı bu şekilde edindiği bilgilere göre sözleşmeyi kurup kurmama, kuracaksa hangi koşullarla kuracağına yönelik önerisini yapacaktır.

Ne var ki sigortacının bu şekilde sözleşme kurması esastır denilmesine rağmen aynı fıkranın hemen devamında sigortacının ayrıca sigortalının sağlık geçmişi ve bunun dışında kalan konular hakkında yazılı sorular da sorabileceği öngörülmektedir. Sigorta ettirenin bu soruları doğru ve eksiksiz cevaplaması gerektiği de fıkranın son cümlesinde belirtilmiştir. Özel Sağlık Sigortalı Yönetmeliği m.5/f.3’ün güncel hâlindeki son iki cümleinin nasıl yorumlanacağı önem arz etmektedir. Sigortacı sigortalının sağlık geçmişi hakkında bilgi ve belge talep ettikten sonra bu kişi ve/veya kuruluşlardan edindiği bilgi ve belgeler çerçevesinde mi sigortalıya soru yöneltecek yoksa hem sağlık kuruluşundan bilgi ve belge isteyecek hem de sigortalıdan sağlık geçmişine ilişkin bilgileri mi isteyecektir? Edindiği bilgiler çerçevesinde kişinin sağlık kayıtlardan onkoloji tedavisi gördüğü açıksa ve fakat bu husus sigorta ettiren tarafından beyan edilmemişse bunun teminata ve riziko gerçekleştikten sonra sigorta tazminatı ödemesine etkisi ne olacaktır? Sigorta ettirenin sözleşme öncesinde bildirim külfetini kasten ihlal etmesinin sigorta tazminatı ödenmesine etkisi ne olacaktır? Sigortacının sağlık kayıtlarını gereği gibi incelememesi ya da göz önünde tutmaması sigortacının birlikte kusuru olarak yorumlanacak mıdır? Mevcut düzenlemeyle bu soruların cevaplanması güçtür. Her hâlükârda TTK ile Özel Sağlık Sigortalı Yönetmeliği hükümleri çeliştiğinde TTK hükümleri öncelikle uygulanmalıdır. Sağlık sigortasına ilişkin TTK düzenlemesi yetersizdir. Her hâlükârda bu hususların Yönetmelik ile değil kanun yoluyla düzenlenmesi en doğru çözüm olacaktır.

Sigortacının sigortalıya ilişkin bilgileri ilgiliyi tedavi eden kişi ve kurumlardan, Merkezden, kamu kurum ve kuruluşlarından temin ederek özel sağlık sigortası sözleşmesini akdetmesinin esas olması bir başka düzenleme bakımından da önem arz etmektedir. Gerek yürürlükteki Yönetmelikte gerekse 2025 tarihli Yönetmelik ile değişen metinde, sigortacının ihtiyaç görmesi hâlinde sigortalının sağlık durumunun tespiti için doktor görüşü alınmasını isteyebileceği belirtilmiştir [m.5/f.5]. Sağlık sigortası, sigortacının anılan kişi ve/veya kuruluşlardan bilgi ve belge edinerek kuruluyorsa bu masrafları karşılama yükümlülüğünün sigortacıya ait olduğu öngörülmüştür. Masrafları karşılayan sigortacının sigortalıyı sigortacı tarafından belirlenen bir doktor ya da sağlık kuruluşuna yönlendirme imkânının bulunup bulunmadığı belirsizdir.⁴⁴ Sigortacı tarafından sigortalının belirli bir doktora (sigorta şirketiyle anlaşmalı) yönlendirilmesi ve

⁴⁴ Sigorta şirketinin, kendi bünyesinde istihdam etmiş olduğu veya bir şekilde kendi organizasyonuna dahil olan bir doktordan rapor alamayacağı yönünde: **BAHAR SAYIN**, s. 969.

bu doktor tarafından konulan tanı hakkında sigortalının başka bir doktordan tam tersi yönünde bir rapor alması durumunda ikinci doktor masraflarının sigortacı tarafından karşılanıp karşılanmayacağı da açık değildir. Sigorta sözleşmesinin aynı sigortacı ile arka arkaya kurulması hâlinde sigortalının yeni dönemde de doktor görüşü isteme hakkının bulunup bulunmadığı da Yönetmelik hükmünde belli değildir.

2025 tarihli Yönetmelik m.5/f.4'te ise özel sağlık sigortası sözleşmesinin hangi hâlde sigorta ettirenin beyanı üzerine kurulacağı düzenlenmiştir. Hükmün birinci cümlesi şu şekildedir:

“Hukuki veya teknik sebeplerle üçüncü fıkra uyarınca sigortalının bilgilerine erişilemediği takdirde, sözleşme sigorta ettirenin, sigortalının ve temsilci aracılığıyla sigorta yapıyorsa temsilcinin beyanı ve varsa şirketin yazılı sorularına verilen cevaplara dayanılarak yapılır.”

Düzenlemeden de görüleceği üzere sağlık sigortasının beyan üzerine kurulması istisnadır. Bu istisnalar 2025 tarihli Yönetmelikte “hukuki veya teknik sebepler” olarak gösterilmiştir. Kanımızca “hukuki sebepler” içinde sigortalının sağlığına ilişkin bilgilere erişim imkânı tanınamaması dâhil olabilir. Bu durumda tıpkı yürürlükteki m.5/f.4'te olduğu üzere sigorta sözleşmesi beyan üzerine yani sigorta ettiren tarafından verilecek bilgilere ilişkin risk değerlendirmesi yapılması sonrasında kurulacaktır. Ancak çalışmanın ilerleyen kısımlarında⁴⁵ da açıklanacağı üzere 2013 tarihli Yönetmelik ve 2025 tarihli Yönetmelik metinleri karşılıklı incelendiğinde bir diğer değişiklik, sağlık verilerine erişim bakımından “sigortalının kişisel onayı”nın kaldırıldığına yöneliktir. Bu yetkinin sigortacıya mevzuat uyarınca tanındığı sonucuna da varılabilir. Bu yaklaşım, KVKK m.5/f.2/b.(ç)'deki “kanuni yükümlülük” istisnası ile KVKK m.6/f.3'te yer verilen sağlık verilerinin “kamu sağlığının korunması ve finansmanının planlanması” amacıyla işlenmesine ilişkin istisna ile de uyumludur. Değişiklik bu kapsamda değerlendirildiği takdirde sigortalının sağlık verilerine ilişkin onayı bulunmaması yukarıda açıklananın aksine hukuki engel teşkil etmeyecektir.

Diğer bir hâl olarak teknik sebep olarak gösterilmiştir. Bu istisna muğlaktır ve açıklanması gerekmektedir. Özel sağlık sigortasının 2025 tarihli Yönetmelik m.5/f.3 gereği kurulmadığını ispat etme, ortaya koyma külfeti sigortalının üzerinde olmalıdır. Aksi takdirde sigortacı her sağlık sigorta sözleşmesi bakımından bilgi ve/veya belge edinmesinde teknik sebeplerin engel teşkil ettiğini ileri sürebilir. Bu bilgilerin isteneceği kuruluşlar arasında SBGM de yer almaktadır. Kanımızca sigortacı beher sağlık sigortasının kuruluşunda sigortalısının sağlık verilerine erişmek bakımından; hukuki bir engel bulunmadığı takdirde SBGM'ye başvurmalıdır. Merkez tarafından bilgi verilmemesi teknik engel teşkil edebilecektir.

⁴⁵ Bkz. a.ş. VI D 1.

Özel sağlık sigortalarının grup sağlık sigortası olarak kurulması mümkündür. Sigorta ettirenin işveren, sigortalının çalışan olduğu bu sigortalar kimi zaman çok sayıda kişi yararına kurulmaktadır. Çok sayıda sigortalının bulunduğu grup sağlık sigortalarının da istisna kapsamında değerlendirilmesi ve 2025 tarihli Yönetmelik ile değişen Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.5/f.4 gereği bu sözleşmelerin beyan üzerine kurulmasının yerinde olacağı söylenebilecektir.

IV. BEKLEME SÜRELERİ

TTK'nın "Hastalık ve sağlık sigortası"na ilişkin hükümlerinden 1516. maddesi-nin başlığı "bekleme süresi"dir.⁴⁶ Hüküm gereği bekleme sürelerini öngören sigorta sözleşmelerinde, bekleme süresinin üst sınırının Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumuna ("SEDDK") veya onun uygun göreceği bir kurum tarafından belirleneceği düzenlenmiştir.

Düzenleme gerekçesi ile birlikte incelendiğinde hastalık sigortalarının teminatının sözleşme kurulmasından önce var olan ancak etkileri sözleşme süresi içinde gerçekleşen hastalıkları da kapsayabileceği düşüncesi ile böyle bir düzenlemeye yer verildiği tespit edilmektedir.⁴⁷ Ne var ki, hastalığın niteliğine göre bekleme süresi değişiklik gösterebildiğinden bunların kanunda tek tek belirlenmesi isabetli görülmemiş ve kanun koyucu bu nedenle ayrıntılı düzenleme yapmaktan kaçınmış; konuya ilişkin çerçeveyi çizmekle yetinerek teknik ayrıntıları sigortacılıktan sorumlu birim olan SEDDK'ya bırakmıştır. TTK'nın yürürlüğe girdiği 1/7/2012 tarihinden itibaren "bekleme süreleri"ne ilişkin herhangi bir ikincil mevzuat yayımlanmamıştır.

TTK m.1516'nın bedel sigortası niteliğindeki hastalık sigortalarına özgü olduğu ve fakat zarar sigortası niteliğindeki sağlık sigortalarını kapsamına almadığı tespit edilmektedir. Sağlık sigortası ile hastalık sigortası her ne kadar niteliği itibarıyla birbirinden farklı olsa da bunlardan birincisi bir hastalık ve/veya kaza sonrası tedavi giderlerinin tazmin edilmesine ikincisi ise, hastalık gerçekleşince sözleşmede öngörülen sigorta bedelinin ödenmesine ilişkindir. Dolayısıyla kanımızca bekleme süresinin sağlık sigortası sözleşmesinde de kararlaştırılmasının önünde herhangi bir hukuki engel bulunmamaktadır. Zira uygulamada sağlık sigortası poliçelerinde bazı hastalıklar bakımından bekleme süreleri öngörülmektedir.

⁴⁶ Düzenleme hakkında bkz: **ÜNAN**, Cilt III, s. 443-446; **ULUĞ CİCİM**, Sağlık, 509-510; **KAYIHAN**, s. 266-267.

⁴⁷ Madde Gerekçesine göre; "Hastalık sigortalarında, riziko sözleşmenin yapılmasından önce doğmuş ancak sözleşmenin devamı sırasında ortaya çıkan hastalıklar şeklinde de belirlenebileceğinden, sigortacı gerçekleştiği ke-sin bilinen hastalıklar için sigorta yapılmasının önüne geçilebilmesini teminen kendisine bekleme süresi koyabilir. Ancak, bekleme süreleri her hastalık için farklı şekillerde ortaya çıkabileceğinden bunun Kanunda belirlenmesi yoluna gidilmek istenmemiştir. Bu konuda düzenleme yapma yetkisi sigortacılıktan sorumlu birim olan Hazine Müsteşarlığına bırakılmış olmakla birlikte konunun sigorta tekniği dışında da yer alması nedeniyle Müsteşarlığa da gerektiğinde bunları başka kurumlara belirletebilme yetkisi tanınmıştır". **TBMM**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 455.

Yürürlükteki Yönetmelik m.6'nın başlığı "Sözleşme türleri" şeklindedir ve hükümde bireysel ve grup sağlık sigortaları ile yenileme garantili ve garantisiz sağlık sigortaları arasındaki ayrıma yer verilmektedir.⁴⁸ 2025 tarihli Yönetmelik ile madde içeriği tamamen değiştirilmiş ve hüküm "bekleme süreleri"ne özgülülmüştür.⁴⁹

Bununla birlikte 2025 tarihli Yönetmelik çerçevesinde yapılan değişiklik neticesinde, Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.4/f.1/b.(a)'da "bekleme süresi" kavramı tanımlanmıştır. Bu tanım uyarınca bekleme süresi, sigorta poliçesinde açıkça belirtilen rahatsızlık veya özel durumların teminat kapsamına dâhil olması için geçmesi gereken süre şeklinde ifade olunmuştur. Bu tanım, uygulamada uzun yıllardır kullanılan ancak mevzuatta açık bir tanımı bulunmayan bekleme süresi kavramının hukuki anlamda pozitif bir dayanağa kavuşturulması bakımından önem arz etmektedir.

2025 tarihli Yönetmelik m.6 üç fıkradan oluşmaktadır. Yönetmelikte sağlık sigortası sözleşmelerinde bazı rahatsızlıklar bakımından bekleme süresi belirlenebileceğini ve hem bekleme süresinin hem de hangi rahatsızlıklar bakımından bekleme süresi öngörüldüğünün poliçede açıkça belirtilmesi gerektiği düzenlenmektedir [m.6/f.1]. Yönetmelikte hangi rahatsızlıkların bekleme süresine tâbi tutulacağına ve buna ilişkin bilgilendirme metninde açıklamaya yer verilip verilmeyeceğine ilişkin bir açıklık yoktur. Bilgilendirme metninde de bu hususun açıkça yazılması amaca uygun olacaktır.

Yönetmelikte bekleme süresi için getirilen tek sınır bu sürenin sigortacılığın icaplarına ve iyiniyet⁵⁰ [dürüstlük] kurallarına uygunluk göstermesidir. Sağlık sigortasında sigorta dönemi kural olarak bir yıldır. Ne var ki aynı sigortacı ve teminatlarla takip edilen yıllarda sigorta sözleşmesi kurulabilir. Aynı şekilde 2025 tarihli Yönetmelik ile ihdas edilen Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.9-A doğrultusunda, takip eden yıllarda farklı sigortacı ile aynı teminatlarla sigorta sözleşmesi kurulabilir. 2025 tarihli Yönetmeliği ile değişik m.6/f.1 gereği bekleme süresi yalnızca ilk sigorta döneminde kararlaştırılabilecektir. Diğer bir ifadeyle sigortacı aynı teminatlarla takip eden yıllarda da aynı sigortalı için sağlık sigortası kuruyorsa ikinci ve sonraki sigorta dönemlerinde bir rahatsızlığı bekleme süresine tâbi tutamayacaktır. Bekleme süreleri rizikonun gerçekleşme ihtimalinin yüksek olduğu doğum teminatında, tiroid bozuklukları ya da romatolojik hastalıklar gibi kronik hastalıklarda, fitik gibi ortaya çıkışı yavaş olan ve cerrahi müdahale gerektiren hastalıklarda, kanser, MS gibi ciddi

⁴⁸ Değişiklik öncesindeki hâli hakkında bilgi için bkz. **ÜNAN**, Cilt III, s. 476-480; **SÜZEL**, s. 948 vd.

⁴⁹ Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.6'de düzenlenen hususlar ise 2025 tarihli Yönetmelik uyarınca başka hükümlere (özellikle m.8 ve m.9) dağıtılmıştır bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.5.

⁵⁰ "Sigorta şirketleri, reasürans şirketleri, aracilar ve sigorta eksperleri sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye sokabilecek hareketlerden kaçınmak, mevzuat ve işletme planı esaslarına uygun faaliyette bulunmak, sigortacılığın icaplarına ve iyiniyet kurallarına uygun hareket etmek zorundadır" (Sigortacılık Kanunu, m.32/f.2).

hastalıklarda öngörülebilir. Dolayısıyla sigortacı ilk sigorta döneminde hangi rahatsızlıkların bekleme süresine tâbi tutulacağını dürüstlük kuralına göre belirlemeli, bu süreye tâbi olan rizikoları poliçeye sürenin uzunluğu ile birlikte yazmalıdır. Sigortacı ilk sigorta döneminde teminat içinde olan ve ilk sigorta sözleşmesinde bekleme süresine tâbi tutmadığı rizikoları sonraki sigorta dönemlerinde bekleme süresine dâhil edemeyecektir. Ne var ki teminatın kapsamının sonraki sigorta dönemlerinde genişletilmesi kural olarak mümkündür. Sigortacı sonraki sigorta dönemlerinde önceden taşımamış olduğu diğer bir ifadeyle ilk kez taşıyacağı rizikolar bakımından da bekleme süresi öngörebilecektir. Hüküm doğrultusunda çeşitli olasılıklar irdelenmelidir. Fıtık rahatsızlığının ani ve harici bir sebepten yani kazadan kaynaklanması durumunda da oluşan rahatsızlığın bekleme süresi içinde gerçekleştiği belirtilerek sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğünün bulunmadığını ileri sürmesi yerinde olmamalıdır. Aynı şekilde ilk sigorta döneminde “yatarak tedavi” teminatının alındığı sigorta sözleşmesinde “kanser” hastalığı için bekleme süresinin öngörülmesi ve ikinci sigorta döneminde poliçeye “ayakta tedavi” teminatının da eklenmesi söz konusu olabilir. Bu durumda her ne kadar sigorta teminatı farklılaşmış olsa da kanser rahatsızlığı için hem yatarak hem de yeni eklenen ayakta tedavi teminatı bakımından bekleme süresinin dolduğu söylenebilir. Diğer bir ifadeyle ikinci dönemde ayakta tedavi teminatı bakımından bekleme süresinin yeniden belirlenmemesi gerekmektedir. Gruptan ayrılmak suretiyle grup sağlık sigortasından bireysel sağlık sigortasına geçiş yapan sigortalı kural olarak aynı haklar ve teminatlarla bireysel sağlık sigortası sözleşmesine geçiş yapacağından bireysel sağlık sigortasının ilk sigorta döneminde yeniden bekleme süresi kararlaştırılması yerinde olmayacaktır.

2025 tarihli Yönetmelik, sigortalının ikinci ve sonraki yıllarda başka bir sigorta şirketi ile sağlık sigortası kurması durumunda da ilk şirket tarafından ilk poliçede öngörülen bekleme sürelerinin tamamlanmasından sonra aynı rahatsızlıklar bakımından yeniden süreye tâbi tutulamayacağını öngörmektedir [m.9-A/f.2/c.2 ve 3]. Ancak ilk sigorta sözleşmesinde herhangi bir bekleme süresi öngörülmemiş olması durumunda geçiş işlemi sonrasında düzenlenen poliçede ayrıca bekleme süresi kararlaştırılmasının mümkün olup olmadığı belirsizdir. Kanımızca yeni şirket ile kurulan sözleşme aynı teminatları içeriyorsa daha önceden teminat altında olan rahatsızlıkların bekleme süresine tâbi tutulmaması gerekmektedir. Ne var ki yeni şirket ile kurulan sözleşmede önceki sigorta sözleşmesinde olmayan teminatlara yer verilmişse bu teminatlar dürüstlük kuralı çerçevesinde bekleme süresine tâbi tutulabilecektir.

Maddenin üçüncü fıkrası, bekleme sürelerine ilişkin usul ve esasların SEDDK tarafından belirleneceğini öngörmektedir. Bu hüküm TTK m.1516’daki yetkilendirme normunun Yönetmelik düzeyindeki yansıması niteliğindedir. Bekleme süresinin türleri, azamî süreleri, hangi hastalıklar için öngörülebileceği veya hangi durumlar-

da uygulanamayacağı gibi teknik ayrıntılar sigortacılık tekniği ile doğrudan bağlantılıdır. Çalışmanın yayıma hazırlandığı tarihte Yönetmelik değişikliğine ilişkin bir Genelge yayımlanmamış olmakla birlikte, bekleme süresinin özel sağlık sigortalarının tüketici sigortası niteliği nedeniyle yeknesaklaştırılması, özellikle uzun bekleme sürelerinin sınırlandırılması ve uygulamada şirketler arası farklılıkların giderilmesi açısından Kurum tarafından ayrıntılı bir düzenleme yapılması beklenmektedir.

V. ÖMÜR BOYU YENİLEME GARANTİSİ

A. 2013 Tarihli Yönetmelik

TTK'nın sağlık sigortasına ilişkin az sayıdaki hükmünde ömür boyu yenileme garantisi ("ÖBYG") düzenlenmemiştir. Bu yönde düzenleme ilk kez Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği ile yapılmıştır [m.6 "sözleşme türleri", m.7'de "ömür boyu yenileme garantisi"].⁵¹ Yönetmelik sağlık sigortası türlerini yenileme garantili ve yenileme garantisiz olarak ikiye ayırmaktadır. Yönetmelikte yer verilen tanımlar içinde "ömür boyu yenileme garantisi" yoktur. Ancak bu yönde tanım ÖBYG'ye ilişkin hükümde "özel sağlık sigortası sözleşmesinin aynı plan ile ömür boyu yenilenmesi taahhüdü olarak" ifade olunmuştur [m.7/f.1/c.1]. Yönetmelik anlamında her yenileme garantisi "ÖBYG" anlamına gelmez. Zira şirketlere ÖBYG'den farklarını açıkça bildirmek kaydıyla koşulları şirketler tarafından belirlenecek yenileme garantili sözleşmeler kurma imkânı tanınmıştır [m.6/f.2/c.2 ve 3]. Söz gelimi "10 yıl süre ile yenileme taahhüdü" verilebileceği gibi "belirli bir yaşa kadar yenileme taahhüdü" ile sağlık sigortası sözleşmesi kurmak mümkündür. Ne var ki "ömür boyu yenilme garantili" sözleşme kurulacaksa sözleşmenin Yönetmelik m.7'de belirlenen esaslara göre kurulması gerekmektedir.

Yönetmelik m.7 ÖBYG'ye hak kazanma koşulları bakımından düzenleme getirmemekte ve şirketleri bu konuda serbest bırakmaktadır. Ancak şirketçe belirlenen koşulların sağlanması hâlinde ÖBYG'nin sonuçları Yönetmelik m.7/f.3'te öngörülmüştür. Dolayısıyla ömür boyu yenileme garantisine hak kazanma koşullarını düzenleme hakkına sahip sigortacı bu hak kazanıldıktan sonra sigortalıya tanınan haklar bakımından Yönetmelik düzenlemesi ile uyumlu hareket etmelidir.⁵²

⁵¹ Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7'nin değişiklik öncesindeki hâli hakkında bilgi için bkz. ÜNAN, Cilt III, s. 480-487; SÜZEL, s. 947 vd.; ALAÇAM KIRTAY, s. 28-29.

⁵² Yargıtay uygulaması da, Yönetmeliğin sigortalı lehine getirdiği bu koruma mekanizmasını doğrular niteliktedir. Nitekim Yargıtay 11. HD, yakın tarihli bir kararında, sigortacının uzun yıllar boyunca aynı planla yenilenen poliçelerde yer alan "şartsız ömür boyu yenileme garantisi" ibaresini kaldırmasını ve 75.000 USD tutarındaki yurt dışı hastane teminatının TL'ye çevrilerek düşürülmesini, Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.1 ve m.7/f.3 hükümlerine aykırı tek taraflı teminat daraltmaları olarak değerlendiren istinaf kararını onamıştır. Mahkeme, sigortacının ÖBYG kazanıldıktan sonra teminatı daraltamayacağı, limiti azaltamayacağı ve sigortalı aleyhine özel şart değişikliği yapamayacağı sonucuna varmış; poliçenin kazanılmış haklar çerçevesinde önceki kapsamıyla devam etmesi gerektiğini kabul etmiştir, bkz. Yargıtay 11. HD, E. 2024/2435, K. 2025/1684, T. 11/3/2025 (Lexpera, e.t. 10.12.2025).

B. 2025 Tarihli Yönetmelik

2025 tarihli Yönetmelikte ÖBYG hakkında esaslı değişiklikler öngörülmüştür.⁵³ Bu değişiklikler aşağıda sırasıyla irdelenecektir.

1. Tanım

2025 tarihli Yönetmelik, 2013 tarihli Yönetmelik m.7/f.1/c.1’de yer alan “ömür boyu yenileme garantisi” tanımını, herhangi bir değişiklik yapmaksızın tanımlar maddesi olan Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.4/f.1/b.(f)’e taşımıştır. Buna göre ÖBYG taahhüdü, “özel sağlık sigortası sözleşmesinin aynı plan ile ömür boyu yenilenmesi taahhüdü”dür. Sözleşme türleri başlıklı Yönetmelik m.6 düzenlemesi tamamen kaldırılmıştır. “Yenileme garantisi” adı altında veya ÖBYG izlenimi yaratacak şekilde taahhütlere bundan böyle özel sağlık sigortalarında yer verilemeyeceği açıkça öngörülmüştür [m.7/f.1/c.1]. Dolayısıyla Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği kapsamındaki özel sağlık sigorta sözleşmeleri bundan böyle ya “ömür boyu yenileme garantili” ya da “ömür boyu yenileme garantisiz” olarak kurulabilecektir. Sözleşmenin hangi şekilde kurulmasına yönelik tercih hakkı ise sigortacıda değil sigorta ettirendedir. Bu husus aşağıdaki başlıklarda daha kapsamlı açıklanacaktır.

Yönetmelik, ÖBYG kavramını diğer yenileme taahhütlerinden kesin biçimde ayırtırmakta ve “ÖBYG” izlenimi yaratacak biçimde farklı adlarla pazarlanan ürünlerin kullanımını yasaklamaktadır [m.7/f.3]. Bu bağlamda, örneğin yalnızca belirli bir yaşa kadar yenileme güvencesi veren (“65 yaşa kadar yenileme”), belirli bir süreye bağlı taahhüt içeren (“10 yıl kesintisiz yenileme”), veya sadakate bağlı olarak yenileme avantajı sunan (“sürekli bizde kalanlara özel yenileme güvencesi”) uygulamalar, ÖBYG niteliğinde değildir. Sigorta şirketinin bu tür taahhütleri “yenileme garantisi” adı altında veya “ömür boyu güvence” algısı yaratacak şekilde sunması Yönetmelik uyarınca mümkün gözükmemektedir. Bu düzenlemenin amacı, pazarlama uygulamalarında ortaya çıkan kavramsal karmaşayı gidermek, tüketicinin yanlış yönlendirilmesini önlemek ve sağlık güvencesinin sürdürülebilirliğini sağlamak olarak değerlendirilebilir.

2. 2025 Tarihli Yönetmelik Kapsamındaki Sözleşmeler

2025 tarihli Yönetmelik 1/1/2026 tarihinde yürürlüğe girecektir [m.19]. Bu tarih itibarıyla özel sağlık sigortası sözleşmelerinin ÖBYG’ye ilişkin hukuki statüsünün nasıl belirleneceği, Yönetmeliğin geçiş hükümleri ile düzenlenmiştir. Yeni Geçici m.1 uyarınca üç farklı olasılık gündeme gelmektedir.

⁵³ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.6.

[a] ÖBYG veya yenileme garantisi içermeyen mevcut sözleşmeler:

1/1/2026 tarihinden önce kurulan bir sağlık sigortası sözleşmesi ÖBYG yahut yenileme garantisi taahhüdü içermiyorsa bir sonraki sigorta dönemi öncesinde yenilenirken 2025 tarihli Yönetmelik ile değişik Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7 hükümlerine tâbi olacaktır. Diğer bir ifadeyle aşağıda da açıklanacağı üzere sigortacı kural olarak ÖBYG taahhüdü içeren bir sözleşme önerisinde bulunmakla yükümlü olacaktır.

[b] ÖBYG veya yenileme garantisine hak kazanılmış sözleşmeler

1/1/2026 tarihinden önce kurulmuş bir sağlık sigortası uyarınca sigortalı ÖBYG ya da yenileme garantisine hak kazanmışsa anılan garantiler mevcut tarifeleri dâhilindeki kurallara göre devam edecektir [Geçici m.1/f.1/c.1]. 2025 tarihli Yönetmelik ÖBYG bakımından sigortalı lehine düzenleme getirmektedir. Söz gelimi 1/1/2026 tarihinde 65 yaşa kadar yenileme garantisi kazanmış bir kişi bakımından 65 yaş sağlık sigortasının aynı teminatlarla kurulması taahhüdünün üst sınırı olacaktır. Zira sigortalı 1/1/2026 tarihi itibarıyla ÖBYG hakkı değil sadece belirli süre ile yenilenme hakkı kazanmıştır. Yürürlük maddesinden anlaşıldığı kadarıyla sigortacı bu tarihte yeniden risk değerlendirmesi yapma imkânına sahip olacaktır.

[c] ÖBYG veya yenileme garantisi verilmiş, ancak henüz hak kazanılmamış sözleşmeler

1/1/2026 tarihinde yürürlükte olan bir sigorta sözleşmesi uyarınca ÖBYG taahhüdü verilmiş ve fakat sigortalı ÖBYG'ye hak kazanamamış olabilir. 2025 tarihli Yönetmelik bu sözleşmelerin de mevcut tarifelerindeki kurallar çerçevesinde devam edeceğini öngörmüştür. Dolayısıyla Yönetmelik m.7 düzenlemesi özellikle hak kazanma koşulları bakımından bu sözleşmeler uyarınca verilecek sözleşme yenilenmesi garantisi şartlarına da uygulanmayacaktır.

3. ÖBYG Sunma Zorunluluğu

2025 tarihli Yönetmelik ile birlikte ÖBYG, sigorta şirketlerinin dilerlerse sunabilecekleri bir sözleşme taahhüdü olmaktan çıkarılarak, belirli koşullar altında mutlaka sunulması gereken bir taahhüt niteliğini kazanmıştır. Yönetmelik m.7/f.1 uyarınca, özel sağlık sigortası ile tamamlayıcı sağlık sigortası yaptırmak isteyen ve 60 yaşını henüz doldurmamış kişiler için sigorta şirketleri, ÖBYG taahhüdü içeren bir sözleşme alternatifi sunmakla yükümlüdür. Bu çerçevede sigorta ettiren, ÖBYG'li veya ÖBYG'siz sözleşme arasında seçim hakkına sahiptir; dolayısıyla sigorta şirketinin değil, sigorta ettirenin tercihi belirleyici olacaktır.

Bu düzenleme, nitelik itibarıyla, 7/11/2013 tarihli ve 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun⁵⁴ m.29 ve 38'de kredi kuruluşlarına getirilen "sigortalı

⁵⁴ RG Tarihi: 28/11/2013, Sayısı: 28835. Güncel tam metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr (e.t. 11/12/2025).

ve sigortasız kredi” sunma zorunluluğunu çağrıştırmaktadır. Ancak bankacılık uygulamasında görüldüğü üzere, sigortasız kredi seçeneklerinde yüksek faiz uygulanarak tüketiciler dolaylı olarak sigortalı krediye yönlendirilmiştir. Özel sağlık sigortalarında da benzer bir durumun ortaya çıkmaması için, ÖBYG içeren ve içermeyen sözleşmeler arasında caydırıcı nitelikte prim farkları yaratılmaması önem arz etmektedir. Zira her iki sözleşme türü de aynı sağlık teminatlarını içerir. Aralarındaki temel fark, ÖBYG’nin kazanılması hâlinde sigortacının yaşam boyu yenileme taahhüdü ile yeniden risk değerlendirmesi yapma hakkından feragat etmesidir. Dolayısıyla sektör uygulamasının sigortalıyı ÖBYG’den fiilen uzaklaştıracak ölçüde prim farkı yaratması, düzenlemenin amacına aykırı olacaktır. Bu nedenle, yayımlanması beklenen Genelge ile prim farklılıklarının sınırlandırılması veya belirli ilkeler çerçevesinde düzenlenmesi gereklidir; ancak getirilecek hükmün amaçlanan hedefi sağlayıp sağlamayacağını zaman gösterecektir.

Yönetmelik düzenlemesinde kanımızca önemli bir boşluk bulunmaktadır. İlk sigorta döneminde sigorta ettirene ÖBYG taahhütlü ve taahhütsüz sözleşme alternatifleri sunulduğunda, sigorta ettirenin ÖBYG içermeyen planı tercih etmesi hâlinde, sigortacının bir sonraki yenileme döneminde yeniden ÖBYG taahhütlü bir plan sunmakla yükümlü olup olmadığı açık değildir. Mevzuatta bu hususa ilişkin bir netlik bulunmadığından, uygulamada sigortalının ÖBYG’ye erişim imkânının hangi dönemlerde mevcut olduğu tartışmalı hâle gelmektedir.

Kanaatimizce, Yönetmeliğin amacı dikkate alındığında, sigortalının sadece ilk dönemde değil, sonraki dönemlerde de ÖBYG taahhüdü içeren bir sözleşme teklifine erişebilmesi gerekir. Zira Yönetmelik, 60 yaşını doldurmamış kişiler bakımından ÖBYG içeren sözleşme önerilmesini zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla sunulan bu güvencenin tek bir dönemle sınırlı olması, düzenlemenin koruyucu işleviyle bağdaşmamaktadır. Başka bir ifadeyle, ilk yıl ÖBYG’siz bir plan seçmiş olan sigorta ettiren, takip eden yıllarda tekrar ÖBYG’li planı seçme hakkına sahip olmalıdır; bu yorum, hem sigortalı lehine yorum ilkesiyle hem de Yönetmeliğin tüketiciyi koruma amacına uygun düşmektedir.

ÖBYG içeren ve içermeyen planlar arasında farklı prim uygulanmasına izin verilmesi hâlinde, grup sigortalarının ayrıca değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz. İşyeri tarafından kurulan grup sigortalarında, sigorta ettiren işveren olduğu için, çalışan sigortalıların ÖBYG’ye erişiminin işverenin tercihinin bağlı kalması düşünülemez. Bu nedenle, işverenin çalışanları adına kurduğu grup sağlık sigortalarında, sigortalılara ÖBYG sunulmasını engelleyen bir tercih hakkı tanınmamalı; bu tür sigortalarda ÖBYG taahhüdü içermeyen planların teklif edilmesine izin verilmemelidir.

Buna karşılık, “grup” niteliğinin bir aileden kaynaklandığı hâllerde durum farklı değerlendirilmelidir. Aile fertleri lehine kurulan sigortalarda karar verme yetkisi aile

içinde şekillendiğinden, aynı teminatlar için ÖBYG taahhütlü ve taahhütsüz planların alternatif olarak sunulması mümkün olabilmelidir.

Diğer yandan, ÖBYG sunma zorunluluğu, özel sağlık sigortasını zorunlu sigorta hâline getirmez. Zorunlu sigorta, sözleşme özgürlüğüne getirilen kanuni bir istisnadır ve sadece kanunla öngörülebilir.⁵⁵ Yönetmelik ise sigortacıya sözleşme kurma zorunluluğu getirmemekte, yalnızca sigortacının kurmayı teklif ettiği sözleşme seçenekleri arasında ÖBYG içeren bir alternatife de yer vermesini zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla sigortacı, risk değerlendirmesi sonucunda sözleşme kurmama iradesini korumalıdır ancak sözleşme kurma yönünde teklif sunacaksa, bu teklifler arasında mutlaka ÖBYG içeren bir plan bulunmalıdır.

Sonuç olarak, 2025 tarihli Yönetmelik ile ÖBYG, sigorta şirketlerinin takdirine bağlı bir ürün özelliği olmaktan çıkartılarak, 60 yaş altı kişiler için piyasaya sunulan sağlık sigortasının zorunlu bir unsuru hâline getirilmiştir. Kanaatimizce bu düzenleme ile sağlık sigortası piyasasında uzun vadeli güvencenin sağlanması ve kişinin sağlık sigortası güvencesinden mahrum kalmasının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Bu yönüyle hüküm, önceki dönemin esnek ve sigortacı takdirine dayalı yaklaşımından belirgin şekilde ayrılmakta ve sigortalı lehine sonuç doğuracak şekilde değiştirilmektedir.

4. ÖBYG'ye Hak Kazanma Koşulları

2013 tarihli Yönetmelik, ÖBYG'ye hak kazanma koşullarını büyük ölçüde sigorta şirketlerinin takdirine bırakmıştır. Yönetmelik ÖBYG'ye hak kazanma koşullarının sigortacının özel şartlarında belirlenebileceğini öngörmüştür [m.7/f.1/c.3]. Bu durum şirketlerin özel şartlarında birbirinden farklı değerlendirme ölçütleri aramasına sebebiyet vermiştir.

2025 tarihli Yönetmelik ÖBYG'nin kazanılmasına ilişkin asgari ve fakat bağlayıcı koşulları belirlemekte ve bu bakımdan piyasayı yeknesaklaştırmaktadır. Yönetmeliğin öngördüğü bu koşullar sigortalı lehine yumuşatılabilir; ancak sigortalı aleyhine ağırlaştırılmaz [m.7/f.2/c.2]. Sigortacı kendisi ile sağlık sigortası kurmak isteyen kişiye ilk önerdiği sözleşmede ÖBYG'ye ilişkin bilgileri ve değerlendirme koşullarını açıkça belirtmek ve bu kriterleri sonraki dönemlerde değiştirmemekle yükümlüdür [m.7/f.4]. Koşullar aşağıda ayrı ayrı irdelenecektir.

⁵⁵ Konu hakkında bkz. **OMAĞ, Merih Kemal**, "Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış", "Zorunlu Sigortalar Paneli", Tebliğler - Tartışmalar, 19 Kasım 1993, Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul 1994, s. 28-29; **ÜNAN, Samim**, "Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri", "Zorunlu Sigortalar Paneli", Tebliğler - Tartışmalar, 19 Kasım 1993, Sigorta Hukuku Türk Derneği, İstanbul 1994, s. 44 vd.; **ÜNAN, Samim**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt II, Zarar Sigortaları*, On İki Levha, İstanbul, 2016, s. 409-411.

a. Yaş Koşulu

Özel sağlık ve tamamlayıcı sağlık sigortası kurulurken sigortacı 60 yaşını doldurmamış kişilere ÖBYG taahhüdü içeren sözleşmeler sunmakla yükümlüdür [m.7/f.1/c.1]. Görüleceği üzere, 60 yaş ÖBYG hakkı kazanılmasının azami yaşı değil ÖBYG taahhüdü içeren sözleşme sunulmasının azami yaşıdır. Diğer bir ifadeyle, 58 yaşındaki kişi tamamlayıcı sağlık sigortası kurmak istediğinde sigortacı aşağıda açıklanacağı üzere üç yıl kesintisiz sözleşme kurulduğunda sigortalının 61 yaşını dolduracağı gerekçesiyle ÖBYG taahhüdü içeren sözleşme önermekten kaçınamaz. Sigortalı bu yönde teklif 60 yaş öncesinde sunulmak kaydıyla ÖBYG taahhüdü içeren sağlık sigortası kurma hakkına 65 hatta 70 yaşında da kavuşabilecektir.

Şirket bir kere ÖBYG taahhüdü içeren sözleşme önerdiğinde, bu koşullar karşılanana kadar sözleşme kurma önerisinde bulunma zorunluluğunda olup olmadığı belirsizdir. Sağlık sigortası zorunlu bir sigorta türü olmadığından, kural olarak sigortalının sözleşme kurma zorunluluğu yoktur. Ancak sigortalı henüz ÖBYG'ye hak kazanmamış olsa bile, yenileme döneminde, sigortalının kanundan doğan haklı bir sona erdirmeye sebebi bulunmadıkça (örneğin sözleşme öncesi ihbar külfetinin ağır ihlali, prim temerrüdü gibi), sigortalının yenilemeyi reddedip reddedemeyeceği tartışmalıdır. Yönetmeliğin amacı, sigortalıyı ÖBYG'ye giden süreçte korumak olduğundan, sigortalının salt sağlık durumunda kötüleşme gerekçesiyle yenilemeyi reddetmesinin ÖBYG sistematığı ile bağdaşmadığı kanaatindeyiz.⁵⁶ Ancak sigortalının, ÖBYG kazanılınca kadar belirli hastalıkları teminat dışı bırakması veya sınırlandırması mümkündür; bu durum planın tamamının değişmesi anlamına gelmediği ölçüde kesintisiz sigortalılığa engel teşkil etmeyecektir.

b. En Az Üç Yıl Aynı Planla Kesintisiz Sigortalılık

ÖBYG kazanmanın koşullarından biri, sigortalının aynı plan kapsamında kesintisiz en az üç yıl sigortalı olmasıdır. Diğer bir ifadeyle sigorta sözleşmesi en az aynı planla üç yıl Yönetmelik anlamında yenilenmelidir. Yönetmelik yenileme dönemleri arasında en fazla bir aya kadar süre geçmesi hâlinde de sağlık sigortasında kesinti yapılmadığını öngörmektedir [m.7/f.1/b.(a)].⁵⁷

⁵⁶ Konu hakkında ayrıca bkz. **ÜNAN, Samim**, *Sigorta Tüketici Hukuku*, On İki Levha, İstanbul 2016, s. 42; **SÜZEL**, s. 937.

⁵⁷ İstanbul BAM 45. HD'nin 19/10/2022 tarihli kararına konu olayda; davacılar, 2009-2012 yılları arasında düzenlenen özel sağlık sigortası poliçeleri kapsamında ÖBYG'nin haksız şekilde kaldırıldığını, primlerde gerekçesiz artış yapıldığını ve bu suretle fazla prim ödediklerini ileri sürerek, ÖBYG haklarının iadesi ile maddi ve manevi tazminat talep etmişlerdir. Sigortacı, davacıların poliçe yenileme döneminde mevcut rahatsızlıkları bulunduğunu, primlerin poliçe özel şartlarına uygun olarak belirlendiğini, 4. yıl için yeni poliçe yapılmadığından ÖBYG hakkı doğmadığını savunmuştur. Yerel mahkeme, davacıların biri yönünden fibrokistik meme hastalığı ve hemoroidektomi rahatsızlıklarının poliçe öncesinde mevcut olduğu, beyan yükümlülüğünün (TTK m.1435) ihlal edildiği; bu nedenle sigortalının sürprim uygulamasının ve ÖBYG'yi tanımamasının haklı olduğu sonucuna varmıştır. Ayrıca davacıların 2012-2013 döneminden sonra poliçelerini yenilememeleri nedeniyle, "sözleşme serbestisi" ilkesi uyarınca mahkemece yeni bir sözleşme ilişki-

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği'nin 2025 tarihinde değişen metni; “yenileme”yi, poliçe bitiş tarihinden itibaren bir ay içinde sözleşmenin yenilenmesi olarak tanımlamaktadır [m.4/f.1/b.(k)]. Dolayısıyla bir sigorta döneminin bitiminden sonra bir ay içinde aynı planla yeni bir sözleşme kurulması hâlinde kesinti yaşanmış sayılmayacaktır.⁵⁸

Bu aşamada tartışılması gereken husus, sigortacının ilk ve ikinci yılların sonunda sözleşmeyi yenileme yükümlülüğünün bulunup bulunmadığıdır. Zira sağlık sigortası zorunlu bir sigorta değildir. Kanundan kaynaklanan bir sona erdirme sebebinin bulunmadığı durumda, sigortacının teminat kapsamını belirli ölçüde daraltma veya bazı rahatsızlıkları yeni dönem için hariç tutma imkânı bulunmaktadır. Sigortalının henüz ÖBYG kazanmadığı bu dönemde riziko bazlı değişiklikler yapılması, sözleşme serbestisi kapsamında değerlendirilmelidir. Ancak bu tür ayarlamaların “aynı planla yenileme” kavramını ihlal edip etmeyeceği ayrı bir yorum sorunu yaratmaktadır. Planın kapsamının teminatların yapısını oluşturan unsurlar (örneğin yatarak tedavi, ayakta tedavi, küçük cerrahi, kemoterapi, radyoterapi gibi tedavi türleri) üzerinden belirlendiği düşünüldüğünde, riziko bazlı bazı istisnaların yapılması (kanser hastalığının teminat dışında bırakılması) planın yapısını değiştirmeyebilir. Bu nedenle aynı planla yenileme yalnızca teminat türleri üzerinden değerlendirilmeli; rahatsızlık bazlı kısıtlamalar, plan değişikliği olarak yorumlanmamalıdır.

sinin kurulamayacağı, manevi tazminat koşullarının (TBK m.58) da oluşmadığı gerekçesiyle asıl ve birleşen davaların reddine karar vermiştir. İstinaf incelemesinde, davacı vekilinin “*birlikli raporunda bazı davacılar lehine ÖBYG hakkının tanınması gerektiği yönünde tespitler bulunduğu*” savı değerlendirilmiş, ancak davacıların poliçeyi yenilememeleri nedeniyle bu hakkın geçmişe dönük olarak tesis edilemeyeceği kabul edilmiştir. BAM, fazladan prim alındığı veya hukuka aykırı sürprim uygulandığına ilişkin kanıt bulunmadığını, manevi tazminat koşullarının da gerçekleşmediğini belirterek istinaf başvurusunu reddetmiştir. Bu karar; ÖBYG'nin bir “otomatik hak” olmadığını, poliçenin kesintisiz biçimde sürdürülmesi ve özel şartlarda öngörülen kriterlerin gerçekleşmesi durumunda kazanılabileceğini teyit etmektedir, bkz. **İstanbul BAM, 45. HD, 2022/1206 E. 2022/1173 K., 19/10/2022 T.** (Lexpera, e.t. 10/12/2025).

⁵⁸ 2019'da verilen İstanbul BAM 17. HD kararında; özel sağlık sigortası poliçesinin prim ödenmemesi nedeniyle iptali ve ÖBYG'nin sona erip ermeyeceği hususlarını değerlendirilmiştir. Davacılar, 2001 yılından beri “limitsiz sağlık sigortası” poliçesiyle sigortalandıklarını, davalı sigorta şirketinin poliçelerini 4/5/2011 tarihinde prim borcu gerekçesiyle haksız biçimde feshettiğini ileri sürmüştü; ÖBYG kapsamındaki haklarının korunmasını ve poliçelerin ek prim veya muafiyet uygulanmaksızın aynı şartlarla yenilenmesini talep etmişlerdir. Davalı sigorta şirketi ise, poliçedeki özel şartlarda “**Prim borcunun ödenmemesi veya herhangi bir nedenle sigortalılığın kesintiye uğraması hâlinde ömür boyu yenileme garantisinin sona ereceği**” şeklinde bir yer aldığını, davacıların 16/3/2011 vade tarihli taksiti ödemediklerini, bu nedenle poliçenin 4/5/2011 tarihinde kendiliğinden iptal edildiğini savunmuştur. Yerel mahkeme, sigorta sözleşmesinden doğan taleplerin iki yıllık zamanaşımına tabi olduğu gerekçesiyle davayı reddetmiştir. BAM 17. HD, poliçede yer alan ÖBYG'nin, sigortalının prim yükümlülüğünü düzenli olarak yerine getirmesi ve sigortalılıkta kesinti olmaması koşuluna bağlı olduğunu; sigortalının prim ödememesi sebebiyle sigorta ilişkisinin kesintiye uğraması hâlinde, yenileme garantisinin sona ereceğini vurgulamıştır. Bu gerekçeyle davacı tarafın istinaf başvurusu reddedilmiştir, bkz. **İstanbul BAM 17. HD, 2019/1370 E. 2019/1715 K. 3/10/2019 T.** (Lexpera, e.t. 10/12/2025).

c. Tazminat Prim Oranı Koşulu

2025 tarihli Yönetmelik uyarınca ÖBYG'ye hak kazanılması için gereken bir diğer koşul üç yıllık dönemde ödenen toplam tazminatların alınan toplam prime oranının %80'in altında kalmasıdır [m.7/f.1/b.(a)]. Hükmün sözü, değerlendirmenin yıllık bazda değil, üç yılın sonunda yapılacağını göstermektedir. Bu nedenle üçüncü yılın sonunda tazminat/prim dengesinin sağlanamaması, sigortacının ömür boyu yenileme taahhütlü sözleşme önerme yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Diğer bir ifadeyle, dördüncü yılın sonunda yapılacak yeni değerlendirmede, geriye doğru son üç yıllık sigorta dönemi esas alınmalı ve dengenin %80'in altına düşüp düşmediği yeniden belirlenmelidir.

Bu koşulun işleyişi çeşitli örneklerle açıklanabilir. Sigortalının ilk yılda geçirdiği ciddi bir ameliyat nedeniyle sigortacının yüksek tazminat ödemesi, ikinci ve üçüncü yıllarda ise oldukça düşük sağlık giderleriyle devam edildiği bir durumda, ilk yıldaki olağanüstü harcama sonraki iki yılın düşük maliyetleriyle dengelenebilir ve toplam tazminat/prim oranı %80'in altında kalarak sigortalı üçüncü yılın sonunda ÖBYG hakkı kazanabilir.

Buna karşılık, ilk üç yıl boyunca her yıl ortalamanın üzerinde tazminat ödenecek sağlık giderlerinin ortaya çıktığı bir senaryoda üç yıllık toplam oran %80'in üzerinde kalabilir. Ancak bu durumda dahi ÖBYG taahhüdü sona ermez. İzleyen yılın sonunda yapılacak yeni değerlendirmede ilk yıl hesaplamaadan düşülecek, son üç yıllık dönem bakılarak oran yeniden belirlenecektir. Örneğin sigortalı ilk yıl yüksek, ikinci ve üçüncü yıllarda orta düzeyde harcama yaratmış, dördüncü yılda ise düşük maliyetli bir dönem geçirmişse, dördüncü yıl sonunda son üç yılın toplamı %80'in altına düşebilir ve sigortalı bu dönemde ÖBYG'ye hak kazanabilir.

Tazminat/prim oranının üç yıllık toplam sigorta dönemi üzerinden %80 sınırına bağlanması, normal ekonomik koşullarda makul görünse de yüksek enflasyonun yaşandığı dönemlerde önemli sorunlar doğurabilir. Bunun temel nedeni, primlerin geçmiş yıllardaki nominal tutarlarıyla tazminatların güncel sağlık hizmeti maliyetleri arasında zaman içinde oluşan belirgin farklılıktır. Yüksek enflasyon dönemlerinde ilk yıllarda ödenen primler üçüncü yıl gerçekleşen sağlık hizmeti maliyetlerine kıyasla çok düşük kalabilir. Buna karşılık, aynı kişi için ödenen tazminatlar cari yılın fiyatlarıyla hesaplandığından çok daha yüksek görünür. Sonuç olarak, önceki dönemde ödenen prim miktarı enflasyon nedeniyle eridiği için tazminat/prim oranı gerçek risk düzeyini yansıtmayan şekilde %80'in üzerinde çıkabilir. Bu durumda, sigortalının sağlık durumunda herhangi bir kötüleşme olmadığı hâlde, sadece ekonomik koşullar sebebiyle ÖBYG kazanma şartını sağlayamaması mümkündür. Örneğin, sigortalı ilk yıl oldukça düşük bir prim ödemiş ancak üçüncü yıl gerçekleşen tıbbi tedavi enflasyon nedeniyle yüksek kalmış olabilir.

Ne var ki tazminat/prim dengesinin beher sigorta dönemi için ayrı ayrı değil üç yıllık sigorta dönemi için yapılması daha yerindedir. Zira söz gelimi tazminat/prim oranı ilk yıl %40, ikinci yıl %50 ve fakat üçüncü yıl %150 olduğu durumda arka arkaya üç yıl bu denge sağlanmış olmayacak ve ÖBYG değerlendirmesi için üç yıllık değerlendirme süresi yeniden başlayacaktır. Bu örnekten de görüleceği üzere 2025 tarihli Yönetmelikte benimsenen üç yıllık kümülatif değerlendirme her hâlükârda daha yerinde bir yaklaşımdır.

d. Yönetmelikte Öngörülen Koşulların Değiştirilmesi

2025 tarihli Yönetmelik ile değişen Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.2 uyarınca, Yönetmelik ÖBYG'nin asgari koşullarını içermekte ve ÖBYG koşulları özel şartlarda Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliğinden farklı olarak ancak sigortalı lehine olacak şekilde belirlenebilmektedir. Görüleceği üzere, Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği tek taraflı değişiklik yapılmasına imkân tanımaktadır. Şirket 60 yaş koşulunu özel şartlarında 55 yaş olarak öngörmez ancak 65 yaşa kadar herkese ÖBYG taahhüdü içeren sözleşme sunabilir. Aynı şekilde 3 yılı kesintisiz sigortalılık koşulunu 5 yıla çıkartmaz ancak 2 yıla indirebilir; tazminat prim oranını %80'in altına indiremez ve fakat %100 olarak belirleyebilir.

Yönetmelik hükümlerinden anlaşıldığı üzere sigortacı; teminat kapsamı hakkında değerlendirme yapma hakkı saklı kalmak kaydıyla; ÖBYG'ye hak kazanılması bakımından özel şartlarında başkaca ek koşul arayamaz. Örneğin sigortalının tıbbi incelemeden geçmesinin talep edilmesi ÖBYG'ye hak kazanılması koşulu olarak değil, hak kazanılan ÖBYG'nin kapsamının belirlenmesi bakımından önem arz edecektir. Zira Yönetmelik m.7/f.4'te yer verilen koşulların sağlanması ÖBYG verilmesinin yegâne koşuludur. Sigortacı bu koşulları sağlayan kişilere ÖBYG vermekten imtina edemeyecektir [m.7/f.6/c.3].

5. Ömür Boyu Yenileme Garantisine İlişkin Sigortacı Tarafından Yapılacak Değerlendirme

2013 tarihli Yönetmelik m.7/f.2, sigortacıya ÖBYG taşıyacak sözleşmenin teminatlarını ve primini belirlerken, “geçmiş sigortalılık dönemindeki sağlık durumunu ve bundaki gelişmeleri” dikkate alma yetkisi tanımaktaydı. Hüküm ayrıca, sigortalının mevcut veya riskli hastalık ve rahatsızlıkları bakımından, özel şartlarda öngörülecek oranda hastalık ek primi uygulanmasına, teminata ilişkin sigorta bedelinin düşürülmesine, sigortalı katılım payının artırılmasına veya belirli rahatsızlıkların teminat kapsamının dışında bırakılmasına imkân tanıyordu. Düzenlemenin sözünden, bu değerlendirmenin ÖBYG'nin verilir verilmeyeceği üzerinde nasıl bir etkisi olacağı açıkça ortaya konulmamıştı. Diğer bir ifadeyle sigortacının, tıbbi ve aktüeryal değerlendirmeye dayanarak ÖBYG vermekten kaçınma yönünde takdir yetkisine sahip olup olmadığı 2013 tarihli Yönetmelik uyarınca belirsizdi.

2025 yılında değişen hâliyle Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.6, ilk bakışta 2013 tarihli düzenlemenin tekrarı görünümündedir. Sigortacı yine ÖBYG veren ilk sözleşmenin teminatlarını ve primini belirleyebilmek için geçmiş sağlık durumunu ve bu durumdaki gelişmeleri dikkate alabilecek; riskli kabul edilen hastalıklar bakımından ek prim, sigorta bedelini sınırlama, katılım payında artışa gitme veya teminat dışı bırakma gibi hakka sahip olacaktır. Ancak aynı fıkranın son cümlesinde yer alan “*Ancak şirket, dördüncü fıkra uyarınca sunduğu şartları taşıyan sigortalıya ömür boyu yenileme garantisi vermekten kaçınamaz*” ibaresi, bu hükmün işleyişi bakımından açıklık sağlamıştır. Artık sigortacının yapacağı tıbbi ve teknik değerlendirme, ÖBYG’nin verilip verilmeyeceğine ilişkin bir “eleme aracı” olarak değil, verilmesi zorunlu olan ÖBYG’li ilk sözleşmenin teminat yapısını ve prim düzeyini belirlemeye yönelik bir araç olarak anlaşılmalıdır.

2013 tarihli Yönetmelik ile 2025 tarihli Yönetmelik arasındaki esaslı ayrışma ortaya konulduğunda; yürürlükteki düzenlemenin, sigortacının geçmiş sağlık verilerini kullanarak hem teminat içeriğini hem de fiilen ÖBYG verilip verilmeyeceğini belirlemesine elverişli, daha “açık uçlu” bir düzenleme öngörmektedir. 2025 tarihli Yönetmelik ise aynı teknik değerlendirme yetkisini muhafaza etmekle birlikte; m.7/f.5’te öngörülen objektif koşulların sağlanması hâlinde ÖBYG verilmesini sigortacı bakımından zorunlu hâle getirmekte ve de m.7/f.6’yı bu zorunluluğun içeriğinin belirlenmesi bakımından belirleyici kılmaktadır. Başka bir ifadeyle, sigortacı geçmiş sigortalılık dönemine ilişkin tıbbi verileri esas alarak prim ve teminatı şekillendirebilecek; ancak artık bu değerlendirme sonucunda, koşulları sağlayan sigortalıya ÖBYG tanınamama imkânına sahip olmayacaktır. Değerlendirme artık “ÖBYG’yi verip vermemeye” noktasında değil, “ÖBYG’nin hangi kapsam ve mali şartlarla verileceği” hakkında yapılacak; objektif kazanma şartlarını sağlayan sigortalı yönünden ÖBYG, şirket politikasına bağlı bir tercih olmaktan çıkıp, Yönetmelik’ten doğan bir hakkın zorunlu olarak tanınması anlamına gelecektir.

Sigortacıya teknik değerlendirme yapma yetkisi tanınması ÖBYG ile kurulacak sigorta sözleşmesinin kapsamını ve teminat içeriğini boşaltacak şekilde kullanılmamalıdır. Teminata getirilen kısıtlamalar dürüstlük kuralına uygun ve sigortacılık tekniği açısından gerekçelendirilmiş olmalıdır. Sözgelimi sigortalının üç yıllık kesintisiz sigortalılık döneminde hipertansiyon tedavisi görmüş olması hâlinde ÖBYG hakkı tanırken kardiyoloji ile ilgili tüm hastalıkların genel bir şekilde kapsam dışında bırakılması yerinde midir? Yönetmelik bu bakımdan düzenleme öngörmemektedir. Yönetmelik m.7/f.6’da yer verilen “teminat dışında bırakabilir” ibaresi ilk bakışta sigortacının geniş bir takdir yetkisine sahip olduğu izlenimini doğurmaktadır.⁵⁹ Ne

⁵⁹ 2019 yılında verilen Yargıtay 17. HD kararında, grup sağlık sigortasından bireysel sağlık sigortasına geçişte ÖBYG’nin kapsamı ile sigortacının muafiyet uygulama ve cayma hakkı sınırlarını değerlendirmiştir. Dava-

var ki bu takdir yetkisi, sigorta hukukunun genel ilkeleri ve sağlık sigortasından beklenen teminatın işlevi göz önünde tutulduğunda sınırsız şekilde kullanılabilecek bir yetki olmamalıdır. Öncelikle, sigortacının belirli bir rahatsızlık (örneğin hipertansiyon) geçmişini gerekçe göstererek kardiyoloji branşına ilişkin tüm tedavileri, teşhis işlemlerini ve acil müdahaleleri toptan kapsam dışında bırakması, sağlık sigortası planının amaç ve bütünlüğünü zedeleyici niteliktedir. Zira bu denli geniş kapsamlı bir istisna, sigorta teminatını fiilen işlevsiz hâle getirerek ÖBYG'nin öngörülme amacına aykırı bir sonuca yol açabilir. Bu nedenle sigortacının yapabileceği müdahalenin, ancak sigortalının sağlık geçmişi ile makul, ölçülü ve doğrudan bağlantılı olması; belirli risklere yönelik sınırlı istisnalarla yetinilmesi gerekir. Aksi yöndeki uygulamalar hem dürüstlük kuralı hem de sağlık sigortasının teminat yapısı bakımından kötüye kullanım teşkil edebilecektir.

6. ÖBYG Kazanılması Sonrasında Sağlık Sigortasının Kapsamı

2025 tarihinde değişen Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.7, ÖBYG hakkını kazandıktan sonraki döneme ilişkin 2013 tarihli Yönetmelik m.7/f.3 ile hemen hemen benzer düzenleme öngörmektedir. Diğer bir ifadeyle 2025 tarihli Yönetmelik ile ÖBYG'nin sonuçlarına ilişkin önemli bir değişiklik yapılmamıştır. Düzenleme, ÖBYG'nin işlevini güvence altına almak amacıyla sigorta şirketinin sigorta sözleşmesinin teminat yapısını sigortalı aleyhine değiştirmesini yasaklamaktadır. Aşağıda üç temel yasak, örneklerle birlikte izah edilecektir.

a. Teminatın Daraltılması, Limitin (Sigorta Bedelinin) Düşürülmesi ve Katılım Payının Artırılması Yasağı

2025 tarihli Yönetmelik, ÖBYG kazanıldıktan sonra ortaya çıkan hastalıklar gerekçe gösterilerek: [1] sigorta teminatının kapsamının daraltılamayacağını, [2] teminata ilişkin sigorta bedelinin düşürülemeyeceğini, [3] sigortalının katılım payının artırılmayacağını, [4] özel şartlarda sigortalı aleyhine değişiklik yapılamayacağını açık biçimde düzenlemektedir.⁶⁰

cılar, uzun yıllardır aynı sigorta şirketi nezdinde sigortalı olduklarını ve 28/3/2007 tarihinde ÖBYG hakkı kazandıklarını; ancak poliçelerinin grup sağlık sigortası kapsamından bireysel sağlık sigortasına aktarılması sırasında önceden mevcut olmayan sınırlamalar getirildiğini ileri sürerek, bu garantinin aynı şartlarla sürdürülmesi gerektiğini iddia etmişlerdir. Davalı sigorta şirketi ise, imzalanan sözleşmede yer alan “*Bu sertifikada adı geçen kişilerin, ömür boyu yenileme garantisi almış oldukları tarihten önceki her türlü rahatsızlığı ve hastalığı ile ilgili ek prim ya da muafiyet hakkı sigorta şirketinde saklıdır*” hükmüne dayanarak, bu garantiye rağmen önceden mevcut hastalıklar yönünden muafiyet uygulama hakkının korunduğunu savunmuştur. İlk derece mahkemesi davanın reddine karar vermiş, Yargıtay 17. HD de bu kararı onamıştır. 17. HD, TTK m.1423 uyarınca poliçede yazılı şartlara sigortalı tarafından 14 gün içinde itiraz edilmemesi hâlinde bu şartların geçerli hâle geleceğini değerlendirmiş ve dolayısıyla sigortacının poliçede açıkça düzenlenen muafiyet klopuna dayanmasının hukuka uygun olduğunu belirtmiştir. Bu kapsamda, ÖBYG'nin mutlak ve koşulsuz bir taahhüt oluşturmadığı, poliçede belirtilen istisna ve muafiyet hükümleriyle sınırlı olarak geçerli olduğu vurgulanmıştır, bkz. **Yargıtay 17. HD, 2016/7249 E. 2019/9573 K., 17/10/2019 T.** (Lexpera, e.t. 10/12/2025).

⁶⁰ Konu hakkında bkz. **ÜNAN**, Cilt III, s. 484; **SÜZEL**, s. 956-957.

Bu hükmün amacı, sigortalının ÖBYG kazandığı tarihte sahip olduğu sigorta himayesinin ve teminatın kapsamının daha sonra zayıflatılmasını engellemektir.

Sigorta teminatının doğrudan ve dolaylı daraltılması söz konusu olabilir. Sigortalının, ÖBYG kazandığı tarihte ayakta ve yatarak tedavi teminatlarının her ikisine de sahip olduğu sigorta sözleşmesinde ÖBYG kazanıldıktan sonra sigortalının diz protezi ameliyatı geçirmesi üzerine, sigortacının ortopedik cerrahiyi tamamen kapsam dışında bırakması sigorta teminatının doğrudan daraltılmasıdır ve bu durum Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.7'nin 2025'te değişen hükmüne aykırıdır. Zira ortopedik cerrahi teminatı, poliçede var olan bir teminatır ve sigortalının ÖBYG'ye hak kazandıktan sonra ameliyat olması, bu teminatın kaldırılması gerekçesi olamaz.

Sigortacı, “yatarak tedavi teminatı devam etmektedir” demekle birlikte ÖBYG hakkı kazanıldıktan sonra anlaşmalı hastane listesinden belirli büyük hastaneleri çıkartması dolaylı değişiklik sayılabilecektir. Sigortalının sağlık hizmetine fiilî erişimi daraltılmış olabilecektir. Bu uygulama, aslında sigortalı açısından katılım payını fiilen yükselten bir özel şart değişikliği niteliğindedir. Örneğin sigortalı, beş yıldır düzenli olarak aynı kardiyoloji uzmanından hizmet aldığı hastane anlaşmalı hastaneler listesinden çıkartılırsa önceki dönemde anlaşmalı hastane için ödediği %20 katılım payı %40 ya da %60'a çıkabilecektir. Bu durum ÖBYG kazanıldıktan sonra sigortacının teminat kapsamını daraltma yasağının dolanılması anlamına gelebilecektir.

ÖBYG kazanıldıktan sonraki dönemde sigortacının, yeni bir “tıbbi gereklilik kısıtası” getirerek, fizik tedavi teminatını yalnızca MR görüntülemesinde belirli bulguların mevcut olması şartına bağlaması da dolaylı daraltma kapsamında değerlendirilebilecektir. Zira fizik tedavi hâlen teminat içindedir ancak hekim tarafından gerekli görülmesine rağmen MR'da getirilen bulguların çıkmaması sigortalının teminattan yararlanamaması anlamına gelebilecektir.

2025 tarihli Yönetmelik, ÖBYG hakkı kazanıldıktan sonra teminat limitinin düşürülemeyeceğini de öngörmektedir. Sigortacının ödeme yükümlülüğü sigorta bedeli ile sınırlıdır. Her bir riziko için farklı sigorta bedeli öngörülmesi mümkündür. Söz gelimi yatarak tedavi limiti için anlaşmalı hastanelerde sınırsız ayakta tedavi teminatı için yıllık 25.000 TL'lik iki farklı sigorta bedeli poliçede öngörülebilir. Hatta bazı rahatsızlıklar için yatarak tedavide de farklı sigorta bedelleri belirlenmesi mümkündür; örneğin meme kanseri ve ona bağlı tedaviler için yıllık 50.000 TL'lik bir sigorta bedeli öngörülmesi gibi. Yönetmelik m.7/f.7 ÖBYG'ye hak kazanıldıktan sonra bu sigorta bedellerinin sigortalı aleyhine daraltılamayacağını öngörmektedir. Ancak enflasyonun yüksek olduğu ve sağlık hizmeti maliyetlerinin yıllık bazda yüksek oranlarda arttığı bir ortamda, poliçedeki parasal limitlerin değiştirilmeksizin aynı tutarda muhafaza edilmesi, hukuken sigorta bedelini düşürme yasağına aykırı olmasa da, ekonomik açıdan aynı etkinin doğmasına yol açmaktadır. Verilen örnekte meme

kanseri teminatı için sonraki yıllarda sigorta bedelinin 50.000 TL olarak muhafaza edilmesi bu teminatın içeriğini boşaltacaktır. Yönetmelik sigorta bedelinin dolaylı azaltılması bakımından herhangi bir çözüm öngörmemektedir.

2025 tarihli Yönetmelik ÖBYG hakkı kazanıldıktan sonra “sigortalı katılım payının” arttırılamayacağını öngörmektedir. Katılım payı, sigorta hukukunda, sağlık giderinin belirli bir oranının sigortalı tarafından karşılanması; kalan kısmın sigortacı tarafından ödenmesi şeklinde işleyen bir mekanizmadır. Özellikle ayakta tedavi teminatlarında yaygın olarak %10 ilâ 30 seviyelerinde uygulanmaktadır. ÖBYG’nin kazanılmasından önce poliçede %10 olarak belirlenmiş katılım payının izleyen dönemlerde %30’a çıkartılması, teminat kapsamını fiilen daraltacağı için yasaklanmıştır. Yasağın mantığı, ÖBYG’nin sigortalıya, sağlık risklerinin ağırlaştığı dönemlerde dahi aynı koşullarla sigorta güvencesinin devam edeceği yönünde bir beklenti yaratmasıdır. Bu nedenle sigortacının riziko artışını “katılım payını yükselterek” sigortalıya yansıtması Yönetmelik tarafından açıkça engellenmiştir.

2025 tarihli Yönetmelik, ÖBYG kazanıldıktan sonra sigorta poliçesinde yer verilen özel şartlarda sigortalı aleyhine değişiklik yapılamayacağını da öngörmektedir.⁶¹ Diğer bir ifadeyle ÖBYG’nin kazanılmasından sonra poliçe metni bir nevi sigortalı aleyhine değişiklik yapılamayacak şekilde “donmuş” hâle gelmektedir. Özel şartlar, teminatın kapsamını, istisnaları, teminat dışı kalan hâlleri, sigortacının ve sigorta ettirenin hak ve yükümlülüklerini belirler. Bu nedenle özel şartlarda yapılacak küçük değişiklikler bile fiilen sigorta teminatının daraltılmasına yol açabilir. Söz gelimi, ÖBYG kazanıldığı tarihte poliçede bulunmayan “ön onay” sürecinin özel şartlarla sonradan eklenmesi, belirli tanılarda yalnızca anlaşmalı tesislerde tedavi şartı getirilmesi gibi durumlar sigortalının teminata erişimini güçleştirdiği ölçüde sigortalı aleyhine özel şart değişikliği olarak yorumlanabilecektir. Yönetmelik, bu tür değişiklikleri doğrudan yasaklayarak suretiyle, ÖBYG’nin yalnızca sözleşmenin yenilenmesine ilişkin bir taahhüt olmasını değil, verilen teminatın içeriğinin korunmasını da sağlamaya çalışmaktadır.

b. Hastalık Ek Priminin Yasaklanması

ÖBYG’nin kazanılmasının en önemli sonuçlarından biri, sigortacının sigortalının sağlık durumunda hastalığın kronikleşmesi gibi sonradan meydana gelen değişiklikleri prim artışı gerekçesi olarak kullanamamasıdır. 2025 tarihli Yönetmelik ile değişen Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.7(b), bu hususu açık biçimde düzenlemekte ve ÖBYG kazanıldıktan sonra hastalık ek primine gidilmesine izin vermemektedir. Örneğin diyabet hastalığı için bir sonraki sigorta dönemine ek prim yansıtılması Yönetmelik düzenlemesine aykırı olacaktır.

⁶¹ Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.2.

ÖBYG, kişiye özgü sağlık rizikosunu nedeniyle prim artışı yapılmasını yasaklasa da, sigortacının genel portföy dengesi veya sağlık enflasyonu gibi tüm sigorta ettirenleri etkileyen objektif nedenlere dayalı prim arttırımına gitmesine ise engel teşkil etmeyecektir. Bu kapsamda tüm sigortalılar için uygulanacak genel bir prim artışı; örneğin tıbbi enflasyon nedeniyle %20 oranında artış; Yönetmelik düzenlemesine aykırılık teşkil etmez.

Her ne kadar güncel Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.7/b.(b) uyarınca ÖBYG kazanıldıktan sonra hastalık ek primi uygulanması kesin biçimde yasaklanmış olsa da, uygulamada sigortacıların bu yasağı dolaylı yöntemlerle aşmaya çalıştığı görülmektedir. Sağlık maliyetlerinin özellikle yüksek enflasyon dönemlerinde olağanüstü artış göstermesi, şirketlerin genel prim artışına gitmesini kaçınılmaz hâle getirmekte; ancak bazı şirketler bu zorunlu ayarlamayı, sigortalının bireysel sağlık geçmişiyi açık bir şekilde olmasa da ilişkilendirerek fiilen ek prim niteliği taşıyan artışlar yapmaktadır. ÖBYG hakkını kaybetmek istemeyen sigorta ettirenler çoğu zaman bu gibi artışlara rağmen sözleşme kurma iradesini göstermek zorunda kalmaktadır. Hukuken sigorta ettirenin ellindeki tek çare yargı yoluna başvurup primin tenzilini istemektir.

Bu gibi artışlar Yönetmelik düzenlemesinin dolaylı aşılması anlamına gelecektir. “Genel artış” görünümü altında bireyselleştirilmiş ayarlamalar aslında objektif nitelikte değil subjektif niteliktedir. Bu durum hukuken hastalık ek priminin dolaylı olarak öngörülmesidir. Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.7/b.(c), tazminat/prim oranına bağlı ek prim uygulamalarını açıkça yasakladığından, bu uygulamaların hukuki geçerliliği bulunmamaktadır. Yönetmelik hükümleri bu gibi dolaylı uygulamalar bakımından sessizdir. Kanımızca bu sorun prim artış formülünün şeffaflaştırılması ile sağlanabilecektir. Şirketler prim artışını belirlerken, genel enflasyonu, tıbbi maliyet artış endekslerini ayrı ayrı göstermekle yükümlü kılınabilir. Bu ayrıştırmanın zorunlu hâle getirilmesi, kişiye özel artışların “genel artış” içinde gizlenmesini önemli ölçüde engelleyecektir. Bu gibi uygulamaların daha sıkı bir denetimle de önüne geçilmesi mümkündür. Sigorta şirketlerinin prim artışlarını SEDDK’ya gerekçeli tablolar ile bildirme yükümlülüğünün güçlendirilmesi ve özellikle ÖBYG kapsamındaki sözleşmelerde bireysel artış yapıp yapılmadığının denetimini sağlayabilecektir. Kanımızca mevcut düzenleme, dolaylı yollarla bireyselleştirilmiş prim artışı yapma imkânını tamamen engellemektedir. Bu nedenle, prim artış yöntemlerinde şeffaflık sağlanması için düzenleme yapılması yerinde olacaktır.

c. Tazminat/Prim Oranına Dayalı Ek Prim Uygulama Yasağı

2025 tarihli Yönetmelik uyarınca yürürlüğe girecek olan Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.7/b.(c), ÖBYG kazanıldıktan sonraki dönemde sigortacının tazminat/prim oranına bağlı olarak ek prim uygulamasını yasaklamaktadır. Bu düzenleme,

bir üst başlıkta izah edilen “hastalık ek priminin yasaklanmasından” farklı olarak, sigortalının geçmiş dönem kullanım sıklığına veya tazminat yüküne dayalı bireysel-leştirilmiş prim hesaplamasını tümüyle ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır. Dolayısıyla söz konusu yasak, yalnızca belirli bir hastalığa özgülenmiş ek primleri değil, sigortalının sağlık hizmetlerinden “yoğun” yararlanmış olmasını gerekçe gösteren tüm ek prim uygulamalarını kapsar. ÖBYG ile amaçlanan yalnızca hastalık temelli riziko değerlendirmesini değil, aynı zamanda sigortalının geçmiş dönem tazminat yükünün gelecekteki fiyatlandırmayı olumsuz etkilemesini de önlemeye yöneliktir. Böylece, ÖBYG kazanmış bir sigortalının önceki dönemlerde yaptığı ve sigortacı tarafından tazmin edilen sağlık harcamaları prime yansıtılamayacaktır.

Yukarıda açıklandığı üzere tazminat/prim oranı yalnızca ÖBYG hakkı kazanılmadan önce önem arz edecektir. Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.5/b.(b) uyarınca, sigortalının son üç yıllık dönemdeki tazminat/prim oranının %80’in altında kalması, ÖBYG için kazanma şartlarından biridir. Ancak sigortalı ÖBYG’ye hak kazandıktan sonra, bu oran artık sigortacının bireysel fiyatlandırma aracı olmaktan çıkacaktır.

7. ÖBYG Kayıt Sisteminin Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi Nezdinde Tutulması

2025 tarihli Yönetmelik ile getirilen yeniliklerden biri, ÖBYG kazanmış sigortalıların bilgilerinin Merkez (“SBGM”) tarafından tutulacak resmî bir listeye kaydedilmesi zorunluluğudur (Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.7/f.10).

Sigorta şirketleri, sigortalının ÖBYG’yi kazandığı yeni sözleşmenin kurulmasından itibaren beş iş günü içinde ilgili bilgileri Merkeze iletmekle yükümlüdür. ÖBYG kazanıldıktan sonra veya öncesinde sigorta ettiren farklı sigortacı ile sözleşme kurabilir. Bu gibi geçiş işlemlerinde yeni şirkete de bir yükümlülük yüklenmiş ve şirketin Merkez kayıtlarını esas alarak sigortalının ÖBYG statüsünü sorgulamak ve bu statüye uygun şekilde işlem tesis etmesi gerektiği öngörülmüştür.

Bu düzenlemenin ÖBYG’nin hukuki güvencesini artıran, şirketler arası geçişlerde hak kayıplarını önleyen, uyuşmazlık çözümünde belirsizlikleri ortadan kaldıran önemli bir hüküm olduğu kanaatindeyiz.

2025 tarihli Yönetmelik ile getirilen bu düzenleme sonrasında ÖBYG’nin kazanıldığı tarihe ilişkin belirsizlik büyük ölçüde ortadan kalkacaktır. Zira bugün itibarıyla ÖBYG’nin ne zaman kazanıldığına ilişkin uyuşmazlıklar, şirketlerin kendi iç kayıtlarından hareketle çözümlenmektedir. Bu durum özellikle, ÖBYG’nin hangi sigorta döneminde kazanıldığı, kazanma koşullarının gerçekten sağlanıp sağlanmadığı gibi hususlarda belirsizlik doğurmaktadır.

Merkez nezdinde tutulacak kayıt sistemi, ÖBYG hakkının kazanıldığı tarih bakımından tek ve bağlayıcı bir referans noktası oluşturacaktır. Böylece hem sigortalı hem sigortacı bakımından hukuki güvenlik sağlanmış olacaktır.

Bugün itibarıyla ÖBYG bakımından en yoğun belirsizlik özellikle grup sigortalarındaki geçiş işlemlerinde ve grup sağlık sigortasından bireysel sağlık sigortasına geçişte gündeme gelmektedir. Zira sigorta şirketi değişikliklerinde sigortalının ÖBYG hakkı çoğu zaman tartışmalı hâle gelebiliyor, hatta bazı sigorta şirketleri kendi iç değerlendirmelerini ileri sürerek sigortalının mevcut ÖBYG statüsünü tanımayı yahut geçiş tarihinden itibaren bu hakkın verildiğini gündeme getirebiliyordu. Yönetmelikte öngörülen kayıt sisteminin bu sorunu büyük ölçüde çözeceği düşünülmektedir. Bundan böyle yeni şirkete geçişte sigortalının ÖBYG’ye sahip olup olmadığı Merkez kayıtlarından teyit edilecektir. Şirketler artık “bizde kazanmadınız” veya “önceki şirket yanlış değerlendirmiş” gibi gerekçelere dayanamayacaktır.

ÖBYG hakkı bakımından, hakkın kazanılma tarihi ve dolayısıyla kapsamı bakımından uyumsuzluklar gündeme gelebilmekteydi. ÖBYG kazanımına ilişkin resmî veri Merkez kayıtlarında bulunacak ve hakkın kazanılıp kazanılmadığı, kazanıldıysa hangi tarihte kazanıldığı tartışmalarının önüne geçilebilecektir.

8. Grup Sağlık Sigortalarında Ömür Boyu Yenileme Garantisi

Grup sağlık sigortaları bakımından ÖBYG hakkının kapsamı 2013 tarihli Yönetmelik ile de düzenlenmiştir. 2025 tarihli Yönetmelik m.8 ve m.9-A hükümleriyle bu konuyu yeniden ve daha sistematik biçimde düzenleyerek, grup sigortasında ÖBYG’nin niteliğini ve devamını daha kesin bir dille regüle etmeye çalışmıştır.

2025 tarihli Yönetmelik ile değişik Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.8/f.2 uyarınca, grup sağlık sigortası sözleşmelerinde ÖBYG taahhüdü içeren sözleşmeler ve garantinin kazanılma koşulları bakımından da yukarıda ayrıntılı olarak izah edilen Yönetmelik m.7 hükmünün uygulanacağı öngörülmüştür. ÖBYG, grup sigortalarında da, “planın” değil, her bir sigortalının kişiliğine bağlı bir hak niteliği taşımaktadır. Nitekim aynı grup içinde yer alan sigortalılardan bazıları, Yönetmelik m.7’de öngörülen koşulları sağlayarak ÖBYG kazanabilecek, diğerleri ise bu koşulları sağlayamadıkları için aynı zaman ve koşulda bu haktan yararlanamayabilmektedir. Zira ÖBYG her ne kadar grup sigortasında da verilmek zorunda olsa da grup düzeyinde kolektif bir güvence değil, kişi bazlı ve bireyselleşmiş bir yenileme hakkıdır. İşyeri çalışanları yararına kurulan bir grup poliçesinde, uzun süredir sigortalanan ve tazminat/prim dengesi olumlu seyreden bir çalışan ÖBYG hakkını üç sigorta dönemi içinde elde edebilecekken, aynı işyerindeki başka bir çalışanın bu hakkı henüz kazanamamış olması mümkündür.

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.8/f.2, grup sigortasındaki sigortalının ÖBYG’ye ilişkin kazanımlarının, sigortalının gruptan ayrılmasından sonra da sonuç doğuracağını açıkça düzenlemiştir. Diğer bir ifadeyle işten ayrılmakla birlikte grup sağlık sigortası o kişi bakımından sona erse de grup bünyesindeyken hak kazandığı ÖBYG hakkı belirli koşulların gerçekleşmesi hâlinde devam edecektir.

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.8/f.3, grup sigortasından ÖBYG hakkı kazanarak ayrılan sigortalıların, grup sağlık sigortası sözleşmesindeki özel şartlarda belirtilen süre içinde başvurmaları kaydıyla sigortalılıklarını aynı şirket nezdinde bireysel tarifelerden biriyle teminat altına alacağını ve bu durumda ÖBYG'nin devam edeceğini öngörmektedir. Bu düzenleme, önceki dönemde “ettirilebilirler / ettirilmeyebilirler” şeklinde yorumlanabilen ifadelerin yarattığı belirsizliği ortadan kaldırmakta ve sigortalının talebi üzerine bireysel poliçeye geçişin sigortacı tarafından reddedilemeyeceği sonucunu doğurmaktadır.

Örneğin, bir bankada çalışırken işveren tarafından kurulan grup sağlık sigortası kapsamında ÖBYG kazanmış bir sigortalı, işten ayrıldıktan sonra, özel şartlarda öngörülen süre içinde aynı sigorta şirketine başvurarak bireysel sağlık sigortası talep ederse, şirketin bu kişiye en azından aynı planı içeren veya aynı plan bulunmuyorsa buna en yakın planı içeren bireysel bir poliçe sunması gerekir. Bu poliçede, ÖBYG'ye ilişkin haklar kesintisiz şekilde devam edecek; sigortalı, grupta elde ettiği yenileme güvencesini bireysel sözleşmeye taşımış olacaktır.

Bu noktada özel şartlarda öngörülen başvuru süresinin uzunluğu önem taşımaktadır. Uygulamada bu sürenin çoğu kez bir ay olarak belirlendiği gözlemlenmektedir. İşten istemi dışında ayrılan, aynı anda yeni iş arayan veya sağlık sorunlarıyla meşgul bir sigortalı bakımından, bir aylık sürenin ÖBYG gibi uzun vadeli bir hakkın korunması için oldukça kısa olduğu söylenebilir. Kanaatimizce, bu sürenin Yönetmelikte açık ve makul bir süre olarak öngörülmesi ve sigortalı lehine yorum ilkesinin bu alanda da gözetilmesi gerekmektedir. Kanımızca grup sağlık sigortasından ayrılan sigortalıya ne kadar zaman içinde başvurması gerektiği ve bireysel sözleşme kurduğu takdirde mevcut haklarıyla sigorta himayesinin devam edeceği hakkında bilgilendirme yapma yükümlülüğü yapılması da sigortacıya yüklenmelidir. Aksi takdirde varlığını ya da devam ettirme koşullarını dahi bilmediği bir hakkı sigortalı kaybedecektir.

Grup poliçesinden bireysel poliçeye geçişte sağlanan korumanın en güçlü unsurlarından biri, ÖBYG kazanılmış olması hâlinde, sigortacının teminatı sigortalı aleyhine değiştirme imkânının büyük ölçüde ortadan kaldırılmasıdır.⁶² Yönetmelik m.8/f.3 ve m.9-A/f.3 birlikte değerlendirildiğinde, şu sonuçlara ulaşılmaktadır:

⁶² Yargıtay 17. HD'nin 1/7/2014 tarihli kararı, poliçe türleri arasında geçiş yapılırken sigortalının kazanılmış haklarının korunmasının zorunlu olduğunu ortaya koymaktadır. Somut uyumsuzlukta sigortalı, uzun yıllar grup sağlık sigortası kapsamında elde ettiği ÖBYG'nin bireysel poliçeye geçişte göz ardı edildiğini, bu kapsamda yeni ek prim ve istisnalar uygulandığını ileri sürmüştür. İlk derece mahkemesi, sigortalının grup poliçesi döneminde ÖBYG'ye hak kazandığını ve bu hakkın kazanılmış hak niteliğiyle bireysel poliçeye taşındığını kabul etmiş; ancak Yargıtay, hüküm sonucunda ÖBYG'nin kazanılmış haklarla mı yoksa ek prim ve muafiyetlerle mi sürdüğü hususunun açıkça gösterilmediğini, bu nedenle kararın infazda tereddüt yaratacağını belirterek hükmü bozmuştur. Bu karar, ÖBYG'nin kazanılmış hak niteliğini teyit ettiği gibi, sigortacının geçiş sürecinde bu hakkın kapsamını zımnen daraltacak uygulamalardan kaçınması gerektiğini de göstermektedir. Karar için bkz. Yargıtay 17. HD, 2013/8551 E. 2014/10431 K., 1/7/2014 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025). Aynı Daire, 05/11/2015 tarihli kararında, grup sağlık sigortasından bireysel sağlık sigortasına

- [1] Sigortalının ÖBYG kazanmış olduğu plana tekabül eden teminatlar, gruptan ayrıldıktan sonra bireysel poliçeye geçtiğinde daraltılamaz;
- [2] Teminat limitleri düşürülemez;
- [3] Sigortalı katılım payı artırılmaz.

Örneğin, grup sigortası kapsamında yatarak tedavi için sınırsız limit ve ayakta tedavi için yıllık 25.000 TL limit ile %10 sigortalı katılım payı öngörülmüş ve sigortalı bu plan çerçevesinde ÖBYG kazanmışsa, bireysel poliçeye geçişte sigortalının yatarak tedavi limitini belirli bir tutarla sınırlandırması veya ayakta tedavi limitini 25.000 TL'den 10.000 TL'ye düşürmesi, yahut sigortalı katılım payını %10'dan %30'a yükseltmesi Yönetmeliğe açıkça aykırı olacaktır. Bu tür değişiklikler, ÖBYG'nin özünü oluşturan “aynı plan ile ömür boyu yenileme” taahhüdünün fiilen ortadan kaldırılması sonucunu doğurur.

Bununla birlikte, grup sigortasından bireysel sigortaya geçişte primin artması başlı başına Yönetmeliğe aykırılık teşkil etmez. Grup sigortalarında riskin geniş bir kitleye yayılması nedeniyle kişi başına düşen primin daha düşük, bireysel poliçelerde ise daha yüksek olması doğaldır. Ancak bu prim artışının, salt sigortalının sağlık geçmişi, tazminat geçmişi veya belirli bir hastalığının varlığına dayalı, bireyselleştirilmiş bir “hastalık ek primi” mahiyetine bürünmesi kabul edilemez. Örneğin, tüm portföy için sağlık enflasyonu gerekçesiyle %30 oranında prim artışı yapılması mümkünken, yalnızca diyabet hastası olan sigortalı bakımından “yüksek risk” gerekçesiyle %80'lik özel bir artış öngörülmesi, ÖBYG sistematığıyla bağdaşmayacaktır.

Grup sigortasından bireysel poliçeye geçiş ile birlikte prim ödeme borçlusu olan sigorta ettiren sıfatı da değişecektir. Grup sigortasında işverenin ödediği primi bireysel poliçeye geçişte kişinin kendisi ödeyecektir. Bu durum özellikle aynı planla bireysel sözleşmeye geçildiğinde kendisi açısından külfet gibi gözükebilecektir. Ne var ki bireysel poliçeye geçişte plan değişikliği yapılması ve planın düşürülmesi de müm-

geçişte ÖBYG'nin korunması ve bu kapsamda sigortalının kazanılmış haklarının muafiyet ve ek prim olmaksızın devam edip etmeyeceği konusunu tekrar değerlendirmiştir. Olayda davacı taraf, 1999-2005 yılları arasında grup sağlık sigortası kapsamında sigortalı olduğunu, bu dönemde ÖBYG hakkı kazandığını, daha sonra aynı poliçenin devralınarak başka bir sigortacı bünyesinde sürdürüldüğünü ve nihayet bireysel poliçeye geçirilirken bu garantinin dikkate alınmadığını ileri sürmüştür. Davacı ayrıca, geçiş sürecinde yeni istisnalar ve ek primler uygulandığını, bu durumun ÖBYG ile bağdaşmadığını, kazanılmış haklarının korunması gerektiğini iddia etmiştir. Davalı sigorta şirketi, bireysel poliçelerde her zaman yeniden risk değerlendirilmesi yapıldığını, poliçede ÖBYG'ye ilişkin açık bir hüküm bulunmadığını, sigortalının ek prim ödemesini kabul ettiğini belirterek davanın reddini talep etmiştir. Yerel mahkeme, Yargıtay'ın önceki bozma ilamına uyarak yaptığı yargılama sonucunda, sigortalının bireysel poliçeye geçişinde önceki kazanılmış haklarının korunması gerektiğine ve ÖBYG'nin bu haklarla birlikte, muafiyet veya ek prim uygulanmadan geçerli olduğuna hükmetmiştir. Yargıtay 17. HD bu kararı onamıştır. Böylece sigorta şirketinin poliçe devri veya grup poliçesinden bireysel poliçeye geçiş sırasında kazanılmış yenileme garantisi haklarını ortadan kaldıramayacağı ve sigortalının geçmiş döneme ait risklerinin gerekçe gösterilerek yeni muafiyetler getirilemeyeceği yönündeki içtihadını sürdürmüştür, bkz. **Yargıtay 17. HD, 2015/8402 E. 2015/11612 K. 5/11/2015 T.** (Lexpera, e.t. 10/12/2025).

kündür. Kanımızca ÖBYG hakkı elde edilmiş grup sigortasından bireysel sigortaya geçiş aşamasında en azından yatarak tedavi teminatı muhafaza edilmelidir. Ayakta tedavi teminatının bireysel sigortanın kapsamı dışında bırakılması sigortalının tercihi olacak ve bu teminat bakımından ÖBYG hakkı sona erecektir.

2025 tarihli Yönetmelik uyarınca ihdas edilen Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.9-A, sigortalının kazandığı hak ve yükümlülüklerin başka bir sigorta şirketine geçişini de ayrıntılı şekilde düzenlemektedir. Bu maddeye göre, sigortalı, hastalık ve sağlık sigortası branşında faaliyette bulunan başka bir şirkete geçmek ve sözleşmesinin yeni şirkette devam etmesini talep edebilir; geçiş işlemi yeni şirketin koşulları çerçevesinde ve kabulü hâlinde gerçekleşir. Görüleceği üzere şirket değişikliğinde yeni şirketin geçişi kabul etme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak geçiş yapmak istenen şirket geçişi kabul ederse ÖBYG yeni şirkette de devam eder [m.9-A/f.3]. Geçiş yapılan şirket, sigortalının aksine talebi bulunmadıkça, ÖBYG hakkı kazanılan teminat kapsamını daraltamaz, teminat limitini düşüremez ve sigortalı katılım payını artıramaz. Diğer bir ifadeyle yeniden risk değerlendirmesi yapamaz. Böylece ÖBYG, yalnızca belirli bir sigortacıya bağlı bir taahhüt değil, şirket değişikliklerinde de korunabilen, belirli asgari standartlara bağlı “aktarılabılır” bir haktır.

VI. 2025 TARİHLİ YÖNETMELİKLE YAPILAN DİĞER DEĞİŞİKLİKLER

A. Plan Değişikliği

2013 tarihli Yönetmelik m.9 “Plan değişikliği ve geçiş işlemleri” başlığını taşımakta ve hem plan değişikliklerini hem de sigortalının başka bir şirkete geçişini bir arada düzenlemekteydi.⁶³ 2025 tarihli Yönetmelikle yapılan değişiklik sonrasında madde yeni baştan kaleme alınmış, kapsamı daraltılmış ve yalnızca plan değişikliklerine özgülenmiştir.⁶⁴ “Geçiş işlemleri” ise yeni bir madde olan m.9-A’ya aktarılmıştır.⁶⁵

Yeni düzenleme, özel sağlık sigortalarında “plan” kavramını açık ve ölçülebilir şekilde tanımlamaktadır (m.9/f.1): “*Sigorta yaptırmak isteyen kişiler şirket nezdinde belli bir plan dâhilinde sigortalıdır. Planda; teminat kapsamı, teminat limitleri ve şirketin ödeme yüzdesi veya sigortalı katılım payı gösterilir. Plan kapsamı poliçe üzerinde açıkça yazılır.*” Uygulamada düzenlenen özel sağlık sigortası poliçelerinde bu hususlar belirtilmektedir. Yönetmelikte bu husus açıkça düzenlenmiştir. Düzenleme ile sigortalının hangi teminat limitleri ve ödeme oranlarıyla teminat altına alındığını doğrudan poliçe üzerinde görebilmesinin sağlanmasının amaçlandığını söylemek

⁶³ 2013 tarihli Yönetmelik m.9 hakkında bkz. ÜNAN, Cilt III, s. 488-49; SÜZEL, s. 958-962.

⁶⁴ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.8.

⁶⁵ Bu ayırım iki farklı durum yaratmaktadır: (i) Şirket içi plan değişiklikleri (m.9) ve (ii) Şirketler arası geçiş işlemleri (m.9-A).

mümkündür. Ayrıca planın poliçede açıkça yazılması zorunluluğu, ispat kolaylığı yaratacaktır.⁶⁶ TTK m.1425/f.1’de poliçenin içeriği düzenlenmiştir. Kanun koyucu, hükmün gerekçesinden de anlaşılacağı üzere poliçede yer alması gereken hususların neler olduğunun teker teker sayılması yerine, genel bir düzenleme yapılması yoluna gitmiş ve sigorta poliçesinin tarafların haklarını, temerrüdü ilişkin hükümleri, genel şartları ve varsa özel şartları içermesi gerektiğini öngörmüştür.⁶⁷ 2025 tarihli Yönetmelik m.9 ile poliçede teminatın kapsamının açıkça yer alması koşuluna yer vererek TTK m.1425’teki genel düzenlemeye özel düzenleme getirmiştir.

Hükmün ikinci fıkrasında plan değişikliği yapılması sürecinin işleyişi açıklanmıştır. Plan değişikliği sigorta ettirenin talebiyle başlayan ancak şirketin kabulüne bağlı bir süreç olarak yeniden kaleme alınmıştır. Hükümde açıkça; “*Plan değişikliği sigorta ettirenin talebi üzerine, şirketin koşulları çerçevesinde ve kabulü hâlinde gerçekleşir.*” denilerek sigorta ettirenin istemi olmaksızın plan değişikliğinin tek taraflı yapılmasının önüne geçilmek istenmiştir. Bu düzenlemenin hem sigorta ettiren hem sigortacı bakımından karşılıklı denge kurduğunu söylemek mümkündür. Sigortalı, ihtiyaçlarına göre daha uygun veya farklı kapsamlı bir plan talep etme hakkına sahiptir. Sigortacı ise, aktüeryal dengesini gözeterek bu değişikliği kabul etmeme hakkını korumaktadır. Plan değişikliği reddedildiği takdirde mevcut poliçedeki koşullar aynen devam edecektir.

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.9/f.3 hükmü, plan değişikliklerinin sigortalının bekleme süresi ve ÖBYG haklarına etkisini düzenlemektedir. Bu hususlar yukarıda bekleme süreleri ve ÖBYG ile yapılan açıklamalarda irdelendiğinden bu başlık altında yeniden açıklama yapılmayacaktır.

⁶⁶ Yargıtay 11. HD’nin 22/11/2013 tarihli kararında, yurt dışı ek sağlık sigortası poliçelerinde ÖBYG’nin bulunup bulunmadığına ve bu garantinin ana poliçeye kıyasen yorumlanıp yorumlanamayacağına ilişkin uyuşmazlık incelenmiştir. Davacılar, 1999 yılından itibaren davalı sigorta şirketi nezdinde hem limitsiz sağlık sigortası hem de buna bağlı yurt dışı ek sağlık sigortası poliçeleri kapsamında sigortalı olduklarını; ancak 2008-2009 dönemine ilişkin poliçelerde ana poliçede ÖBYG’ye yer verildiği hâlde, yurt dışı ek poliçede bu garantinin kaldırıldığını ve bazı hastalıkların teminat dışı bırakıldığını ileri sürmüşlerdir. Davalı sigorta şirketi ise ana ve ek poliçelerin farklı risk gruplarına tabi bağımsız poliçeler olduğunu, yurt dışı ek sağlık sigortasında yenileme garantisi bulunmadığını, başka bir sigortalıya bu garantinin “bilgisayar hatası” sonucu tanındığını savunmuştur. İlk derece mahkemesi, yurt dışı ek sağlık sigortasının özel şartlarındaki hükümler uyarınca sigortalının her yenileme döneminde poliçeyi yenileyip yenilememeye, tazminat/prim oranını dikkate alarak ve sigortalının riskli hastalıklarını teminat dışında bırakmak suretiyle karar verme yetkisine sahip olduğunu; dolayısıyla bu ek poliçelerde ÖBYG yükümlülüğünün bulunmadığını, teminat dışında bırakılan hastalıkların ise zaten ana (yurt içi) limitsiz sağlık poliçesi kapsamında güvence altında olduğunu belirterek davayı reddetmiştir. Yargıtay 11. HD, sigortalının yurt dışı ek sağlık poliçesi bakımından ömür boyu yenileme yükümlülüğü taşımadığını ve farklı risk gruplarındaki sigortalılar arasında emsal kıyaslaması yapılamayacağını vurgulamıştır. Ayrıca karar başlığında bir davacının adının yer almamasını “maddi hata” saymış; bu hususun kararın esasını etkilemeyeceğini belirterek hükmü onamıştır. Karar için bkz. **Yargıtay 11. HD, 2012/4851 E. 2013/21206 K., 22/11/2013 T.** (Lexpera, e.t. 10/12/2025). Karar düzeltme talebi, 22/11/2013 tarihli kararda benimsenen gerekçelerin yerinde olduğu gerekçesiyle reddedilmiştir, bkz. **Yargıtay 11. HD, 2014/6375 E. 2014/12154 K., 26/6/2014 T.** (Lexpera, e.t. 10/12/2025).

⁶⁷ **TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 435.

2025 tarihli Yönetmelik plan değişikliği bakımından sigorta bedelinde yapılacak artışların plan değişikliği olarak kabul edilmeyeceğini öngörmüştür [m.9/f.3/c.3]. Söz gelimi ayakta tedavi teminatının 25.000 TL'den 50.000 TL'ye çıkartılması yahut "sınırsız" yapılması bir plan değişikliği sayılmayacaktır. Zira ayakta tedavi teminatı daha önceden daha düşük bir sigorta bedeli ile zaten verilmiş ve sigortacı bu rizikoyu zaten taşımıştır. Ne var ki örneğin yalnızca yatarak tedavi teminatı içeren özel sağlık sigortasının bir sonraki sigorta döneminde ayakta tedavi teminatını da içerek şekilde genişletilmek istenmesi plan değişikliği olarak kabul edilecektir.

B. Sözleşmenin İptali

2013 tarihli Yönetmeliğin 10. maddesinde özel sağlık sigortası sözleşmesinin hangi hâllerde iptal edilebileceği ve iptal sonrasında prim iadesinin nasıl yapılacağı düzenlenmektedir.⁶⁸ Hükümde yer verilen "iptal" ibaresi daha çok uygulamanın kullandığı bir terimdir. Borçlar hukuku anlamında özel sağlık sigortasının fesih ve/veya cayma hâllerinin bu hükme konu edildiğini söylemek mümkündür.

2025 tarihli Yönetmelik, madde içeriğini büyük ölçüde muhafaza etmiş ve fakat "iptalin bildirim yöntemi bakımından değişiklik yapmış ve elektronik bilgilendirme yerine kalıcı veri saklayıcısı aracılığıyla bilgilendirme yapılacağı öngörülmüştür.⁶⁹ Kalıcı veri saklayıcısı 2025 tarihli Yönetmelikte tanımlanmış ve bilgilerin, alıcı tarafından makul süre içinde incelenmesine elverişli biçimde, değiştirilmeden kopyalanabilir ve saklanabilir şekilde, daha sonra aynen erişilebilir bir ortamda tutulması olarak ifade olunmuştur (m.4/f.1/b.[c]).

İptal bildirimlerinin e-posta, kısa mesaj veya mobil uygulama gibi araçlar üzerinden yapılabilmesi mümkün olmaktadır. Ne var ki bunların kalıcı veri saklayıcısı niteliği taşıması (örn. SBGM altyapısı, e-Devlet sistemi veya sertifikalı elektronik posta) gerekecektir. Böylece, hangi tarihte bilgilendirme yapıldığı, hangi içeriğin gönderildiği denetlenebilir hâle gelecektir. Bunun yanı sıra; sigortalı veya sigortacı, iptale ilişkin bildirimleri artık elektronik kayıt üzerinden delil olarak sunabilecektir.

Bu noktada, m.10'daki iptal bildirimi ile TTK m.1434'te düzenlenen fesih mekanizması arasında bir ayrım yapılmalıdır. Zira TTK m.1434/f.3 gereğince sigortalının, sigorta ettireni noter aracılığıyla veya iadeli taahhütlü mektupla on günlük süre vererek ödeme yapmaya çağırması zorunludur; bu süre sonunda borç ödenmemişse sözleşme kendiliğinden feshedilmiş sayılır. Kanunda TTK m.1452/3 uyarınca emredici bir şekilde düzenlenen bildirim yükümlülüğünün Yönetmelik ile değiştirilmesi mümkün değildir.

⁶⁸ Hükümün değişiklik öncesindeki hâli hakkında bilgi için bkz. ÜNAN, Cilt III, s. 493-499; ALAÇAM KIRTAY, s. 140.

⁶⁹ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.10.

C. Kurumsal Yapı ve Denetim Düzenlemeleri

2025 tarihli Yönetmelik çerçevesinde Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği'nin 12., 13. ve 17. maddelerinde yapılan değişiklikleri ile 2019 yılında yürürlüğe giren 47 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi⁷⁰ ile sigorta ve özel emeklilik alanında düzenleme ve denetim yetkisi verilen SEDDK'nın rolünü, önceki dönemde bu görevi üstlenen Hazine Müsteşarlığı'nın yerine açık biçimde yerleştirmektedir.

12. maddede yapılan değişikliklerden ilki, terminolojik düzeyde “Müsteşarlık” ibaresinin “Kurum” (SEDDK) olarak değiştirilmesidir.

Benzer yönde değişikliğin bir an önce Sigortacılık Kanununda da yapılması gerekmektedir.

D. Sağlık Verileri ve Kişisel Veri Koruma Sistemi

1. Sağlık Bilgilerine Erişim ve Veri Paylaşım Sisteminin Yeniden Tanımlanması

2013 tarihli Yönetmelik m.15, sigortalıya ait sağlık bilgilerinin ancak kişinin yazılı onayı alınmak suretiyle ve “Müsteşarlıkça [SEDDK] belirlenen usul ve esaslar” çerçevesinde SBGM'ye gönderileceğini öngörmekteydi. Hükümün yapısı, sağlık verilerinin sigorta şirketleri tarafından Merkeze pasif bir biçimde aktarılmasına dayanıyordu. Bununla birlikte, verilerin hangi amaçla kullanılacağı, erişimin hangi aşamada mümkün olacağı yahut hangi kapsamda değerlendirileceği konusunda bir düzenleme yoktu.⁷¹ Dolayısıyla veri akışı düzenlenmesine rağmen, bunun hukuki sınırları ve işlevi açık değildi.

2025 tarihli Yönetmelik ile madde tamamen yeniden düzenlenmiş ve sigorta hukukunda sistematik bir veri yönetim modeli benimsenmiştir.⁷² Yeni hüküm uyarınca sigorta şirketi, teklif aşamasında, yürürlükteki poliçelerde ve geçiş işlemleri sırasında; risk değerlendirmesi yapmak, tazminat hesabı gerçekleştirmek, ÖBYG'nin kapsamını belirlemek, bekleme sürelerini tespit etmek ve tamamlayıcı/destekleyici sağlık sigortalarında ödenecek tutarları belirlemek amacıyla sigortalıya ait sağlık bilgilerine Merkez üzerinden erişebilecektir.

Bu düzenleme iki yönüyle önemlidir. İlk olarak, 2013 tarihli Yönetmelikte mevcut olan “veriyi şirkete getiren” model terk edilmiş, bunun yerine tek merkezde toplanan veriye erişim modeli benimsenmiştir. Diğer bir ifadeyle, sigorta şirketi artık

⁷⁰ 47 sayılı “Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumunun Teşkilat ve Görevleri Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” (RG Tarihi: 18/10/2019, Sayısı: 30922). Güncel tam metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr (e.t. 9/12/2025).

⁷¹ Sigorta şirketlerinin kişisel sağlık verilerine erişimi ve veri işleme süreçlerindeki rolü, özellikle e-Nabız sistemi ve Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği çerçevesinde ortaya çıkmaktadır. Sigorta şirketlerinin hem sağlık hizmet sunucularından hem de SBGM ve kamu kurumlarından bilgi temin edebilmesi ve somut olayın koşullarına göre “veri sorumlusu” sıfatını kazanabilmesi hakkında bkz. İMANÇLI, Canan, *Kişisel Sağlık Verilerinin Korun(a)mamasından Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu*, On İki Levha, İstanbul, 2020, s. 92-93.

⁷² Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.13.

Merkeze veri gönderen değil, Merkezde tutulan verilere kanuni yetki kapsamında erişim sağlayan aktördür. Bu durum, veri akışının yönünü tersine çevirerek, sistemin daha denetlenebilir ve izlenebilir hâle gelmesini sağlamaktadır.

İkinci olarak, yeni hüküm açıkça Sigortacılık Kanunu m.31/A ve 31/B'ye atıf yapmak suretiyle sağlık verilerinin işlenmesine ilişkin kanuni dayanağı güçlendirmiştir. Böylece 2013 tarihli Yönetmelikteki, kapsamı İdarenin belirlenmesine bırakılan geniş yetkilendirme yerine, kanuni çerçevesi çizilmiş ve sınırları belirli bir veri işleme rejimine geçilmiştir. Böylece sigorta şirketlerinin veriye erişim yetkisi meşru kılınmakta hem de sigortalı bakımından temel hak ve özgürlüklerin korunmasını güvence altına alınmaktadır.

Yeni düzenlemede ayrıca erişimin amaçları sınırlı sayılmıştır. Bu sayım, KVKK m.4'te yer alan "belirli, açık ve meşru amaç" ile "veri minimizasyonu" ilkelerine uygun bir yaklaşım sergilemektedir. Sigorta şirketi, sağlık verilerine ancak risk değerlendirmesi, tazminat hesabı, ÖBYG'nin kapsamının belirlenmesi, bekleme sürelerinin tespiti ve tamamlayıcı/destekleyici ürünlerde tazminat ödemesinin hesaplanması için erişebilecektir. Bu sınırlamanın yerindedir. Zira sağlık verileri niteliği gereği hassas veridir, geniş amaçlı erişim kişisel verilerin korunması ile bağdaşmayacaktır.

Önem taşıyan bir diğer değişiklik, sağlık verilerine erişimin artık sigortalının kişisel onayına değil, mevzuatta öngörülen yetkiye dayanmasıdır. 2013 sisteminde her erişim için sigortalıdan yazılı onay alınması gerekmektedir. Bu uygulama hem uygulamada güçlük yaratmakta hem de veri bütünlüğünün sağlanmasını zorlaştırmaktaydı. Yeni sistemde erişimin, Sigortacılık Kanunu'nun öngördüğü çerçeve içinde gerçekleşmesi mümkün kılınmıştır. Bu yaklaşım, KVKK m.5/f.2/b.(ç)'deki "kanuni yükümlülük" istisnası ile KVKK m.6/f.3'te yer verilen sağlık verilerinin "kamu sağlığının korunması ve finansmanının planlanması" amacıyla işlenmesine ilişkin istisna ile de uyumludur.

Sonuç olarak, 2025 tarihli Yönetmelik ile birlikte sağlık verilerinin kullanımına ilişkin sistem hem hukuki dayanak hem de amaç bakımından belirginleşmiş; sigorta şirketlerinin erişim yetkisi ölçülü, izlenebilir ve denetlenebilir bir çerçeveye kavuşmuştur. Sigorta uygulamaları açısından bu düzenleme hem risk değerlendirmesinde hem de ÖBYG'nin kapsamının belirlenmesinde daha tutarlı ve teknik açıdan isabetli bir değerlendirme yapılmasını mümkün kılacaktır.

2. Kişisel Verilerin Korunması ve Sır Saklama Yükümlülüğü

2013 tarihli Yönetmelik'te sağlık verilerinin ve sigortalılık kayıtlarının gizli tutulması gerektiği yalnızca birkaç cümleyle ifade edilmekte ve hüküm sınırlı bir düzenleme öngörmekteydi [m.16]. Hükümün sözü, gizliliğin kapsamına, korunacak veri kategorilerine veya bu verilerin kimler tarafından hangi çerçevede işlenebileceğine dair açıklık sağlamıyordu.

2025 tarihli Yönetmelikte “bilgilerin gizliliği” ibaresi yerine “kişisel verilerin korunması ve sır saklama yükümlülüğü” başlığının kullanılması önem arz etmektedir. Bu değişiklik, kavramsal bir değişiklikten öte, özel sağlık sigortalarında veri yönetiminin KVKK ile uyum sağlanmasının amaçlandığını göstermektedir.

2025 tarihli Yönetmelik m.16/f.1, sağlık verilerinin tutulmasına ilişkin yaklaşımı tamamen değiştirmektedir. Buna göre, hem bireysel hem grup sözleşmelerinde sigortalılık kayıtları ve sağlık bilgileri kişi bazında tutulacaktır. Bu hüküm, uygulamada özellikle grup sigortalarında karşılaşılan “toplu veri havuzu” yaklaşımını sona erdirmektedir. Artık grup poliçelerinde dahi her bir sigortalıya ilişkin sağlık verisi, sigortalının kimliğine bağlı olarak ayrı şekilde saklanacak; böylece hem riziko değerlendirmesi hem de olası geçiş işlemleri bakımından daha şeffaf ve izlenebilir bir veri seti ortaya çıkacaktır. Bu yaklaşım, sağlık verilerinin niteliği göz önüne alındığında isabetlidir; zira KVKK bakımından da veri işleme faaliyeti kişiye özgülenmiş bir çerçevede yürütülmek zorundadır.

Maddenin ikinci fıkrası, kişisel veri işleme sürecinin doğrudan KVKK hükümlerine tâbi olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bu ibare, 2013 tarihli Yönetmelikteki belirsizliğin giderilmesini sağlamakta; böylece veri sorumlusu sıfatı, aydınlatma yükümlülüğü, veri güvenliği tedbirleri ve işleme şartları bakımından KVKK’nın genel hükümlerine tâbi olunması gerekliliği irdelenmiş olmaktadır.

2015 tarihli Yönetmelik m.16/f.3 değişikliği ile sağlık verilerinin hangi süre boyunca saklanacağına ilişkin açık bir düzenleme getirmektedir. Merkez tarafından tutulan sigortalılık kayıtları ve sağlık bilgileri, sigortalılığın sona ermesinden itibaren 10 yıl boyunca saklanacaktır. Bu sürenin sonunda veriler; KVKK m.7 ve ilgili ikincil düzenlemeler uyarınca re’sen silinecek, yok edilecek veya anonimleştirilecektir. Böylece sağlık verilerinin süresiz saklanması uygulaması sona ermiş ve amaçla sınırlı ve denetlenebilir bir saklama rejimi kabul edilmiştir. Bu yaklaşımın özellikle ÖBYG kayıtları, geçiş işlemleri ve geriye dönük uyumsuzlukların çözümünde hem hukuki güvenliği hem de veri koruma standartlarını güçlendirdiği söylenebilir.

Maddenin dördüncü fıkrasında yer verilen sır saklama yükümlülüğü, Sigortacılık Kanunu m.31/A ile ilişkilendirilerek kurumsal bir temele oturtulmuştur. Düzenlemenin kapsamı oldukça geniştir. Sır saklama yükümlülüğü yalnızca sigorta şirketi çalışanlarını değil; reasürörleri, sigorta aracılarını, sağlık hizmeti sunucularını, Merkez bünyesinde çalışanları ve sigortacılık faaliyetine ilişkin hizmet sağlayan tüm üçüncü kişileri kapsamaktadır. Ayrıca bu yükümlülük, ilgili sıfat ve görevin sona ermesinden sonra da devam edecektir. Dolayısıyla sağlık verilerine erişimi olan her kişi ve/veya kuruluşun hem KVKK hem de sigortacılık mevzuatı çerçevesinde devam eden bir sır saklama borcu bulunmaktadır.

Hüküm ile özel sağlık sigortalarında veri güvenliğinin güçlendirilmesi, şirketler arası geçişin şeffaf kılınması ve sigortalı açısından öngörülebilirliğin sağlanması ve KVKK ile uyumun hatırlatılması ve altının çizilmesinin amaçlandığı söylenebilecektir.

E. Tamamlayıcı ve Destekleyici Sağlık Sigortası Ürünlerinde Teminat Sınırları

Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliği m.18'e 2025 tarihli Yönetmelikle beşinci fıkra eklenmiştir.⁷³ Düzenleme tamamlayıcı sağlık sigortalarının kapsamı bakımından önem arz etmektedir. Buna göre sağlık hizmetlerinden yararlanan sigortalıların Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanununun⁷⁴ ("5510 sayılı Kanun") 68 maddesi kapsamında ödemekle yükümlü oldukları katılım payları, özel sigorta şirketleri tarafından teminat veya ödeme konusu yapılamayacaktır.

5510 sayılı Kanun m.68'de düzenlenen katılım payları; muayene, reçete, ilaç ve benzeri hizmetlerde SGK tarafından sigortalıya yüklenen zorunlu ödemelerdir. Yeni düzenleme, tamamlayıcı sağlık sigortası sözleşmesi kuran sigortacının bu mali yükümlülüğü üstlenmesinin önüne geçmektedir.

Bu değişiklik ile özel sağlık sigortasının SGK'nın finansman yapısını dolaylı olarak azaltmasının önüne geçilmek istendiği söylenebilir. Zira bazı poliçelerde katılım paylarının teminat kapsamına alındığı veya "hiçbir fark ödemedi hizmet" gibi pazarlama ifadeleri ile katılım payı fiilen sigorta tarafından karşılanır hâle getirilmiştir. Bu gibi özel şartların geçerli olmayacağını söylemek mümkündür.

Bu düzenleme sonrasında değerlendirme yapıldığında; tamamlayıcı sağlık sigortasının SGK'nın üstünü tamamlayabilmesinde değişiklik yoktur. Zira bu sigortanın teminatı budur. Bu sigorta ile SGK'nın karşılamadığı teminatların kapsama dâhil edilmesi de mümkündür. Ne var ki SGK'nın sigortalıya zorunlu olarak yüklediği katılım paylarının sigortacı tarafından karşılanması mümkün değildir.

XII. SONUÇ

20 Ekim 2025 tarihli Özel Sağlık Sigortaları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, özel sağlık sigortası alanında özellikle bekleme süresi, ömür boyu yenileme garantisi ve sağlık verilerinin sigortacılık süreçlerinde kullanılması bakımından önemli yenilikler getirmiştir. Bu çalışmada Yönetmelik değişiklikleri ele alınmış, yeni düzenlemelerin hukuki ve teknik etkileri sistematik olarak değerlendirilmiştir.

Bekleme sürelerinin yalnızca ilk sigorta dönemiyle sınırlandırılması, uygulamada uzun süredir devam eden belirsizlikleri azaltmayı hedeflemektedir. Ancak Yö-

⁷³ Bkz. 2025 tarihli Yönetmelik m.16.

⁷⁴ RG Tarihi: 16/6/2006, Sayısı: 26200. Güncel tam metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr (e.t. 9/12/2025).

netmelik, hangi rahatsızlıkların bekleme süresine tabi tutulacağı, bu sürelerin azami sınırları, doğum teminatı veya kronik hastalıklar bakımından farklılaştırma yapılıp yapılamayacağı gibi teknik konularda SEDDK'nın çıkaracağı ikincil düzenlemelere önemli ölçüde alan bırakmıştır. Bu nedenle, bekleme sürelerinin kapsamı ve uygulama yöntemleri bakımından tartışmaların bir süre daha devam edeceği açıktır.

Çalışmanın ağırlık noktasını oluşturan ÖBYG bakımından, 2025 tarihli Yönetmelik hem hak kazanma koşullarını objektifleştirmesi, hem de hak kazanıldıktan sonra teminatın sigortalı aleyhine daraltılamayacağı yönünde açık yasaklar içermesi sebebiyle önemli bir ilerleme sağlamaktadır. Bununla birlikte uygulamada, sigorta şirketlerinin dolaylı daraltma yöntemlerini hangi sınırlar içinde kullanabileceği hâlâ tam olarak belirgin değildir. Yönetmelik bu konuda açık bir çerçeve sunmadığından, dürüstlük kuralı ve sigorta hukukunun temel ilkeleri uygulamaya yön verecektir.

ÖBYG'nin kazanılmasına ilişkin tazminat/prim oranı koşulu, Yönetmelikte üç yıllık kümülatif döneme göre belirlenmiş olsa da yüksek enflasyon dönemlerinde primlerin reel değer kaybetmesi, geçmiş yıllara ait primlerin cari tazminatlarla karşılaştırılmasını tartışmalı hâle getirmektedir. Bu durum sigortalının sağlık durumundaki kötüleşmeden bağımsız olarak salt ekonomik koşullar nedeniyle ÖBYG'ye hak kazanamamasına yol açabilecektir. Yönetmelikte bu konuda yöntemsel bir düzeltme öngörülmemiş olması, oran hesaplamasının özellikle enflasyonun yüksek seyrettiği dönemlerde nasıl yorumlanacağına ilişkin tartışmaları sürdürecektir.

Yönetmeliğin bir diğer önemli yeniliği, ÖBYG'nin kazanıldığı tarihin Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi nezdinde kaydedilmesini zorunlu kılmasıdır. Bu düzenleme, özellikle grup sigortasından bireysel poliçeye geçiş veya şirket değişikliği gibi durumlarda sıkça yaşanan hak kayıplarının büyük ölçüde önüne geçmeyi amaçlamaktadır. Bununla birlikte “aynı plan” ile “en yakın plan” ayrımının hangi ölçütlere göre yapılacağı, teminatların ekonomik değerinin nasıl korunacağı ve katılım payı veya limitlerde fiili daralmanın nasıl tespit edileceği gibi teknik sorular cevap beklemektedir.

Bunun yanında, Yönetmeliğin ÖBYG'yi kazanmış sigortalıların korunmasına yönelik sıkı hükümler getirmesine rağmen, ÖBYG sunan poliçeler ile ÖBYG içermeyen poliçeler arasındaki prim farkının nasıl belirleneceği konusunda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. ÖBYG'nin sağladığı koruma düzeyi dikkate alındığında, sigorta şirketlerinin bu güvencenin maliyetini primi artırmak suretiyle fiyatlandırma eğilimine girmeleri mümkündür. Ancak bu fiyatlandırmanın hangi objektif kriterlere dayanacağı, aşırı ve caydırıcı prim farklılıklarının nasıl denetleneceği ve ÖBYG'li ürünlerin erişilebilirliğini düşürüp düşürmeyeceği belirsizdir. Bu nedenle, ÖBYG'li poliçeler için talep edilecek primin şeffaflık, öngörülebilirlik ve ölçülülük ilkelerinin nasıl uygulanacağı yayımlanacak Genelge ile belirlenmelidir.

Sağlık verilerine erişimin Merkez üzerinden yapılması ve kullanılan verilerin işleme amaçlarının açık biçimde sınırlandırılması, önceki Yönetmelikte var olan ciddi belirsizlikleri azaltmıştır. Ancak veri güvenliğinin nasıl sağlanacağı, hangi denetim mekanizmalarının işletileceği ve sigorta şirketlerinin bu verilere erişiminde hangi teknik standartların aranacağı konuları uygulamada yeni hukuki tartışmalara yol açmaya elverişlidir.

KAYNAKÇA

Kitap ve Makaleler

- AĞSAKAL, İbrahim**, *Sigorta Sözleşmesinde Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğüne Aykırılık ve Sonuçları*, Adalet, Ankara 2015.
- ALAÇAM KIRTAY, Bade**, *Özel Sağlık Sigortası Sözleşmesi*, Seçkin, Ankara 2022.
- AYDIN, Sevgican**, *Sigorta Ettirenin Sözleşme Öncesi Beyan Yükümlülüğünün İhlali ve İhlal Halinde Sigortacının Hakları*, Seçkin, Ankara 2018.
- AYHAN, Rıza / ÇAĞLAR, Hayrettin / ÖZDAMAR, Mehmet**, *Sigorta Hukuku*, 5. Baskı, Yetkin, Ankara 2021, s. 10-13.
- BAHAR SAYIN, Hediye**, “Hastalık ve Sağlık Sigortasında Sigortacının Aldığı Rapor Hakkında Bilgi İsteme ve İnceleme Hakkı”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 31, S. 2, 2023, s. 949-991.
- CAN, Mertol**, *Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı)*, Cilt I, Adalet, Ankara 2018.
- ER, Sefa**, *Sigortacının Aydınlatma Yükümlülüğü*, Adalet, Ankara 2023.
- EROĞLU, Sevilay**, *Hastalık Sigortası Sözleşmesinin Kurulmasında İhbar Külfeti*, Seçkin, Ankara 2005.
- İMANÇLI, Canan**, *Kişisel Sağlık Verilerinin Korun(a)mamasından Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu*, On İki Levha, İstanbul, 2020.
- KARAARSLAN, Tekincan Akif**, “Özel Sağlık Sigortası Sözleşmelerinde Yenidoğan Bebeğin Sigorta Himayesinden Faydalanma Hakkı (TTK md.1517)”, *Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 13, S. 1, 2025, s. 188-210.
- KAYIHAN, Şaban**, “Hastalık ve Sağlık Sigortası”, *REGESTA*, C. 5, S. 2, 2020, s. 255-282.
- KAYIHAN, Şaban / GÜNERGÖK, Özcan**, *Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri*, 5. Baskı, 5. Baskı, Umuttepe, Kocaeli 2020.
- KENDER, Rayegân**, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku*, 17. Baskı, On İki Levha, İstanbul 2021.
- OMAÇ, Merih Kemal**, “Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış”, “Zorunlu Sigortalar Paneli”, *Tebliğler - Tartışmalar*, 19 Kasım 1993, *Sigorta Hukuku Türk Derneği*, İstanbul 1994, s. 7-38 (Tartışmalar: 39-40).
- ÖCALAN, Fikriye Gonca**, “Sağlık Sigortası”, *Mutlu Dinç / Mustafa Topaloğlu (editörler)*, *Sigorta Davaları*, 3. Baskı, Seçkin, Ankara 2022, s. 1489-1526.
- SAAT, Dursun**, “Sağlık Sigortasının Hukuki Niteliği”, *Tekin Memiş, et al. (editörler)*, *Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Sempozyumu II ve Makaleler*, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Başkanı Merhum Mehmet Kılıç’a Armağan, On İki Levha, İstanbul 2020, s. 527-546.
- SÜZEL, Cüneyt**, “Özel Sağlık Sigortası Sözleşmesinin Niteliği, Tarafları ve Ömür Boyu Yenileme Garantisi”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. XXIV, S. 2, Aralık 2018, 931-965.

ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, *Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Sigorta Sözleşmelerinde Sözleşme Öncesi İhbar Görevi*, Filiz, İstanbul 2010.

ŞİRİN, Melih, *Özel Sağlık Sigortası*, On İki Levha, İstanbul, 2022.

TBMM, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)*, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96.

ULUĞ CİCİM, İlknur, “Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta”, Serap Amasya (ed.), *Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: - İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu*, 18 Ocak 2019 İstanbul, On İki Levha, İstanbul 2020, s. 207-235.

ULUĞ CİCİM, İlknur, “*Türk Ticaret Kanunu’na Göre Özel Sağlık Sigortası*”, H. Gökçe Zabunoğlu, et al. (editörler), *Ticaret Hukuku Sempozyumu, Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, 9-12 Şubat 2021, Bildiri Kitabı, Yetkin, Ankara 2021, s. 499-512.

ÜNAN, Samim, *Kender Sigorta Hukuku*, On İki Levha, İstanbul 2025. [Kender Sigorta Hukuku]

ÜNAN, Samim, *Sigorta Tüketici Hukuku*, On İki Levha, İstanbul 2016.

ÜNAN, Samim, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi VI. Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt III, Can Sigortaları*, On İki Levha, İstanbul, 2017. [Cilt III]

ÜNAN, Samim, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku, Cilt I, Genel Hükümler*, On İki Levha, İstanbul, 2016.

ÜNAN, Samim, “Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekliliği Olan Hukuk İlkeleri”, “Zorunlu Sigortalar Paneli”, Tebliğler - Tartışmalar, 19 Kasım 1993, *Sigorta Hukuku Türk Derneği*, İstanbul 1994, s. 41-65 (Tartışmalar: 66-75).

YAZICIOĞLU, Emine, “*Sigortacının Bilgilendirme (Aydınlatma) Yükümlülüğü*”, Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu (Editörler), *Sigorta Hukuku Sempozyumları, Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu 1-2 Aralık 2017, İstanbul Sigorta Hukukunda Güncel Sorunlar Sempozyumu, 2-3 Şubat 2018 Bursa*, On İki Levha, İstanbul 2018, s. 391-422.

YAZICIOĞLU, Emine / ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, *Sigorta Hukuku*, 4. Baskı, Filiz, İstanbul 2021.

Yargı kararları

Yargıtay 11. HD, 2012/4851 E. 2013/21206 K., 22/11/2013 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Yargıtay 11. HD, 2014/6375 E. 2014/12154 K., 26/6/2014 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Yargıtay 17. HD, 2013/8551 E. 2014/10431 K., 1/7/2014 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Yargıtay 17. HD, 2015/8402 E. 2015/11612 K. 5/11/2015 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Yargıtay 17. HD, 2016/7249 E. 2019/9573 K., 17/10/2019 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Yargıtay 4. HD, 2022/4770 E. 2022/18112 K., 29.12.2022 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Yargıtay 11. HD, E. 2024/2435, K. 2025/1684, T. 11/3/2025 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

İstanbul BAM 17. HD, 2019/1370 E. 2019/1715 K. 3/10/2019 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

İstanbul BAM, 45. HD, 2022/1206 E. 2022/1173 K., 19/10/2022 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Sigorta Tahkim Komisyonu, 2023/İHK-59938 K., 9/1/2024 T. (Lexpera, e.t. 10/12/2025)

Deniz Liman İşletmelerinde Eşyanın Elleçlemesini Konu Alan Sözleşmelerin Hukuki Niteliği ve (Çok Türlü Taşıma Açısından) Elleçlemenin İlişkili Olduğu Taşıma Kısımının Belirlenmesi^(*)

The Legal Nature of Contracts Concerning the Handling of Goods at Seaport Operators and the Determination of the Relevant Transport Stage (In the Context of Multimodal Transport)

Dr. Öğr. Üyesi Doğuş Taylan TÜRKEK^(**)

Öz

Elleçleme, kara veya liman terminallerinde, gemi veya diğer taşıma araçlarına yapılan yükleme ve bunlardan yapılan boşaltma ile terminal istif alanları ve depolarına gerçekleştirilen *bütün yük hareketlerini* ifade eder. Makalede, özellikle Alman hukukundaki öğreti görüşleri ve yargı kararlarındaki gelişim dikkate alınarak, elleçleme sebebiyle ortaya çıkan hukuki ilişkilerin Türk hukuku açısından niteliği incelenmiştir. Ayrıca liman hizmetlerine dair liman işletmesiyle ya da terminal işletmeleriyle kurulan sözleşmelerin çerçeve sözleşme niteliği de açıklanmaya çalışılmıştır. Hukukî nitelendirme konusundaki sonuçlara bağlı olarak ise, liman işletmesinde yapılan elleçlemenin deniz taşıma modu içinde yer alıp almayacağı makalede değerlendirilen başka bir sorunu oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Elleçleme, Liman İşletmesi, Çok Türlü Taşıma, Karma Sözleşme.

Abstract

The handling of goods refers to all cargo movements carried out at land or port terminals, including loading onto ships or other means of transport and unloading from them, as well as movements to and from terminal storage areas and warehouses. The article examines the nature of legal relationships arising from handling under Turkish law, taking into account, in particular, the development of doctrinal

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir.

Makale Geliş Tarihi: 15.12.2025 - Makale Kabul Tarihi: 24.12.2025.

^(**) Dokuz Eylül Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Öğretim Üyesi, İzmir - Türkiye,
E-posta: dogustaylanturkel@gmail.com,
Orcid: 0000-0001-6645-891X.

views and judicial decisions in German law. Furthermore, the article attempts to explain the framework agreement nature of contracts established with port operators or terminal operators regarding port services. Based on the conclusions regarding legal classification, another issue evaluated in the article is whether handling performed at port operators falls within the scope of mode of maritime transport.

Keywords

Handling, Port Operator, Multimodal Transport, Mixed Contract.

GİRİŞ

Eşyanın (yükün) elleçlenmesi (*handling*, *Umschlag*) limanlardaki faaliyetlerin temelini oluşturur.¹ Bu açıdan elleçleme, *lojistik* açısından geniş bir anlama sahiptir. Elleçleme, kara veya liman terminallerinde, gemi veya diğer taşıma araçlarına yapılan yükleme ve bunlardan yapılan boşaltma ile terminal istif alanları ve depolarına gerçekleştirilen *bütün yük hareketlerini* ifade etmektedir.² Deniz taşımaları açısından elleçleme kavramı içerisinde, şu aşamalar ayrı ayrı veya birbirine bütünlük olarak yer almaktadır:

1. Eşyanın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması (“yükleme ve boşaltma”),
2. Limanlardaki gemiden gemiye yapılan aktarmayı (“aktarma”),
3. Rıhtıma boşaltılan eşyanın liman terminalindeki istif alanına veya ardiyeye taşınması,
4. Limana getirilen eşyanın karayolu / demiryolu aracından boşaltıldıktan sonra terminaldeki istif alanına veya ardiyeye taşınması,
5. İstif alanı ve ardiyedeki eşyanın, eşyayı limandan çıkartacak karayolu / demiryolu aracının yanına taşınması ve eşyanın bu araçlara yüklenmesi,
6. İstif alanı ve ardiyedeki eşyanın yüklenmek üzere geminin bulunduğu rıhtıma taşınması,
7. Gemiye yüklenen eşyanın istiflenmesi (“istif”),
8. Terminaldeki ardiyede eşyanın konteynere doldurulması ve istiflenmesini ya da konteynerdeki eşyanın boşaltılarak ayrılması.

Eşyanın elleçlemesine genel olarak taşıma türünün (modunun) değiştirilmesinde ya da gümrük ve ithalat/ihracat işlemlerinin yapılmasında ihtiyaç duyulmaktadır.

¹ **ESMER, Soner**, *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir 2010, s. 22.

² **ESMER, Soner**, *Liman ve Terminal Yönetimi*, Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir 2019, s. 95. Buna karşılık 4458 sayılı 27.10.1999 tarihli Gümrük Kanunu’nda (“GK”) elleçleme kavramı, gümrük işlemleri açısından daha dar kapsamlı olarak, şu şekilde düzenlenmiştir: “‘Elleçleme’ deyimi, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri” ifade eder.

Bu açıdan limanlar elleçlemenin düğüm noktaları olarak lojistik sektöründe yer alır.³ Ayrıca şunu da ekleyelim ki, eşya ve geminin niteliğine ve ilgili limanın ihtisaslaşmasına göre liman terminallerinde vinçler, istifleyiciler, çekiciler, kesintisiz aktarıcılar, yükleyiciler/yıgıcılar gibi çok çeşitli elleçleme araçları kullanılmaktadır.⁴

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ("TTK") veya 6098 sayılı ve 11/1/2011 tarihli Türk Borçlar Kanunu'nda ("TBK") elleçleme edimlerinin hangi sözleşme tipine konu olacağına dair açık bir hüküm bulunmamaktadır. Deniz taşıma hukuku bu sözleşmelerinin hukukî niteliğinden ziyade, bunları yerine getiren liman işletmeleri veya istif işletmeleri gibi bağımsız ifa yardımcılarının taşıyanın sorumluluğu açısından konumlarıyla ilgilenmiştir. Öte yandan, aşağıda da inceleneceği gibi, çok türlü (multimodal) taşımaların Alman hukukunda 1998 Taşıma Hukuku Reformu Kanunu'ndan⁵ sonra hüküm altına alınması (Alman Ticaret Kanunu ["AlmTK"] m.452-452d) ve bu hükümleri esas alarak TTK m.902-905'te düzenlenmesinden sonra liman işletmeleri içindeki elleçlemelerin hangi sözleşme tipini ortaya koyduğu sorunu önemi artıracak şekilde tekrar su yüzeyine çıkmıştır. Bu çalışmada Alman hukukundaki geçmişten günümüze konuyla ilgili öğreti görüşleri ve yargı kararları incelenerek, Türk hukuku açısından liman alanlarındaki eşya elleçlemesinin hangi sözleşmesel ilişkiyi ortaya çıkaracağı incelenmeye çalışılacaktır. Devamında ise, bu inceleme sonunda elde edilen sonuca bağlı olarak, elleçlemenin liman alanlarında çok türlü (multimodal) ya da türler arası (intermodal) taşımalar açısından deniz taşıması aşamasına ait olup olmadığı, bu husustaki yargı kararları ışığında ele alınacaktır.

I. EŞYANIN ELLEÇLEMESİNİ KONU ALAN SÖZLEŞMELERİN NİTELİĞİ VE UYGULANACAK KURALLARIN TESPİTİ

A. Alman Hukuku

Alman deniz hukukuna hâkim olan klasik görüş uyarınca, eşyanın gemiden boşaltılması ve gemiye yüklenmesi amacıyla rıhtım idaresi (*Kaianstalt*) ile taşıyan ya da yükle ilgililer arasında akdedilen sözleşme ("rıhtım sözleşmesi" = "*Kaivertrag*"), genel olarak, eser sözleşmesi (Alman Medenî Kanunu ["AlmMK"] §631 vd.) niteliğine sahiptir.⁶ Bununla birlikte bazı hâllerde -eser sözleşmesi gibi işgörme sözleşmesi

³ Eşyanın elleçlenmesinin lojistik ve ulaştırma sistemleri ile olan ilişkisi hakkında bkz. **ESMER**, s. 20-23.

⁴ Elleçleme araç ve ekipmanları için bkz. **ESMER**, Liman ve Terminal Yönetimi, s. 97 vd.

⁵ 25.06.1998 tarihli Taşıma Hukuku Reformu Kanunu ("*Transportrechtsreformgesetz*"), bkz. Bundesgesetzblatt Jahrgang 1998 Teil I Nr. 39, ausgegeben am 29.06.1998, Seite 1588.

⁶ **JAESCHKE, Hans Wolf**, *Die Rechtsstellung der Kaianstalten im Seefrachtverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Kaiumschlags in Hamburg und Bremen*, J. Bensheimer, Mannheim - Berlin - Leipzig 1931, s. 18; **SCHAPS, Georg / ABRAHAM, Hanz Jürgen**, *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Kommentar und Materialsammlung*, 4. Auflage, Seehandelsrecht - Erster Teil, De Gruyter, Berlin - New York 1978, §592, N. 23; **SCHLEGELBERGER, Franz / LIESECKE, Rudolf**, *Seehandelsrecht*, 2. Auflage, F. Wahlen, Berlin - Frankfurt a. M. 1964, §591, N. 9; **RABE, Dieter**, *Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen*, C. H. Beck, 4. Auflage, München 2000, Anh. §561, N. 3.

niteliğinde bulunan- “hizmet sözleşmesi”nin (AlmMK §611 vd.) de söz konusu olabileceğine işaret edilmiştir.⁷

1998 Taşıma Hukuk Reformu Kanunu’ndan sonra, liman alanlarında yapılan elleçleme işlemlerinin hukukî niteliği, bu reform ile kabul edilen *multimodal* taşımalara dair yeni hükümler bağlamında öğretinin ilgisini çekmiş ve elleçlemeye dair sözleşmesel ilişkilerin, taşıma sözleşmesi niteliğinde bulunup bulunmadığı tartışmaya açılmıştır.⁸ Bugün için ise, deniz veya kara terminallerinde gerçekleştirilen elleçlemenin hangi sözleşmesel ilişkiye dayandığı konusunda görüş birliği yoktur. Hâkim görüş uyarınca, eşyaya dair diğer işlemlerden bağımsız (*izole* edilmiş) bir elleçlemenin kural olarak *taşıma edimi* niteliğinde bulunduğu ve bunu konu alan sözleşmenin taşıma sözleşmesi AlmTK §407) olduğu kabul etmektedir.^{9,10}

⁷ **SCHAPS / ABRAHAM**, §592, N. 23. Hemen ekleyelim ki, Alman hukukunda “hizmet sözleşmesi”nde (“*Dienstvertrag*”), Türk hukukundan farklı olarak, bağımlılık unsuru şart koşulmamaktadır (Alman hukukunda hizmet sözleşmesi için genel olarak için **OETKER, Hartmut / MAULTZSCH, Felix**, *Vertragliche Schuldverhältnisse*, Springer, 5. Auflage, Berlin 2018, s. 498 vd.). Ayrıca Alman hukukunda vekâlet sözleşmesi iavazlı olarak (ücret karşılığında) kurulamaz. Bu açıdan bakıldığında, rıhtım sözleşmesinin hizmet sözleşmesi niteliği, Türk hukukundaki iavazlı vekâlete karşılık gelmektedir. Eser sözleşmesinden farklı olunan nokta ise, edim sonucu yerine, edim davranışının üstlenilmesidir. Zira, eser sözleşmesinde belirli bir sonucun ortaya çıkmasına yönelik davranışta bulunmaya özen göstermenin ötesinde, bu sonucun ortaya çıkması taahhüt edilir. Alman hukukundaki bağımlılık unsuru olmayan hizmet sözleşmesinde ve Türk hukukundaki vekâlet sözleşmesinde ise, sonucun ortaya çıkmamasının riski üstlenilmeden, edim davranışı borçlanılır.

⁸ Gerek bu tespit için gerekse de 1998 Taşıma Hukuk Reformu öncesindeki öğretilerdeki durum için bkz. **DREWS, Kai Holger**, “Der Umschlag von Waren unter dem neuen See-handelsrecht”, *Transportrecht*, Cilt: 36, Sayı: 7/8, s. 254.

⁹ **BRÜGGEMANN, Horst**, “Auswirkungen des Transportrechtsreformgesetzes auf das Recht Umschlagsbetriebe”, *TranspR*, Cilt: 23, Sayı: 2, 2000, s. 54; **BARTELS, Joachim F.**, “Der Teilstreckenvertrag beim Multimodal-Vertrag”, *TranspR*, Cilt: 28, Sayı: 5, 2005, s. 204; **KOLLER, Ingo**, “Rechtsnatur des Umschlagsvertrages und ihre Bedeutung für die Teilstrecke”, *TranspR*, Cilt: 31, Sayı: 9, 2008, s. 336; **KNORRE, Jürgen / DEMUTH, Klaus / SCHMID, Reinhard Th.**, *Handbuch des Transportrechts*, C. H. Beck, München 2008, B. III, N. 29 (s. 135); **KOLLER, Ingo**, *Transportrecht - Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, C. H. Beck, 9. Auflage, München 2016, §407, N. 10a; **THUME, Karl-Heinz**, içinde: **HERBER, Rolf** (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7 Transportrecht*, C. H. Beck, 4. Auflage, München 2020, §407, N. 29; **PASCHKE, Marian**, içinde: **OETKER, Hartmut** (Hrsg.), *Handelsgesetzbuch - Kommentar*, C. H. Beck, 7. Auflage, München 2021, §407, N. 26; **MERKT, Hanno**, içinde: **BAUMBACH, Adolf / HOPT, Klaus J. / KUMPAN, C. / MERKT, Hanno / ROTH, Markus**, *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Kapitalmarktrecht, Transportrecht (Ohne Seerecht)*, C. H. Beck, 40. Auflage, München 2021, §407, N. 21. Ayrıca bu yönde bkz. BGH, 10.4.2014, I ZR 100/13, N. 8 (BeckRS 2014, 12667).

Hamburg İstinaf Mahkemesi’nin 12/7/2011 tarihli ve 6 U 217/10 sayılı kararında bu görüş açıkça teyit edilmiştir (bkz. www.landesrecht-hamburg.de/bsha/search). Somut olayda, davacı taşıma işleri komisyoncusu, nihai olarak Finlandiya’dan Çin’e taşınmak istenen üç jeneratörün, Finlandiya ile Hamburg arasındaki denizyoluyla taşınmasını üstlenmiştir. Ayrıca Hamburg Limanı’ndaki gemiye jeneratörlerin mavnaya ile yüklenmesi kararlaştırılmıştır. Hamburg Limanı Güney-Bat terminalini işleten davalı tarafından, jeneratörlerden biri mavnaya yüklenmek üzere rıhtıma indirilirken düşürülmüştür. *İstinaf Mahkemesi*, jeneratörlerin elleçlenmesi (= jeneratörlerin gemiden boşaltıldıktan sonra mavnaya yüklenmesi) için davacı taşıma işleri komisyoncu ile terminal işletmesi arasında akdedilen sözleşmenin (AlmTK §407 I uyarınca) taşıma sözleşmesi niteliğinde olduğuna hükmetmiştir (OLG Hamburg, 12.7.2011, 6 U 217/10, N. 26). Bu yöndeki başka bir karar için bkz. LG Düsseldorf, 6.12.2013 (**KOLLER**, §407, N. 10a, dn. 39).

¹⁰ **DREWS** ise, elleçlemenin bir taşıma edimi olduğu ve bunun çerçevesinde bir taşıma sözleşmesinin ortaya çıkabileceği görüşüne tereddütle yaklaşmaktadır: “*Ancak, elleçlemenin nakliye veya taşıma olduğu görü-*

HERBER ise, yükleme ve boşaltma ile diğer elleçleme faaliyetlerini farklı şekilde değerlendirmektedir. Yazar’a göre, yükleme ve boşaltma açısından elleçleme işletmesi ile taşıyan arasındaki sözleşmesel ilişki (kural olarak) eser sözleşmesi niteliğinde bulunacaktır.¹¹ Şayet eşyanın elleçlemesi özel bir çaba gerektiriyor ve kendine ait riskler barındırıyor, örneğin liman vinci, konteyner köprüsü, ayrık ayaklı taşıyıcı (*van-carrier, straddle carrier*) ya da liman içi demiryolu kullanılıyor ise, elleçleme için akdedilecek bağımsız sözleşmenin AlmTK §452 uyarınca bağımsız bir taşıma kısmını teşkil edebileceğini kabul edilmelidir.¹² Böylece *Herber*, yükleme ve boşaltmanın ötesine geçen, liman alanındaki bir noktadan özel araçlar kullanılarak yapılan yüklemenin ve buraya gemiden yapılan aktarmanın kural olarak taşıma sözleşmesi niteliğinde bulunduğunu teyit etmektedir.

Öte yandan, liman işletmesinin elleçlemenin yanında ardiye ve istif başta olmak üzere üstlendiği diğer edimlerin, taşıma sözleşmesinin içeriğine dahil olan bir “yan edim yükümlülüğü” mü olduğu; yoksa bu durumda “karma sözleşme”nin mi bulunduğu da ayrıca tartışılmıştır. Gerek öğretide gerekse de mahkeme kararlarında, liman işletmesinin bu şekilde taahhüt altına girdiği durumlarda karma sözleşmenin varlığı kabul edilmektedir.¹³ Ne var ki, karma sözleşme hakkında hangi teorinin uygulanacağı, farklı bir ifadeyle hangi hükümlerin ne şekilde uygulama alanı bulacağı da ayrı bir sorun olarak ele alınmaktadır.¹⁴

Alman Federal Mahkemesi 10/4/2014 tarihli ve I ZR 100/13 sayılı kararında,¹⁵ bağımsız bir elleçlemenin taşıma sözleşmesini ortaya çıkaracağını; ancak, elleçlemeyle birlikte diğer eşyaya dair faaliyetlerin (ardiye, istif vb.) de söz konusu olduğu durumlarda, karma sözleşmeye dair kurallara başvurulacağını; bu bağlamda ise, yer değiştirme karakterinden dolayı sorumluluk hukuku sorunları hakkında taşıma hukuku kurallarının uygulanması gerektiğini kabul etmiştir. Karara konu olan somut olayda, Hamburg limanında elleçleme işletmesi olarak faaliyet gösteren davacı, *BBC Naples* gemisinin charterlerine karşı, gemideki boru yükünün boşaltılması işini üstlenmiştir. Davalı ise, boruların gönderilenidir. Birinci ambardaki boruların tamamı ve ikinci ambarın büyük kısmı boşaltıldıktan sonra, kalan boruların balçığa bulandığı

şünü hâlâ sorgulanabilir buluyorum. Çok modlu bir taşıma sözleşmesinde, tüm farklı taşıma etapları münferit taşımalar olarak düşünülebilir. İzole bir elleçlemeden asla söz edilemeyecektir. Elleçlemenin amacı, taşıma sözleşmesinde olduğu gibi, satıcıdan alıcıya malı ulaştırılmasını sağlamak değildir. *Elleçleme sadece taşımanın devamını sağlar*”. Bkz. **DREWS**, s. 257.

¹¹ **HERBER, Rolf**, içinde: **HERBER, Rolf** (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7 Transportrecht*, C. H. Beck, 4. Auflage, München 2020, §509, N. 8; AlmTK §452 açısından aynı yönde bkz. **HERBER**, MüKo/HGB, §452, N. 24.

¹² **HERBER**, MüKo/HGB, §452, N. 24.

¹³ BGH, 10.4.2014, I ZR 100/13, N. 8 (BeckRS 2014, 12667); **KOLLER**, §407, N. 10a (s. 27 sonu); **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 29 (dn. 49 sonrası); **PASCHKE**, Oetker/HGB, §407, N. 26 (dn. 63).

¹⁴ Özellikle bkz. **KOLLER**, §407, N. 10a (s. 28); **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 29 (dn. 51 ve sonrası).

¹⁵ BGH, 10.4.2014, I ZR 100/13, N. 8 (BeckRS 2014, 12667).

görülmüş ve devamında bu kirlenmiş borularda boşaltılmıştır. Yapılan incelemede, balast tankından sızan deniz suyunun ikinci ambara sızdığı, burada yer alan kurşun konsantresini sıvılaştırdığı tespit edilmiştir. Aynı ambardaki boru ve kurşun arasında duvar bulunmasına karşın, bunun su geçirmez olmaması sebebiyle buradan, kurşunlu balçık duvardan geçerek aynı ambardaki bir kısım boruyu kirletmiştir. Kurşun toksik bir madde olduğu için boruların uzmanlık gerektiren bir işlem sonucunda temizlenmesi ve aynı zamanda sıvılaştıran kurşunun idari kurallara uygun olarak bertaraf edilmesi gerekmiştir. Davalı gönderilen, davacı elleçleme işletmesinden bu işlerin yerine getirilmesini talep etmiştir. Davacı, boruların temizlenmesi ve bunların ardiyesi için davalı için 743.053,64-Euro'luk fatura düzenlemiş; bu miktarın ödenmemesi üzerine dava açmıştır.

Davalı ise, boşaltma konusunda gerekli özenin gösterilmemesi sebebiyle boruların kirlenmesinden kaynaklanan hasara davacının sebep olduğunu, zira gemiden çıkarılan kirli boruların içinden akan kurşunlu balçığın rıhtımda bulunan boruları kirlettiği ileri sürmüştür. Ona göre, BBC Naples gemisinin chartereri ile davalı arasındaki *elleçleme sözleşmesi* AlmTK §407 I uyarınca taşıma sözleşmesi niteliğindedir. Boruların temizlenmesi edimi de bu sözleşme kapsamında yer almaktadır. Bu çerçevede, elleçleme sözleşmesindeki yükümlülüğün ihlâlinden kaynaklanan tazminat alacağı, taşıma sözleşmesinin üçüncü kişiyi koruyucu etkili sözleşme olması sebebiyle, gönderilen olarak kendisi tarafından da ileri sürülebilir.

Yerel Mahkeme, davacıyı haklı bulurken, davalının istinaf başvurusu da Hamburg İstinaf Mahkemesi tarafından reddedilmiştir. İstinaf Mahkemesi'nin gerekçesi ise şunlar oluşturmıştır: Davacı elleçleme işletmesi ile davalı gönderilen arasındaki bir sözleşmesel ilişki bulunmamaktadır. Elleçleme sözleşmesinin tarafları davacı ile BBC Naples gemisinin chartereridir. Ayrıca bu sözleşme *üçüncü kişi lehine sözleşme* (AlmMK §328) niteliğine sahip değildir. Diğer yandan, davacının boşaltmada gerekli özeni göstermediğinden söz edilemeyeceği için haksız fiile dayalı bir talep hakkından da söz edilemez. Somut olayda davacı, boruların gemiden boşaltılmasını ve geçici olarak depolanması taahhüdünde bulunmuştur. Bu itibarla elleçleme sözleşmesi, birbirinden farklı sözleşme tiplerinin unsurlarını barındırdığı için *karma sözleşme* niteliğindedir. Ancak, davalının iddiasına göre de, zarar verici olay boşaltmadan sonra boruların yer değiştirmesi sırasında değil, boşaltma aşamasında kirli boruların vince takılı olduğu anda meydana gelmiştir. Dolayısıyla karma sözleşmeye dair kurallara göre, taşıma hukuku değil, eser sözleşmesi hukukunun uygulama alanı bulması gerekmektedir. Sonuç olarak, davalının elleçleme sözleşmesinden ötürü kendi lehine ileri sürdüğü hak reddedilmelidir.

Davalı temyiz başvurusunda ise, şu argümanlara dayanmıştır: İstinaf Mahkemesi'nin somut olaydaki elleçleme sözleşmesinin eser sözleşmesine ait un-

surları ihtiva ettiği tespiti isabetlidir. Gelgelelim, elleçleme herhâlde, somut olayda olduğu gibi, başka yük işlemlerinden izole edildiğinde taşıma edimi niteliğindedir. Eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edileceği yer arasındaki mesafenin bu hususta önemi yoktur. Fakat İstinaf Mahkemesi, hâlihazırdaki hâkim görüşten sapmıştır. Mahkeme, rıhtıma indirilen eşyanın depolama yerine yönelik yer değiştirmesi ile boşaltma sırasındaki yer değiştirmeyi farklı değerlendirerek, son anılanı taşıma sözleşmesinin varlığı için yeterli görmemektedir.

Alman Federal Mahkemesi ise, şu gerekçeler ile temyiz talebinin reddine karar vermiştir:¹⁶

“Taşıma konusu eşyanın izole edilmiş elleçlemesinin taşıma edimi olarak görüldüğü ifadesi doğrudur (krş. Koller, Transportrecht, 8. Aufl., §407 HGB Rn. 10a mwN). Fakat böyle bir olayda bu durum mevcut değildir. İstif Mahkemesi’nin karşı konulmayan tespitine göre, bir kısım borunun boşaltılmasının yanında bunların davacının arazisinde geçici depolanması da kararlaştırılmıştır. Bu nedenle izole edilmiş bir elleçlemeden söz edilemez. Elleçleme bir taşıma, taşıma işleri komisyonculuğu ya da ardiye sözleşmesiyle bağlantılı olarak kararlaştırılmış ise, şüphe hâlinde karma sözleşme kurallarının uygulanması gereken bağımlı bir yan edimi oluşturur. Böyle bir durumda sorumluluk sorunlarının, yer değiştirme süreçlerinin özelliğinden dolayı taşıma hukukuna göre değerlendirilmesi gerekir. Fakat elleçlemenin bir yan edim olarak ana edim için geçerli olan kurallara tâbi bulunduğu da düşünülebilir. Bu durumla özellikle küçük çaptaki taşıma faaliyetlerinde karşılaşılmaktadır (krş. Koller §407 HGB Rn. 10a; aynı yazar, TranspR 2008, 333, 336).”

B. Türk Hukuku

1. Öğreti

OKAY’a göre, liman işletmeleri tarafından yapılan yükleme ve boşaltma faaliyetleri eser sözleşmesinin konusunu oluşturur.¹⁷ Yazar’a göre, bunların ifası taşıma sözleşmesini dayandıramaz.¹⁸ Soruna özelleştirme öncesi dönemde tekel hakkı açısından yaklaşan **Kender** ise, liman işletmesinin tekel konumu sebebiyle irade özgürlüğünden söz edilemeyeceği için taşıyan veya yükleten arasında sözleşmesel ilişkinin *pek mümkün* olamayacağını belirtmiştir.¹⁹ Bunlara karşılık, **DOĞANAY**, “tahmil”, “tahliye” ve hatta “ambarlama” gibi işlemlerin taşıma sözleşmesinin “fer’i mahiyetinde” oldukları için bu hizmetlerden doğan alacakların tâbi olduğu zamanaşımı

¹⁶ BGH, 10.4.2014, I ZR 100/13, N. 8 (BeckRS 2014, 12667).

¹⁷ **OKAY, Sami**, *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2. Bası, İstanbul 1963, s. 522; **OKAY, Sami**, *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri*, Kutulmuş Matbaası, 2. Bası, İstanbul 1971, s. 22-23.

¹⁸ **OKAY**, s. 23-23.

¹⁹ **KENDER, Rayegân**, “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar), Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara 1984, s. 255.

süresi hakkında 6762 sayılı ve 29/6/1956 tarihli Türk Ticaret Kanunun (“[e]TTK”) m.767’nin uygulama alanı bulacağını savunmuştur.²⁰

Öğretideki diğer yazarların da, eser sözleşmesi görüşünü benimsediği tespit edilmektedir.²¹ Güncel bir doktora tezinde ise **BURUCUOĞLU**, yükleme ve boşaltma sebebiyle ortaya çıkan hukukî ilişkinin eser sözleşmesi olduğu belirtilerek, öğretideki baskın görüşe katılmıştır.²² Yazar’a göre, liman işletmelerinin sunduğu yükleme ve boşaltma hizmetinin bir taşıma ya da vekâlet sözleşmesinin konusu olması mümkün değildir; çünkü, yükleme veya boşaltma sadece eşyanın nakliyesi işini kapsamaz; liman işletmeleri teknik usullere göre edim sonucunu taahhüt etmektedir.²³

2. Yargı Kararları

a. Yargıtay’ın Eski Görüşleri

Yargıtay kararlarında, liman işletmelerinin gördükleri hizmetlerin hangi sözleşme kapsamında değerlendirileceği konusunda farklı görüşler dile getirilmiştir. Yargıtay Ticaret Dairesi, 11/3/1950 tarihli ve E. 3647/K. 1205 sayılı kararında limandaki yükleme ve boşaltma işlerine taşıma sözleşmesi kurallarının uygulanamayacağına hükmederken,²⁴ aynı dönemdeki başka bir kararında bu işlerden doğan alacakların bir yıllık zamanaşımı süresine tâbi olduğunu -sözleşmenin niteliğini açıklamadan- kabul etmiştir.²⁵

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 11/10/1978 tarihli ve E. 1977-709/1978-832 sayılı kararında ise, **DOĞANAY**’a ait *karşı oyda* ise şu tespit yer almaktadır:²⁶

²⁰ **DOĞANAY, İsmail**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi C. II: Madde 420-815*, Beta, 4. Bası, İstanbul 2004, Madde 767, s. 2231-2232: “Taşıma akdi icabı olarak taşıyıcı tarafından yapılan ‘tahmil’, ‘tahliye’ ve hatta ‘ambarlama’ gibi işlemler de taşıma akdinin bir fer’i mahiyetinde oldukları için, bu hizmetlerden doğan alacak davaları da TTK.nun 767 nci maddesindeki zamanaşımı süresine tabidirler. Vagonların kararlaştırılan süre içerisinde boşaltılmaması nedeniyle, DDD İşletmesi tarafından talep edilen (somaaj ücreti) de taşıma sözleşmesine ilişkin bir istek kabul edildiği için, zamanaşımı süresi TTK.nun 767 inci maddesine tabidir”.

²¹ **İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994, s. 341; **KUBİLAY, Huriye**, *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, Barış Yayınları, İzmir 2001, s. 144; **HEPGÜLERLER, Ezgi**, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin, Ankara 2011, s. 142; **KONUR, Erdi**, *Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfâsından Doğan Hukuki Sorumluluk*, Seçkin, Ankara 2017, s. 62.

²² **BURUCUOĞLU, Göktuğ**, *Liman Hizmetleri Sözleşmesi ve Liman İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin, Ankara 2025, s. 106.

²³ **BURUCUOĞLU**, s. 106.

²⁴ Y. TD, 11.3.1950, E. 3647/K. 1205: **OKAY, Sami**, *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2. Bası, İstanbul 1963, s. 520: “Dava konusu 1800 çuvalda (...) soda külünün vapurdan tahliye edilerek davalı idareye ait İskenderun limanı antrepolarına konulduğu hususu taraflarca ihtilafli bulunmamış ve davalının istinad eylediği işletme nizamnâmesi, şimendiferle yapılan kara nakliyatına müteallik hükümleri ihtiva edip işbu nizamnamenin liman işletmesiyle tahmil ve tahliye işlerine şümulü bulunmadığı gibi Ticaret Kanununun 889 uncu maddesinde yazılı bulunan zaman aşımının yalnız karada ve sulara yapılan nakil işlerince ait olup tahmil ve tahliye ve antrepo işletmesi hususlarına şamil bulunmamış (...)”.

²⁵ Y. TD, 3.7.1956, E. 56-3542/K. 3776 (**OKAY**, Yargıtay Kararları, s. 522 ve bkz. aynı yerdeki **OKAY**’ın eleştirisi).

²⁶ Bkz. *Lexpera*.

“Yargıtay (Ticaret) hâlen (Onbirinci Hukuk) Dairesi, yıllardan beri denizde yükleme ve boşaltma işini (mahiyetçe) taşıma işi kabul ederek taşımaya ilişkin bir yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerekeceğini (Yg. TD. 21/5/1949 gün ve 2442/2469, 17.2.1951 gün ve 5769/6305, 15.9.1960 gün ve 1365/2193, 16.3.1965 gün ve 510/956) benimsendiği gibi, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da (11.2.1970 gün ve E. 1968/T-113, K. 1970/77) aynı görüşü teyit etmiş bulunmaktadır.”²⁷

b. Yargıtay’ın Daha Yeni Kararları

Yargıtay 11’inci Hukuk Dairesi 22/11/2010 tarihli ve E. 2009/5517, K. 2010/11745 sayılı kararında²⁸ ise, gemiden yapılacak tahliye işlemini konu alan bir sözleşmeye (818 sayılı ve 22/4/1926 tarihli Borçlar Kanunu [“eBK”] m.386 II = TBK m.502 II) uyarınca vekâlet sözleşmesine dair hükümlerin uygulanması gerektiğini kabul etmiştir. Anılan hükümlere göre, kanunda düzenlenmeyen isimsiz sözleşmeler için kural olarak vekâlet sözleşmesi hükümleri geçerlidir. Dolayısıyla bu içtihat ile İhtisas Dairesi, gemiden yapılacak tahliyeyle dair sözleşmeyi isimsiz bir sözleşme olarak değerlendirmiş olmaktadır. Buna karşılık, Y. 15. Hukuk Dairesi’nin 27/10/2011 tarihli ve E. 2011/4102, K. 2011/6241 sayılı kararında “tahmil ve tahliye işlerini” konu alan sözleşmenin eser sözleşmesi olduğunu belirtmiştir.²⁹

Yargıtay 11’inci Hukuk Dairesi’nin 19/6/2018 tarihli ve E. 2016/10502, K. 2018/4530 sayılı kararı³⁰ ile 21/6/2018 tarihli ve E. 2016/10503, K. 2018/4675 sayılı kararında³¹ ise, liman işletmesiyle akdedilen sözleşmeye TBK m.502 uyarınca vekâlet sözleşmesine dair hükümlerin niteliğine uygun düştüğü oranda uygulanacağını şu şekilde tekrar etmiştir:

“6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununun 470. maddesinde eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmış olup, eser sözleşmesinde tarafların borç ve sorumlulukları ile haklarının düzenlendiği aynı kanunun 471. ve devamı maddeleri hükümleri nazara alındığında davalı ... Liman İşletmeleri ve... Nakliye Tic. A.Ş tarafından yerine getirilen gemiden malların tahliyesi işlemlerinin eser sözleşmesi kapsamında değerlendirilmesi mümkün görülmemektedir. Davalı ... Liman İşletmeleri ve... Nakliye Tic. A.Ş’nin yerine getirdiği edim itibarıyla davacının sigortalısı ile arasında iş görme sözleşmesi söz konusu olup 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununun 502/2 maddesi uyarınca niteliğine uygun düştüğü ölçüde uyumsuzluğa vekaletle ilişkin hükümler uygulanacaktır. Bu suretle; mahkemenin sigortalı ile adı geçen davalı arasındaki ilişkinin eser sözleşmesi olduğu değerlendirilmesi doğru değilse de vekalet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması ile

²⁷ **KONUR**, s. 119, dn. 114’te yer alan görüş Y. HGK’ye ait olmayıp, belirttiğimiz karşı oya aittir.

²⁸ Bkz. *Lexpera*.

²⁹ Karar için bkz. **KONUR**, s. 60.

³⁰ Karar için bkz. www.karararama.yargitay.gov.tr (12/11/2025).

³¹ Karar için bkz. www.karararama.yargitay.gov.tr (12/11/2025).

de davalı ... Liman İşletmeleri ve... Nakliye Tic. A.Ş.'nin sorumluluğuna gidilecek olup mahkeme kararı sonucu itibarıyla doğru bulunduğundan 6100 Sayılı HMK'nın geçici 3. maddesi delaletiyle, HUMK'un 438. maddesinin son fıkrası uyarınca kararın gerekçesi düzeltilmek suretiyle onanmasına karar vermek gerekmiştir.”

3. Değerlendirme ve Görüşümüz

a. Elleçleme Bir Taşıma Edimi Midir?

aa. Eşyanın Yer Değiştirme Unsuru ve Mesafenin Önemli Olmaması

Taşıma sözleşmesinin esaslı unsurunu oluşturan taşıma edimi, taşıyıcının hâkimiyet alanı içerisinde ve onun özen yükümlülüğü altında, eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasını, kısaca *yer değiştirmesini* ifade eder.³² Alman hukukunda öğreti ve mahkeme kararlarında da belirtildiği gibi, yer değiştirmede kat edilen mesafenin “çok kısa” (“*minimal*”) olması mümkündür.³³ Diğer bir ifadeyle, taşıma sözleşmesi için eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edileceği yer arasında, esaslı (büyük) bir mesafenin bulunması şart değildir. Nitekim, Türk hukukunda **ARKAN**, “[t]aşımanın sona ereceği yerin, taşımanın başladığı yerden belirli bir uzaklıkta olması gerekmez. Dolayısıyla aynı apartman içinde ev eşyalarının bir kattan diğerine götürülmesi de taşıma olarak nitelendirilebilir” tespitiyle bulunmaktadır.³⁴ Gerçekten de, hemen aşağıda işaret edilecek içtihatlarda benimsendiği gibi, aynı yapı (konut, fabrika vb.) içinde eşyanın bir yerden başka bir yere götürülmesi taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinin ortaya çıkabilmesi için yer değiştirmenin, her zaman taşıma aracılığı ile çıkılan bir *yolculuğa* (sefer) konu olması gerekmez. Ayrıca mesafenin kısa olmasının eşya üzerinde özen yükümlülüğünün doğurmayacağı görüşüne de katılmıyoruz.³⁵ Şayet, eşya kısa mesafeli bir taşımada, taşımayı taahhüt eden kişinin hâkimiyet alanına geçmiş ise, diğer bir ifadeyle onun vasıtalı ya da vasıtasız zilyetliğinde bulunuyor ise, özen yükümlülüğü de ortaya çıkar. Mesafenin ya da taşıma süresinin belirli bir düzeye ulaşması taşıma sözleşmesinin bir unsuru değildir. Önemli olan nokta, eşyanın yer değiştirmeyi taahhüt eden kişinin hâkimiyetinde bulunması ve taşımanın aslî edim olarak ücret karşılığında üst-

³² **ARKAN, Sabih**, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982, s. 13; **KOLLER**, §407, N. 10; **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 26; **PASCHKE**, Oetker/HGB, §407, N. 25.

³³ BGH, 15.12.1994, I ZR 196/92, NJW-RR, s. 415 (N. II 1 a); OLG Nürnberg, 5.7.2000, 12 U 913/00, BeckRS 2009, 88092 (N. 2 b); BGH, 10.4.2014, I ZR 100/13, BeckRS 2014, 12667 (N. 9); OLG Hamm, 13.7.2015, 32 SA 28/15, BeckRS 2015, 16111; **ARKAN**, s. 11; **KOLLER**, §407, N. 10; **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 26; **PASCHKE**, Oetker/HGB, §407, N. 25. Buna karşılık, **FREMUTH**, çok kısa mesafeli yer değiştirmelerin, eşya üzerinde özen yükümlülüğünün doğumuna izin vermeyeceği gerekçesiyle, taşıma edimini ortaya çıkarmayacağını kabul etmektedir. Bkz. **FREMUTH, Fritz**, içinde: **FREMUTH, Fritz / THUME, Karl-Heinz**, *Kommentar zum Transportrecht: 407-474 h HGB, CMR, WA und ADSp*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 2000, §425, N. 25.

³⁴ **ARKAN**, s. 10, 11; aynı yönde BGH, 15.12.1994, I ZR 196/92, NJW-RR, s. 415 (N. II 1 a).

³⁵ **FREMUTH**, *Kommentar zum Transportrecht*, §425, N. 25.

lenilmesidir. Diğer yandan şunu da vurgulayalım ki, çok kısa mesafeli bazı taşımalarda içerdikleri riskler itibarıyla ayrı bir uzmanlığı gerekli kılmaktadır. Örneğin çok büyük yapıların aynı arazi içinde yer değiştirmesi ya da piyano gibi çok hassas eşyaların aynı ev içinde taşınması teknik bilgi ve tecrübeyi gerektirmektedir. Bu türden taşımaların taşıma sözleşmesinin odaklandığı menfaat dengesi dışına çıkartılmasında kanımızca bir menfaat bulunmamaktadır.

Öğretide de teyit edilen³⁶ şu yargı kararlarında, eşyanın kısa mesafeli yer değişikliklerinin taşıma edimi teşkil edeceği açıklanmıştır:

- i. *Alman Federal Mahkemesi* 15/12/1994 tarihli kararında, bir odadan diğerine mobilyaların taşınması gibi çok kısa mesafelerin dahi taşıma edimini üstlenmek adına geleceğini; uyuşmazlık konusunu oluşturan, bir makinenin vinç ile iki kat arasında taşınmasının da aynı şekilde değerlendirilmesi gerektiğini kabul etmiştir.³⁷ 10/4/2014 tarihli kararında ise Federal Mahkeme, çok kısa mesafeli yer değiştirmelerin (“*geringfügige Ortsveränderung*”) taşıma sözleşmesine konu olabileceği görüşünü ayrıca teyit etmiştir.³⁸
- ii. *Nürnberg İstinaf Mahkemesi* 5/7/2000 tarihli kararında ise, forkliftin bir taşıma aracı olduğunu belirterek, fabrika alanı içinde bir makinenin başka bir makine salonuna forklift ile taşınmasının da taşıma edimini ortaya çıkaracağını kabul etmiştir.³⁹
- iii. *Hamm İstinaf Mahkemesi*’nin 13/7/2015 tarihli kararına göre ise, bir piyanonun ev içerisinde yer değiştirmesine dair edim, eşya taşınması niteliğindedir.⁴⁰

bb. Vinç İşlerine Dair Sözleşmelerin Niteliği

Alman hukuku öğretisi ve yargı kararlarında vinçlerin kullanılmasına dair sözleşmesel ilişkilerin niteliği, işgören tarafın üstlendiği edimin şekline göre belirlenmektedir. Bu çerçevede, vinçlerin kullanılmasına dair sözleşmelerin *kira*, *hizmet*, *eser* veya *taşıma* sözleşmesi içinde değerlendirilebileceği kabul edilmektedir.⁴¹ Benzer çözüm, Türk hukukunda geçerlidir; fakat, bu bağlamda Alman hukukunda *hizmet sözleşmesinin* (“*Dienstvertrag*”- AlmMK §611 vd.) karşılığını Türk hukukunda (ivazlı) *vekâlet* sözleşmesi oluşturacağına işaret etmek gerekir.⁴²

³⁶ KOLLER, §407, N. 10; THUME, MüKo/HGB, §407, N. 26.

³⁷ BGH, 15.12.1994, I ZR 196/92, NJW-RR, s. 415 (N. II 1 a).

³⁸ BGH, 10.4.2014, I ZR 100/13, BeckRS 2014, 12667 (N. 9).

³⁹ OLG Nürnberg, 5.7.2000, 12 U 913/00, BeckRS 2009, 88092 (N. 2 b).

⁴⁰ OLG Hamm, 13.7.2015, 32 SA 28/15, BeckRS 2015, 16111. Bu tespitten hareketle İstinaf Mahkemesi somut olayda ZPO §30’da yer alan eşya taşımalarına dair özel yetki kuralının uygulanmasına karar vermiştir.

⁴¹ BGH, 26.3.1996, X ZR 100/94, NJW-RR 1996, s. 1204 (N. II 1); BGH, 28/1/2016, I ZR 60/14, NJW-RR 2016, s. 499 (N. 19); THUME, MüKo/HGB, §407, N. 82.

⁴² Alman hukukunda hizmet sözleşmesi ve eser sözleşmesinden farklı için genel olarak için OETKER / MAULTZSCH, s. 500 vd.

Sadece vincin kullanımının başka bir kişiye ücret karşılığında tanınan sözleşme, kira sözleşmesi iken, iş sahibinin teknik yönden işin yapılmasına dair açık talimatlarına bağlı olarak, vinçle yer değiştirme faaliyeti Türk hukuku açısından (genel olarak) vekâlet sözleşmesi unsurlarını taşıyacaktır.⁴³ Diğer yandan, iş sahibine vincin kullanılması bırakılmadan ve kendisine vinci kullanan personel üzerinde talimat hakkı verilmeden, işgören belirli bir sonucu vinç ile yerine getirmeyi taahhüt ettiğinde eser sözleşmesinden söz edilecektir.⁴⁴ Şayet bu çerçevede işgören vinçle bir eşyanın yerinin değiştirilmesi sonucu üstlenilmişse, taşıma sözleşmesinin varlığı Alman hukukunda kabul edilmektedir.⁴⁵ Nitekim, 2020 tarihli “Federal Uzman Grubu Ağır Taşımalara ve Vinç İşlerine Dair Genel İşlem Koşulları”⁴⁶ (= “Kran + Transport 2020”) bu sözleşme tipi “Vinç İş” (*Kranarbeit*) başlığı altında şu şekilde düzenlenmiştir:

“Vinç işi, bir eşya taşınması olarak, özellikle de bir kaldırma aracı yardımıyla yüklerin ve/veya işlerini yerine getirebilmeleri amacıyla kişilerin kaldırılması, taşınması ve yerinin değiştirilmesidir ve yüklenicinin talimatı ve düzenlemesi doğrultusunda bir veya daha fazla kararlaştırılmış kaldırma manevrasının yüklenici tarafından gerçekleştirilmesini ifade eder. Buna özellikle vinç yardımıyla gerçekleştirilen izole edilmiş ağır eşyaların elleçlemesi de dahildir.”⁴⁷

cc. Eşyanın Gemiye Yüklenmesi ve Gemiden Boşaltılmasının Taşıma Edimi Oluşu

Rıhtımdaki eşyanın, buradan gemi bordasına veya ambarına indirilmesi (*yükleme*) ya da buradaki eşyanın gemiden alınıp rıhtıma indirilmesinin (*boşaltma*) taşıma edimi olup olmaması, eşyanın elleçleme işletmesinin zilyetliğinde, onun gözetimi altında yer değiştirip değiştirmediğine bağlıdır. Taşıma sektöründeki diğer faaliyetlere nazaran yükleme ve boşaltmada ortaya çıkan eşyanın yer değiştirmesi görece kısa mesafeleri konu alır. Eşya rıhtım ile gemi arasında yer değiştirmektedir. Ancak yukarıda açıklamaya çalıştığımız üzere, taşıma sözleşmesinde yer değiştirme unsurunda mesafenin bir önemi bulunmamalıdır. Aynı bina içerisinde eşyanın yer değiştirilmesi taşıma olarak görüldüğüne göre,⁴⁸ bir gemiden rıhtıma indirilen eşya için de aynı so-

⁴³ Alman hukukunda bu durumda kira ve hizmet sözleşmesi unsurlarını taşıyan sözleşme görüşü için bkz. BGH, 26.3.1996, X ZR 100/94, NJW-RR 1996, s. 1204 (N. II 1); BGH, 28/1/2016, I ZR 60/14, NJW-RR 2016, s. 499 (N. 19); **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 82.

⁴⁴ BGH, 26.3.1996, X ZR 100/94, NJW-RR 1996, s. 1204 (N. II 1); BGH, 28/1/2016, I ZR 60/14, NJW-RR 2016, s. 499 (N. 19); **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 82.

⁴⁵ BGH, 28/1/2016, I ZR 60/14, NJW-RR 2016, s. 499 (N. 19); **KOLLER**, §407, N. 10 (dn. 30); **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 82 (dn. 181); **PASCHKE**, Oetker/HGB, §407, N. 25 (dn. 54).

⁴⁶ “Allgemeine Geschäftsbedingungen des Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (2020)”. Bkz. https://www.bsk-ffm.de/fileadmin/user_upload/AGB-BSK_Kran_und_Transport_2020_dt_Fassung_vom_10.11.2020.pdf. (Erişim Tarihi: 8.10.2025).

⁴⁷ “Kranarbeit ist Güterbeförderung, insbesondere das Anheben, Bewegen und die Ortsveränderung von Lasten und/oder Personen zu Arbeitszwecken mit Hilfe eines Hebezeuges, und bezeichnet die Übernahme eines oder mehrerer vereinbarter Hebemanöver durch den Auftragnehmer nach dessen Weisung und Disposition. Hierzu zählt insbesondere auch der isolierte Schwergutumschlag mit Hilfe eines Kranes”.

⁴⁸ Yuk. dn. 40 civarı.

nuca ulaşılmasında bir engel yoktur. Dolayısıyla yükleme ve boşaltmada mesafenin kısalığından hareket ederek taşıma ediminin mevcut olmadığı söylenemez. Ayrıca öğretilde yükleme ve boşaltmanın *teknik usullere* göre yapılması sebebiyle bunun taşıma sözleşmesini ortaya çıkaramayacağı yönündeki görüşe de katılamıyoruz.⁴⁹ Taşınacak eşyanın niteliğine ve taşıma kullanılacak araçlara göre farklı özel risklerin ortaya çıkması her zaman mümkündür. Dolayısıyla risk kaynakları bir edimin taşıma mı yoksa diğer bir iş görme sözleşmesine mi konu olacağı konusunda argüman olarak kullanılamaz. Önemli olan yer değiştirme ve eşyanın zilyetliğinin kimde olduğudur.

İkinci olarak yükleme ve boşaltma sırasında, eşya terminal (elleçleme) işletmesinin (vasıtasız) zilyetliğine geçmektedir. Böylece, eşya kısa süreliğine olsa da, eşya yükleme ve boşaltma sırasında yer değiştirirken terminal işletmesinin özen yükümlülüğü altındadır. Bu sebepler ile Alman hukukundaki bu yöndeki görüşlere iştirak ederek, Türk hukuku açısından *sadece* yükleme ve boşaltmadan oluşan elleçlemenin dahi taşıma edimi niteliğinde bulunduğunu kabul ediyoruz. Bu türden bir yükleme ve boşaltmanın terminal işletmesi tarafından asli edim yükümlülüğü olarak ücret karşılığında taahhüt edilmesi hâlinde ise, taraflar arasında TTK m.850 vd.'de yer alan eşya taşıma sözleşmesi kurulmuş olacaktır.

dd. Yükleme ve Boşaltma Dışındaki Elleçlemelerin (Evleviyetle) Taşıma Edimi Niteliğinde Oluşu

Çalışmanın başında yükleme ve boşaltma dışındaki liman terminallerindeki elleçleme süreçleri genel hatlarıyla açıklanmıştır.⁵⁰ Yükleme ve boşaltmanın taşıma edimi niteliğinde bulunduğu dikkate alınırsa,⁵¹ diğer elleçlemelerin de (özellikle terminal içi taşıma ve eşyanın bir gemiden başka bir gemiye ya da başka bir taşıma aracına aktarılması) taşıma edimi niteliğinde bulunduğunu evleviyetle kabul ediyoruz. Dolayısıyla bu şekildeki elleçlemenin ücret karşılığında asli edim yükümlülüğü olarak taahhüt edilmesiyle terminal işletmesi ve taşıyan ya da yükle ilgililer arasında taşıma sözleşmesi kurulacaktır.

b. Elleçleme ile Birlikte Ardiye ve İstif Edimlerinin Taahhüt Edilmesi Halinde Sözleşmenin Niteliği ve Uygulanacak Kuralların Tespiti

aa. Genel Olarak

Liman işletmesi tarafından eşyanın elleçlenmesiyle birlikte aynı zamanda ardiyesi ve istifinin de üstlenilmesi mümkündür. Elleçleme ile ardiye ve istif edimleri arasında asıl ve yan edim ilişkisi bulunabileceği gibi, bu üç edim türü de sözleşmede birbirine *denk* olabilir. Şayet “asli edim” niteliğindeki elleçlemenin yanında taahhüt edilen ardiye ve istif edimleri “yan edim” niteliğinde ise, bu edimlerin ifası taşıma sözleşmesi içinde değerlendirilecektir. Özellikle eşyanın liman alanında üstü açık bir

⁴⁹ BURCUOĞLU, s. 106.

⁵⁰ Bkz. yuk. Giriş.

⁵¹ Bkz. yuk. cc.

yerde kısa süreli ardiyesi veya özel bir uzmanlık gerektirmeyen basit bir istif faaliyeti yan edim niteliğine sahiptir. Öte yandan, ardiye ve istif edimleri ile elleçleme edimlerinin denk ağırlıkta olduğu sözleşme ilişkilerde, (Alman hukukunda olduğu gibi)⁵² Türk hukuku açısından da taraflar arasında “karma sözleşme”nin varlığını kabul etmek gerekir.⁵³ Ancak sözleşmenin karma niteliğini tespit etmek de ele aldığımız sorunu çözmeye yetmemektedir; bu türdeki sözleşmesel ilişkiye hangi kuralların uygulanması gerekeceği de müstakil bir sorundur.

bb. Karma Sözleşme

Tarafların, isimli sözleşme tiplerine ait unsurları (özellikle aslî edimleri), kanunda öngörülmemiş şekilde bir araya getirerek, yeni bir sentez ve bütün oluşturduğu sözleşme, karma sözleşmeyi oluşturur.⁵⁴ Karma sözleşmede yer alan isimli sözleşmelere ait unsurlar bağımsızlıklarını kaybetmektedir.⁵⁵ Elleçlemeyle birlikte ardiye ve istif edimlerini içeren sözleşme niteliği itibarıyla *kombine (bileşik) tipli* karma sözleşmeye örnek oluşturmaktadır.⁵⁶ Karma sözleşmenin somut ilişki açısından bu türünde, en az bir taraf, kanunda düzenlenmiş iki veya daha çok isimli sözleşmeye ait aslî edimleri üstlenirken, diğer taraf bir miktar parayı ödeme borcu altına girmektedir.⁵⁷ İncelediğimiz sözleşmede elleçleme işletmesi, taşıma edimleriyle birlikte ardiye ve/veya istifi taahhüt ederken, taşıyan ya da yükü ilgili ücret ödeme borcu altındadır. Ardiye edimi, (saklama sözleşmesinin özel bir türünü oluşturan) ardiye sözleşmesinin aslî edimini oluştururken, eşyanın istifi, eser sözleşmesi kapsamında yer alan maddi olmayan bir sonucu oluşturur.

Karma sözleşmelere uygulanacak hukuk kurallarının tespiti açısından ise, öğretilerde ileri sürülen teorileri şu şekilde özetlemek mümkündür:⁵⁸

⁵² Bkz. yuk. I A.

⁵³ Karma sözleşmesi hakkında bkz. **TANDOĞAN, Halûk**, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkiler, C. I/1 - Kendisine Özgü Yapısı Olan ve Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri Trampa, Bağışlama*, Vedat Kitabevi, 6. Tıpkı Bası, İstanbul 2008, s. 69 vd.; **KUNTALP, Erden**, *Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)*, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 2. Bası, Ankara 2013, s. 38 vd.; **OKTAY, Saibe**, “İsimsiz Sözleşmelerin Geçerliliği, Yorumu ve Boşluklarının Tamamlanması”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 55, S. 1-2, 1996, s. 273 vd.; **YÜCER-AKTÜRK, İpek**, *İsimsiz Sözleşme Genel Teorisi ve Uzaktan Öğretim Sözleşmesi*, Yetkin, Ankara 2016, s. 42; **EREN, Fikret**, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Legem, 11. Bası, Ankara 2023, s. 955.

⁵⁴ **TANDOĞAN**, s. 69; **KUNTALP**, s. 157; **OKTAY**, s. 274; **EREN**, *Özel Hükümler*, s. 955; **YÜCER-AKTÜRK**, s. 42-43.

⁵⁵ Ayrıca bkz. **KUNTALP**, s. 107-111; **YÜCER-AKTÜRK**, s. 42-43; krş. **OKTAY**, s. 274.

⁵⁶ Karma sözleşmenin bu türü (kombine sözleşmeler) hakkında bkz. **KUNTALP**, s. 134 vd.; **TANDOĞAN**, s. 71; **OKTAY**, s. 274. Karma sözleşmelerin diğer türünü ise, çift nitelikli sözleşmeler (*doppeltypischerverträge*) oluşturur. Bu sözleşme tipinde ise, taraflardan her birinin edimi farklı tip sözleşmelere aittir; burada değişik tipteki sözleşmelere özgü unsurlar karşılıklı olarak mübadele edilmektedir (**TANDOĞAN**, s. 69; **KUNTALP**, s. 130). Karma sözleşmenin bu niteliğine çift nitelikli sözleşme denmesinin sebebini ise, farklı tipteki birbirine denk sözleşme edimlerinin mübadele edilerek sözleşmenin içeriğinin belirlenmesidir (**KUNTALP**, s. 130).

⁵⁷ **KUNTALP**, s. 134 vd.; **TANDOĞAN**, s. 71; **OKTAY**, s. 274.

⁵⁸ Teoriler hakkında bkz. **KUNTALP**, s. 227 vd.

- a. *Dışlama Teorisi*: Bu teoriye göre, karma sözleşmeye TBK'nin genel hükümleri uygulanmalıdır.⁵⁹
- b. *Soğurma (İmtisas) Teorisi*: Bu teoriye göre, sözleşmede yer alan unsurlardan (aslî edimlerden) hangisi en önemlisi ise, hangisi diğerlerine göre baskın geliyor ise, bu sözleşmeye ait isimli sözleşmeye dair kurallar karma sözleşmeye bir bütün olarak uygulanmalıdır.⁶⁰
- c. *Birleştirme (Terkip) Teorisi*: Bu teoriye göre, karma sözleşmeye, sözleşmede yer alan her bir unsur (aslî edime) için bu unsurlara ait isimli sözleşmeye dair kurallar doğrudan ve ayrı ayrı uygulanmalıdır.⁶¹
- d. *Kıyas Teorisi*: Bu teoriye göre, karma sözleşmeye, sözleşmede yer alan her bir unsur (aslî edime) için bu unsurlara ait isimli sözleşmeye dair kurallar kıyasen, menfaatler dengesine ve somut olayın özelliklerine uygun olarak uygulanmalıdır.⁶²
- e. *Hukuk Yaratma Teorisi*: Bu teoriye göre, hâkim, karma sözleşmeye kendisi kanun koyucu olsaydı nasıl bir kural koyacak idiyse, o kurala göre bizzat karar vermelidir (TMK m.1/II).⁶³

cc. Hangi Teori Uygulanmalıdır?

Karma sözleşme hakkında uygulanacak kanun hükümlerini belirlerken yukarıdaki teorilerden hangisinin tercih edileceği konusunda gerek öğretide gerekse de yargı kararlarında hâkim bir görüşten söz edilmemektedir.⁶⁴ İsviçre ve Türk yüksek mahkeme kararlarında birleştirme teorisinin görece daha fazla savunulduğunu tespit edebilmekle birlikte, soğurma teorisini kabul eden kararlar da mevcuttur.⁶⁵ Ayrıca, birleştirme ve soğurma teorisinden birinin somut olayın özelliklerine göre menfaatler dengesi dikkate alınarak uygulanması gerektiğini kabul ederek söz konusu iki görüşünde uygulanabileceğini savunan görüşler bulunmaktadır. Alman hukukunda her iki yönteminde birlikte kullanılabileceğini belirten **LARENZ/CANARIS** ise, menfaatler dengesinin yanında istisnâ olarak karma sözleşmede yer alan edimlerle ilgili tipe ait hükmün amacının gerekli kılması hâlinde de birleştirme teorisi yerine soğurma teorisinin uygulanması gerektiğini kabul etmektedir.⁶⁶ Buna göre, karma sözleşmenin her bir bölümüne kendisine

⁵⁹ KUNTALP, s. 227.

⁶⁰ KUNTALP, s. 228.

⁶¹ KUNTALP, s. 231.

⁶² KUNTALP, s. 233.

⁶³ KUNTALP, s. 233.

⁶⁴ Öğretideki görüşler için bkz. KUNTALP, s. 227-234.

⁶⁵ Ayrıntısı için bkz. KUNTALP, s. 43 ve ayrıca bkz. 227 vd.

⁶⁶ Bkz. **LARENZ, Karl / CANARIS, Claus-Wilhelm**, *Lehrbuch des Schuldrecht, Zweiter Band: Besonderer Teil*, C.H. BECK, 13. Auflage, München 1994, s. 44-45.

ilişkin tipik hükümlerin uygulanması önemli sorunlara (*komplikasyonlara*) yol açıyor ise, bu yaklaşım benimsenmelidir. Konuya dair bütün görüşleri ayrıntısıyla tezinde inceleyen **KUNTALP** ise, Borçlar Kanunu'nun özel hükümlerinde karma sözleşmeye doğrudan veya kıyasen uygulanacak bir hüküm bulunmaması hâlinde, hukuk *yaratma* görüşünün (TMK m.1/2) uygulanması gerektiğini belirttiğinden sonra, uygulanması gündeme gelen özel hükümler arasında bir "çatışma" bulunup bulunmamasına göre soğurma ve birleştirme teorisinin uygulanması gerektiğini benimsemektedir.⁶⁷ Bu itibarla, karma sözleşmeye dahil olan edimlerin tipik hükümleri arasında bir çatışma var ise, soğurma teorisine başvurulmalıdır; böyle bir çatışmanın söz konusu olmadığı hâllerde ise⁶⁸ birleştirme teorisinin uygulanması yerinde olacaktır.⁶⁹

Sorunun özelinde ise, yukarıda genel hatlarıyla belirttiğimiz gibi, Alman taşıma hukukunda *soğurma teorisi* benimsenmektedir.⁷⁰

Öne çıkan bu iki teorisinin elleçleme, ardiye ve istif edimlerini içeren karma sözleşme açısından pratik sonuçlarını ise şu şekilde açıklayabiliriz:

- a) Birleştirme teorisine göre, liman terminali içinde zarar verici olay sebebi meydana geldiğinde, bunun elleçleme mi, yoksa ardiye ya da istif aşamasına dair olup olmadığına bakılacaktır. Hangi aşamada zarar meydana gelmiş ise, bunun sonuçları hakkında ilgili sözleşme tipine dair kanun hükümleri uygulanmalıdır. Örneğin ardiye aşamasında eşya çalınmış ise, ardiyecinin sorumluluğu (TBK m.572,575); terminal içi taşımada eşya düşürülerek hasara uğramış ise, taşıyıcının sorumluluğu (TTK m.875 vd.), yanlış istif söz konusu ise, ayıplı eser yüzünden yüklenicinin sorumluluğuna (TBK m.474 vd.) dair hükümler geçerli olacaktır.
- b) Soğurma teorisinin kabul edilmesi hâlinde ise, -bize göre de- *baskın* (önemli, ağırlıklı) edim niteliğinde olan elleçleme ediminin ait olduğu taşıma sözleşmesine dair kanun hükümleri karma sözleşmenin tamamına uygulanmalıdır. Dolayısıyla ardiyedeki konteyner içindeki eşyanın çalınması ile elleçleme sırasında bir konteynerin denize düşürülmesi hâlinde uygulanacak kurallar arasında bir fark yaratılmayacaktır.

Soğurma teorisi pratik açıdan uygulanması kolay ve hukukî belirliliğin sağlanmasına hizmet etmesine karşın sözleşme özgürlüğü ile uyumlu değildir. Zira, tarafların iradelerine rağmen karma sözleşmede yer alan unsurlardan birine ait hükümleri sözleşmenin geneline uygulamaktadır. Bu sebeple öğretilerdeki görüşler, menfa-

⁶⁷ **KUNTALP**, s. 260, 261.

⁶⁸ Örneğin, *synallagmatik* bir sözleşme olan kat karşılığı inşaat sözleşmesinde, satış ve eser sözleşmesi hükümleri arasında çatışma bulunmadığı için Yazar'a göre birleştirme teorisinin uygulanması gerekmektedir.

⁶⁹ **KUNTALP**, s. 261.

⁷⁰ Bkz. BGH, 10.4.2014, I ZR 100/13, N. 8 (BeckRS 2014, 12667); **KOLLER**, §407, N. 10a (s. 27 sonu); **THUME**, MüKo/HGB, §407, N. 29 (dn. 49 sonrası); **PASCHKE**, Oetker/HGB, §407, N. 26 (dn. 63).

atler dengesi açısından önemli soruna sebep olmadığı sürece birleştirme teorisinin uygulanması yönünde baskın bir hâl almaktadır. Bu noktadan hareket edildiğinde, elleçlemeyle birlikte ardiye ve istif edimlerinin taahhüt edildiği karma sözleşmeler hakkında birleştirme teorisinin uygulanması **KUNTALP**'in işaret ettiği *çatışmaya* ya da **LARENZ/CANARIS**'in belirttiği komplikasyonlara sebep olup olmayacağının değerlendirilmesi gerekmektedir.⁷¹

Öncelikle incelediğimiz karma sözleşmede elleçleme, ardiye ve istif edimleri arasında *synallagma* ilişkisinin bulunmadığına işaret etmeliyiz. Bütün bu edimler karma sözleşmede bir araya gelerek işsahibi aleyhine doğan ücret ile *synallagma* ilişkisi içindedir. Karma sözleşmeye dahil olan edimlerin *synallagma* içinde olması farklı sözleşme tiplerine ait unsurların uygulanması bakımından *çatışmaya* sebep olabilir. Fakat söz konusu türden bir *çatışma* elleçleme, ardiye ve istif edimleri arasında *synallagma* ilişkisi bulunmaması sebebiyle ortaya çıkmayacaktır.

Kanımızca, elleçleme, ardiye ve istif edimlerinin taahhüt edildiği karma sözleşmelerin taşıma ve navlun sözleşmesiyle yakın ilişkisi içinde bulunsa da, sözleşmenin tamamına taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanması ve bu yolla soğurma teorisinin tercih edilmesi için yeterli gerekçe (argüman) bulunmamaktadır. Diğer bir ifadeyle, söz konusu karma sözleşmeye sadece taşıma sözleşme hükümlerinin uygulanmasını zorunlu kılan bir menfaat durumu mevcut değildir. Elleçleme edimi hakkında uygulanacak taşıma sözleşmesi hükümlerinin, sınırlı sorumluluk ve emredici sorumluluk başta olmak üzere diğer sözleşme tiplerinden ayrılan özel karakteri bulunsa da, bu karakterin ardiye sözleşmesi ve istif açısından eser sözleşmesi hükümlerine baskın kılınmasını gerektiren bir durumdan söz edilemez. Karma sözleşmeye elleçleme aşaması için taşıma sözleşmesi, ardiye için ardiye sözleşmesi ve istif için eser sözleşmesi hükümlerinin uygulanması mümkündür; söz konusu uygulamanın önemli sorunlar ya da menfaatler durumunu açıkça ihlâl ettiği söylenemez. Şunu da belirtmek gerekir ki, işgörenin sorumluluğu açısından bazı istisnâî durumlarda eşyaya gelen zararın sebebinin *hangi aşamada* oluştuğunu belirlemek mümkün olmayabilir. *Zarara sebep olan aşamanın belirsiz olması hâlinde ise, soğurma teorisine başvurarak somut olaya taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanması uygun olacaktır.* Böylece sözleşme özgürlüğü ilkesi ihlâl edilmeden bir yandan karma sözleşmenin mevcudiyeti gözetilerek farklı edimlere onlara ait tipik hükümlerin uygulanması yoluna gidilirken, hukukî belirsizliklerin de doğmasına soğurma teorisinin istisnâî olarak uygulanması yoluyla engel olunabilir.

Sonuç olarak elleçleme, ardiye ve istif edimlerinin taahhüt edildiği karma sözleşmeye ilke olarak birleştirme teorisinin uygulanması gerektiğini, zarar sebebinin hangi aşamada ortaya çıktığının belirsiz olduğu durumlarda ise işgörenin sorumluluğu bakımından taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanmasını kabul ediyoruz.

⁷¹ **KUNTALP**, s. 260, 261; **LARENZ / CANARIS**, s. s. 44-45.

c. Çerçeve Sözleşme

Liman işletmeleri liman sahasındaki⁷² kıyı tesislerinde⁷³ yükleme, boşaltma, istifleme, elleçleme, ardiye (depolama), limbo, pilotaj, römorkaj, şifting, palamar hizmeti, tatlı su verilmesi, gemilerden atıkların alınması gibi çok çeşitli faaliyetleri iş-sahibi ile arasındaki sözleşmesel ilişkiye dayanarak yerine getirmektedir. İş sahibinin çoğu durumda donatan sıfatını haiz olması liman işletmeleriyle ilişkisinin sürekli hale getirilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Bu çerçevede, liman işletmeleriyle iş sahipleri arasında taraflar arasındaki sözleşmesel ilişkiyi belirleyen ve *sürekli borç ilişkisi* doğmasına sebep olan “çerçeve sözleşme” kurulmaktadır.⁷⁴ Çerçeve sözleşme (*la contrat-cadre, Rahmenvertrag*) ileride yapılacak (birel, münferit) sözleşmelerin şartlarını önceden global olarak tayin eden ve bu şekilde taraflar arasındaki sürekli borç ilişkisinin içeriğini oluşturan genel bir sözleşmedir.⁷⁵ Çerçevede sözleşme ile taraflardan en az birisi birel sözleşme kurma borcu altına girmektedir.⁷⁶ Çerçeve sözleşme ile çoğu durumda tek bir birel sözleşme değil, birden çok, farklı hukukî niteliklere sahip birel sözleşmeler tamamlanmaktadır.⁷⁷ Taraflar arasındaki borç ilişkisi, daha sonra çerçeve sözleşmede öngörülen kurallara da bağlı olarak yapılacak birel sözleşmelerle belirlenmektedir. Liman hizmetleri için kurulacak çerçeve sözleşmeye dayanılarak ileride taşıma, ardiye, eser, vekâlet, kira, satış sözleşmeleriyle ya da bunların bir araya gelmesinden oluşan birleşik ya da karma sözleşmeler ya da *sui generis* sözleşmeler kurulabilir. Çok farklı türde gerek tipik gerekse de atipik şekilde ortaya çıkabilecek bu sözleşmeler -çerçeve sözleşme olan ilişkisi bakımından- *birel sözleşme* olarak anılmaktadır.

Öğretide konuyu doktora tezinde inceleyen **BURUCUOĞLU**'na göre ise, “liman hizmetleri sözleşmesi” içinde barındırdığı ölçüde yükleme ve boşaltma işleri bakımından eser sözleşmesinin, depolama işleri bakımından saklama sözleşmesinin,

⁷² Limanlar Yönetmeliği m.4 I b.(s)'de liman sahası “[h]er türlü limancılık iş ve işlemleri ile faaliyetlerinin yapıldığı, gümrük ve acentecilik ve benzeri hizmetlerin sunulduğu tüm kıyı tesislerini ve demirleme sahalarını kapsayan deniz ve kıyı alanları” olarak tanımlanmıştır.

⁷³ Limanlar Yönetmeliği m.4 I b.(k)'de kıyı tesisi “Kıyı Kanunu kapsamında kıyılarda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerinde yapılabilen liman, kruvaziyer liman, yat limanı, yolcu terminali, rıhtım, iskele, yanaşma yeri, akaryakıt veya sıvılaştırılmış gaz boru hattı şamandırası veya platformu, tesisler, balıkçı barınakları, gemi geri dönüşüm tesisi, tersane, tekne imal ve çekek yeri gibi tesisler ile bunlara bitişik diğer daimi tesisleri, deniz ulaşımına yönelik diğer alt veya üst yapı tesisleri ile duba, fener, mahmuz, kıyı perdeleri deşarj hattı, deniz altı kabloları ile açık deniz platformları ve benzeri yapıları” olarak tanımlanmıştır.

⁷⁴ Çerçeve sözleşme kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için **ŞEN DOĞRAMACI, Hayriye**, “Çerçeve Sözleşme Kavramı, Çerçeve Sözleşmelerin Amacı ve Ekonomik Fonksiyonu”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 30, Sayı: 3, s. 2022, s. 1043-1077; **BARLAS, Nami**, “Çerçeve Sözleşme Kavramı ve Çerçeve Sözleşmelerin Özellikleri”, *Prof. Dr. Erdoğan Moroğlu'na 65. Yaş Günü Armağanı*, Beta, İstanbul 1999, s. 805-828.

⁷⁵ Bu yönde **ŞEN DOĞRAMACI**, s. 1047.

⁷⁶ **ŞEN DOĞRAMACI**, s. 1047.

⁷⁷ **ŞEN DOĞRAMACI**, s. 1051.

kılavuzluk veya römorkaj işleri açısından vekâlet sözleşmesinin unsurlarını taşımaktadır ve her bir sözleşme bağımsızlıklarını koruduğu için birleşik sözleşmeden söz etmek gerekir.⁷⁸ Bu açıdan Yazar, liman işletmesi kurulan sürekli borç ilişkisini nazara almadan, liman hizmetleri sözleşmesinin ani edimli bir birleşik sözleşme olduğunu kabul etmektedir.⁷⁹ Ancak liman hizmetleri sözleşmesi tahtında kurulan, yukarıda da açıklandığı üzere çerçeve sözleşmeye dayanan sürekli borç ilişkisiyle, limana gelen eşyanın kabulüyle başlayan hizmetlerin ortaya koyduğu anî edimli birel sözleşmelerin niteliği farklıdır. Liman hizmetleri sözleşmesiyle kurulan sürekli borç ilişkisiyle belirli bir eşyaya veya gemiye somut olarak verilen hizmetler sebebiyle kurulan birel sözleşmelerin ayırt edilerek hukukî statünün belirlenmesi gerekmektedir. Liman hizmetleri sözleşmesi de, çerçeve sözleşmesi niteliğinin bir sonucu olarak, *sui generis* nitelikte bir borç ilişkisi kurmaktadır.

Şunu belirtelim ki, çerçeve sözleşme ve birel sözleşmelerin hukukî rejimi birbirinden ayrılmaktadır. Çerçeve sözleşme liman işletmesi ile işsahibi arasında sürekli bir borç ilişkisi kurarken, çoğu birel sözleşme ani edimli borç ilişkisi ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla, liman hizmetlerin ifası sırasında bir uyuşmazlık çıktığında uyuşmazlığın çerçeve sözleşmeye mi, yoksa esasında somut olarak kurulan birel sözleşmeye mi ilgili olduğu tayin edilerek uyuşmazlığa uygulanacak kurallar belirlenecektir. Örneğin, eşyanın ardiye safhasında bir zarar görmesi halinde liman işletmesinin sorumluluğu hakkında ardiyecinin sorumluluğuna (TBK m.572, 575) dair hükümler ile çerçeve sözleşmede yer alan yedek kurallar uygulanırken, çerçeve sözleşmenin haksız feshi sebebiyle doğan tazminat alacağı hakkında bu sözleşme tipine dair kurallar uygulama alanı bulacaktır. Bu itibarla, elleçleme edimi, ardiye ve istif gibi diğer asli edimlerden izole edilerek taahhüt edildiğinde, çerçeve sözleşme altında akdedilen birel sözleşme yukarıdaki açıklamalarımıza göre taşıma sözleşmesi niteliğinde olacaktır. Elleçleme edimiyle birlikte ardiye ve istif edimlerinden oluşan bir karma sözleşmenin de birel sözleşmeyi oluşturması mümkündür. Son hâlde ise, karma sözleşmeye yukarıdaki gerekçelerle kural olarak birleşme teorisinin uygulanması gerekir.

II. LİMAN ALANINDAKİ ELLEÇLEME ÇOK TÜRLÜ TAŞIMALAR (MULTIMODAL) AÇISINDAN AYRI (BAĞIMSIZ) BİR TAŞIMA KISMI (TTK m.902) OLUŞTURUR MU?

A. Genel Olarak

Liman alanındaki elleçlemenin, AlmTK §452 = TTK m.902'nin uygulanması açısından ayrı bir taşıma kısmı oluşturup oluşturmayacağı Alman yargı kararlarında

⁷⁸ BURUCUOĞLU, s. 101.

⁷⁹ BURUCUOĞLU, s. 101.

ve öğretide tartışılan bir konu olmuştur. Aşağıda yer alan kararlar ve görüşler, TTK m.902-905'in AlmTK §452-452d'den aktarılması sebebiyle de⁸⁰ Türk hukuku için ayrıca öneme sahiptir.

B. Yüksek Yargı Kararları

1. Alman Federal Mahkemesi'nin 3/11/2005 Tarihli ve I ZR 325/02 Sayılı Kararı

Somut olayda,⁸¹ özel bir konteynerde taşınan saha laboratuvarının deniz taşıma ayağını Tunus'tan Cenova'ya yapılan taşıma oluşturmaktadır. 9/12/1998'de konteyner, Cenova Limanı'na ulaşmış; terminal içindeki elleçleme aşamasından sonra, 11/12/1998'de kamyonu (LkW) yüklenmiştir. Devamında konteyner kamyonla *Garbsen*'e (Almanya) taşınmıştır. 14/12/1998'de konteyner sigortalının işletmesine ulaştığında, dışarıdan anlaşılan bir hasara uğradığı tespit edilmiştir. Davacı sigortacı ise, zarar yerinin bilinmediğinden hareket ederek, kendisi için en uygun sorumluluk rejimine dayalı talepte bulunmuş ve kusur derecesine dair somut olayda bir inceleme yapılamayacağı için sorumluluk sınırlarına dayanılamayacağını ileri sürmüştür. Davalı ise, konteynerin kamyonu yüklenmesinden önce ve gemiden boşaltılmasından sonra, terminal içindeki elleçlemesi sırasında zarar gördüğünü *ispat etmiştir*.

Alman Federal Mahkemesi, liman terminalindeki elleçlemenin, AlmTK §452 (TTK m.902) uyarınca çok türlü taşımanın bağımsız bir kısmı olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceğinin uyuşmazlık konusu olduğunu tespit etmiştir. Federal Mahkeme, bu konunun gerek öğretide gerekse de istinaf mahkemesi kararlarında tartışmalı bir konu olduğunu belirttikten sonra, somut olayın özelliklerine dayanan *istisnâî durumlar haricinde*, liman terminalindeki elleçlemenin bağımsız bir taşıma kısmı olamayacağına, bu kısmın deniz taşımacılığı içinde değerlendirileceğine hükmetmiştir.⁸² Federal Mahkeme, konteynerde bulunan bir eşyanın liman içindeki elleçlenmesinin, deniz taşımacılığı ile yakın bağlantısının bulunduğunu, aksi bir yorumun deniz ticareti hükümlerinin uygulama alanının önemli derecede sınırlayacağını belirtmiştir.⁸³

2. Hamburg İstinaf Mahkemesi'nin 28/2/2008 tarihli ve 6 U 241/6 Sayılı Kararı

Somut olayda⁸⁴ davacının haklarına halef olduğu sigortalı, davalı ile 5 adet beton mikserinin iki farklı sevkiyatla ile Almanya'dan Hindistan'a taşınması konusunda anlaşmıştır. Beton mikserleri ilk önce Almanya'dan Antwerp'e karayolu ile taşınacak, burada ise gemiye yüklenecektir. Davalı taşıma işleri komisyoncusu (AlmTK §459)

⁸⁰ Ayrıntısı için TBMM, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/326), s. 309.

⁸¹ BGH, 3.11.2005, I ZR 325/02, NJW-RR 2006, s. 616-617.

⁸² BGH, 3.11.2005, I ZR 325/02, NJW-RR 2006, s. 617 (N. 15).

⁸³ BGH, 3.11.2005, I ZR 325/02, NJW-RR 2006, s. 617 (N. 16).

⁸⁴ OLG Hamburg 28.2.2008, 6 U 241/6, BeckRS 2009, 88905 (N. I).

ise, beton mikserlerinin Antwerp'e taşınması için Fa. G + P GmbH ("P GmbH") ile anlaşmıştır. Ayrıca bu şirket aracılığı ile donatan C ile Hindistan'a yapılacak deniz taşıması için sözleşme kurulmuştur. P GmbH'nin sürücüsü 5/10/2004'te 3 adet mikseri Antwerp limanındaki rıhtım işletmesinin bekleme alanına indirmiştir. Ne var ki, 25/10/2004'te bu üç beton mikserinin çalındığı bildirilmiştir. İkinci sevkiyat sonucunda, Ocak 2005'in başında iki beton mikseri aynı yere indirilmiş, ancak yine bunlardan biri çalınmıştır. Davacı sigortacı, sigortalısına toplam 264.259,09-Euro ödemede bulunarak, davalıya karşı 26/8/2005'te dava açmıştır.

Yerel Mahkeme, beton mikserlerinin (deniz taşıma kısmı açısından) taşıyanın hâkimiyet alanı içinde yer alan rıhtım işletmesinde bulunduğunu belirtmekle birlikte, taşımanın Antwerp'teki yükleme aşamasının deniz taşımasının bir eki olarak değerlendirilemeyeceğini kabul etmiştir. Mahkeme'ye göre, somut olaydaki yüklemenin *özel bir çaba gerektirmesi*, bu aşamanın bağımsız bir kara taşıması kısmı olarak ele alınmasını gerektirmektedir. Böylece AlmTK §425 vd. (TTK m.875 vd.) ve sorumluluk sınırı açısından AlmTK §431 (TTK m.882) somut olaya uygulanarak davanın kabulüne karar verilmiştir.⁸⁵

Hamburg İstinaf Mahkemesi ise, rıhtım elleçleme işletmesi tarafından, gemiye yüklemeye kadar beton mikserlerinin teslim alınarak ardiyesinin çok türlü taşımanın kara taşıma kısmını oluşturmayacağına hükmetmiştir.⁸⁶ Mahkeme'ye göre, eşyanın yüklemekten önce ve boşaltmadan sonra liman alanında geçici olarak ardiyesi arasında bir fark yoktur; her iki durumda da, limandaki eşyanın elleçlenmesi söz konusudur. İstinaf Mahkemesi, (yukarıdaki) Alman Federal Mahkemesi'nin 3/11/2005 Tarihli ve I ZR 325/02 sayılı kararında yer alan görüşün somut olay için de geçerli olacağını belirtmiştir.

Hamburg İstinaf Mahkemesi, Yerel Mahkeme'nin somut olaydaki elleçlemenin özel bir çabaya dayalı olması tespitine ise şu gerekçe ile karşı çıkmıştır:⁸⁷ Somut olayda donatan ve taşıyan konumundaki C ile rıhtım elleçleme işletmesi arasında sözleşmesel ilişki bulunmaktadır. Bu sözleşmeye dayanarak beton mikserleri işletme tarafından teslim alınmıştır. Rıhtım elleçleme işletmesinin, taşıyan için geçici ardiye dahil elleçlemeyi gerçekleştirmesi, ardiyenin deniz taşıma kısmı içinde değerlendirilmesine yol açmaktadır. Ardiyenin üç hafta sürmesi de bu durumu değiştirmez, zira buradaki sürenin uzaması taşıyanın davranışına, yani geminin limana ulaşmasına bağlıdır. Dolayısıyla, Yerel Mahkeme kararında yer aldığı gibi liman alanındaki ardiye aşamasının "özel durumlar" sebebiyle bağımsız bir kara taşıma kısmı olarak değerlendirilmesi için haklı bir sebep bulunmamaktadır.

⁸⁵ OLG Hamburg 28.2.2008, 6 U 241/6, BeckRS 2009, 88905 (N. I).

⁸⁶ OLG Hamburg 28.2.2008, 6 U 241/6, BeckRS 2009, 88905 (N. II 3 b).

⁸⁷ OLG Hamburg 28.2.2008, 6 U 241/6, BeckRS 2009, 88905 (N. II 3 b).

3. “Mafi-Trailer” Kararı

Alman Federal Mahkemesi’nin incelediğimiz konuyla ilgili bir başka önemli kararını ise, olaya konu olan elleçleme aracından hareketle kısaca “Mafi-Trailer” olarak anılan, 18/10/2007 tarihli ve I ZR 138/04 sayılı kararı oluşturmaktadır.⁸⁸

Somut olayda *Bremen Limanı*’ndan *Portsmouth Limanı*’na taşınan ve baskı makinesinin yer aldığı 405 numaralı sandık, gemiden boşaltıldıktan sonra, 412 numaralı başka bir sandıkla birlikte, kara taşıma aracının bulunduğu 300 metre uzaklıktaki (liman içerisindeki) depoya taşınmak için özel bir treylere (*Mafi-Trailer*) yerleştirilerek bağlanmıştır. Depoya ulaştıktan sonra sandıkları tutan bağlar gevşetilerek, 412 numaralı sandık kara taşıma aracına yüklenmiştir. Sonrasında 405 numaralı sandığın daha kolay yüklenmesi için treyler manevra yapmış; ancak bağları boşta olduğu için sandık yere düşerek içindeki oldukça değerli baskı makinesi büyük ölçüde hasara uğramıştır.

Hamburg İstinaf Mahkemesi 19/8/2004 tarihli ve 6 U 178/03 sayılı kararı⁸⁹ ile eşyanın gemiden boşaltılarak liman içindeki depoya kara aracına yüklenmesini için taşınmasını kapsayan elleçleme edimini, deniz taşımasının bir kısmı olarak görmemiş; bunun yerine somut olayda çok türlü bir taşımanın varlığını kabul etmiştir. Mahkeme bu kararında somut olayın özelliklerinden hareket etmektedir.⁹⁰ Buna göre, somut olayda her şeyden önce birkaç yüz metrelik liman içinde yapılan bir taşıma söz konusudur. İkinci olarak bu taşımada sadece vinç değil, ayrıca özel bir elleçleme aracı olan “Mafi-Trailer” (*Roll-Trailer*) kullanılmaktadır.⁹¹ Dolayısıyla elleçlemenin “özel bir çaba” gerektirmesi deniz taşımasından bağımsız bir taşıma kısmı olarak değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır (AlmTK §452 = TTK m.902).⁹² Sonuç olarak Hamburg İstinaf Mahkemesi, zararın bilinen yerinin karayolu taşıması içinde yer aldığı için AlmTK §452a 1’e göre sorumluluk sınırı konusunda karayolu taşımalarına dair AlmTK §431’i uygulamıştır.

Buna karşılık, *Alman Federal Mahkemesi* gemiden boşaltılarak özel bir treyler ile yükleneceği karayolu taşıma aracına kadar yapılan liman içerisindeki 300 metrelik elleçlemeyi AlmTK §452 açısından deniz taşımacılığından ayrı bir karayolu taşıma faaliyeti olarak görmemiş, söz konusu elleçleme aşamasının *denizyolu taşımasının bir kısmı* olacağını kabul etmiştir.⁹³ Federal Mahkeme’ye göre denizyolu

⁸⁸ BGH, 18.10.2007, I ZR 138/04, NJW-RR 2008, s. 549 vd.

⁸⁹ OLH Hamburg, 19.8.2004, 6 U 178/03, BeckRS 2010, 4478.

⁹⁰ OLH Hamburg, 19.8.2004, 6 U 178/03, BeckRS 2010, 4478 (N. 2 c aa).

⁹¹ *Mafi-Trailer ya da Roll-Trailer*, çok alçak, kamyon tekerlerine göre daha küçük tekerleri bulunan, bir çekici tarafından çekilen ve üzerine konteyner konulan bir taşıma aracıdır. Bkz. https://en.wikipedia.org/wiki/Roll_trailer. (10/11/2025)

⁹² OLH Hamburg, 19.8.2004, 6 U 178/03, BeckRS 2010, 4478 (N. 2 c aa).

⁹³ BGH, 18.10.2007, I ZR 138/04, NJW-RR 2008, s. 550.

taşıması eşyanın gemiden boşaltılmasıyla son bulmamaktadır; boşaltmanın yanında liman alanı içinde eşyanın depolanması, buradan başka bir yere aktarılması da deniz taşıması kısmına bağlıdır. Somut olay açısından Alman Federal Mahkemesi (yukarıdaki) 3/11/2005 tarihli ve I ZR 325/02 sayılı kararındaki gerekçeyi tekrarlamaktadır.⁹⁴ Dolayısıyla, somut olayda vinç ve özel bir elleçleme aracının kullanılması, bağımsız bir taşıma kısmının varlığı için yeterli görülmemiş; elleçlemenin deniz taşımasıyla yakın bağlantısı gözetilmiştir.

Diğer yandan, öğreti açısından bu kararın başka bir önemli noktası ise şudur: Alman Federal Mahkemesi, denizyolu taşıması içinde yer alan liman içi taşımanın (elleçlemenin), eşyanın karayolu taşıma aracına yüklenmeye *başlamasıyla* birlikte son bulacağını da kabul etmektedir.⁹⁵ Her ne kadar baskı makinesi kara taşıma aracına henüz yüklenmeden zarar ortaya çıksa da, bu araca yönelik yükleme başladığı için zararın da kara taşıma kısmında yer alacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak, somut Federal Mahkeme eşyanın kara taşıma aracına yüklenme aşamasında zararın gerçekleşmesi sebebiyle İstinaf Mahkemesi'nin ulaştığı sonucu teyit etmiştir. Zira çok türlü taşıma sözleşmesi açısından zarar sebebinin deniz taşımasını izleyen kara taşıması kısmında meydana gelmesi sorumluluk sınırı için AlmTK §431'i uygulamayı gerekli kılmaktadır.

C. Öğretideki Görüşler

KOLLER'e göre, çok türlü taşımalarda elleçleme, kural olarak ilgili taşıma kısmının eki olarak nitelendirilmelidir.⁹⁶ Buna göre, gemiye yüklenecek veya gemiden boşaltılan eşya için liman terminalinde yapılan elleçleme denizyolu taşımanın bir bölümünü teşkil eder. Öte yandan, **KOLLER**, elleçlemenin ancak *olağanüstü riskler* barındırdığı durumlarda AlmTK §452'ye göre bağımsız bir taşıma kısmını oluşturmasının mümkün olacağını da saklı tutmaktadır.⁹⁷

HERBER ise, eşyanın yüklenmesi ve boşaltılmasının ilgili bulundukları taşımanın eki olarak gören görüşü haklı bulmaktadır.⁹⁸ Yazar, bu görüş uyarınca, eşyanın liman içindeki elleçlenmesinin özel bir çaba gerektirmesi ve kendisine ait riskler barındırması hâlinde (örn. liman vinci, konteyner köprüsü, ayrıık ayaklı taşıyıcı⁹⁹ ya da liman içi demiryolunun kullanılması) AlmTK §452 uyarınca bağımsız bir taşıma kısmından söz edilebileceğini belirtmektedir.¹⁰⁰ Konuyla ilgili yargı kararlarına da de-

⁹⁴ BGH, 18.10.2007, I ZR 138/04, NJW-RR 2008, s. 550 (N. 20).

⁹⁵ BGH, 18.10.2007, I ZR 138/04, NJW-RR 2008, s. 550 (N. 23 c).

⁹⁶ **KOLLER**, §452, N. 15d.

⁹⁷ **KOLLER**, §452, N. 15d.

⁹⁸ **HERBER**, MüKo/HGB§452, N. 24.

⁹⁹ *Van-carrier, straddle carrier*.

¹⁰⁰ **HERBER**, MüKo/HGB, §452, N. 24.

ğinen **HERBER**, Federal Mahkeme içtihatları dikkate alındığında, *limandan limana* yapılan bir deniz taşımasında, terminal işletmesi tarafından yerine getirilen elleçlemenin veya geçici ardiyenin çok türlü taşıma sözleşmesini ortaya çıkarmayacağını, ancak özel durumların gerektirmesi hâlinde istisnai olarak bu sonuçtan söz edilebileceğini, ne var ki, bugüne kadar Federal Mahkeme'nin böyle bir istisnai durumu kabul etmediğini ifade etmiştir.¹⁰¹

D. Değerlendirme ve Görüşümüz

Türk hukuku açısından da, Alman hukukunda yukarıda açıklanmaya çalışılan genel görüşün geçerli olduğunu kabul ediyoruz. Buna göre, çok türlü (multimodal) ya da türler arası (intermodal) taşımalarda eşyanın elleçlenmesiyle (yükleme, boşaltma, terminal içi taşıma, depolama vd.) ilgili edimler, ilgili taşıma kısmının bir *eki* olarak değerlendirilmelidir.¹⁰² Dolayısıyla, deniz taşımaları açısından, liman içinde yer alan terminallerdeki eşyanın yüklenmesi, boşaltılması ve diğer elleçleme edimleri deniz taşıması içinde değerlendirilecektir. Başka bir açıdan, genel olarak, terminal içinde yer alan eşyanın yer değiştirmesine yönelik hizmetler taşıyan açısından taşıtan ile arasındaki sözleşmesel ilişkide bağımsız bir taşıma sözleşmesi ortaya çıkaramayacaktır. Bağımsız bir taşıma sözleşmesi ortaya çıkmayacağı için deniz ve kara taşımasından oluşan çok türlü bir taşımadan da söz edilemeyecektir. Alman Federal Mahkemesi tarafından isabetli olarak belirtildiği gibi, konteynerde bulunan bir eşyanın liman içindeki elleçlenmesinin, deniz taşımacılığı ile yakın bağlantısının bulunmaktadır ve aksi bir yorum deniz ticareti hükümlerinin uygulama alanının önemli derecede sınırlandırır.¹⁰³

¹⁰¹ **HERBER**, MüKo/HGB, §452, N. 30.

¹⁰² Elleçleme faaliyetlerinin deniz taşıması içinde değerlendirilip değerlendirilmeyeceği çok türlü (multimodal) taşıma açısından önem taşısa da, *aynı tartışma türler arası (intermodal) taşıma açısından da değer taşımaktadır*. Şunu da belirtelim ki, çok türlü (multimodal) taşıma ile benzeri kavramların ayırt edilmesinde *taşıma aşamaları* ve bu aşamaların hepsinin tek bir sözleşmeye bağlı olup olmadığı ile kullanılan taşıma türleri ölçüt olarak kullanılır. Taşıma aşamaları, genel olarak eşyanın elleçleme işletmesinde bir taşıma aracından başkasına aktarılması veya taşıma aracının başka bir taşıma aracı ile taşınmasıyla vücut bulur. Taşıma aşamaları tek bir taşıma sözleşmesine bağlı ise, "direkt" taşıma söz konusudur. Bir taşıma aşamasının sona ermesinden sonraki aşama için yeni bir taşıma sözleşmesi kurulmuş ise, "kesintili" bir taşıma vardır. Bu itibarla direkt taşımada, taşıyıcı taşıma aşamalarının tamamını kapsayacak şekilde tek bir taşıma sözleşmesi tahtında taahhütte bulunmaktadır. Sözleşme kapsamındaki taşıma aşamalarında birden çok taşıma türüne başvurulacak ise bu hâlde çok türlü taşıma ortaya çıkar. Buna karşılık kesintili taşımada, taşıma aşamalarında farklı taşıma türleri kullanıldığında ise *intermodal* (türler arası) taşımadan söz edilir. Çok türlü taşıma sistematik açıdan direkt taşımanın özel bir türü olarak görülür (**RAMMING, Klaus, Hamburger Handbuch Multimodaler Transport**, C. H. Beck, München 2011, N. 2; **ADIGÜZEL**, s. 28). Gelgelelim direkt taşımada, tek bir taşıma türü de kullanılabilir ve bu hâlde direkt taşıma *unimodal* (= tek türlü) taşıma niteliğinde bulunacaktır. Aktarmanın yapılmadığı tek aşamalı taşımalar da *unimodal* niteliktedir (**RAMMING**, N. 1). Aynı taşıma türünün kullanıldığı direkt taşımaların zincirleme taşıma olarak da anıldığını eklemek gerekir (bkz. **ÜLGEN, Hüseyin, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul 1988, s. 18).

¹⁰³ BGH, 3.11.2005, I ZR 325/02, NJW-RR 2006, s. 617 (N. 16).

Öte yandan yukarıda yer verilen gerek öğreti gerekse de yargı kararları istisnâî durumlarda, *olağanüstü riskler* sebebiyle *özel bir çabanın* gerektirdiği elleçlemelerin deniz taşımalarından ayrı bir taşıma türü oluşturacağını kabul etmektedir. Ne var ki, incelediğimiz tartışmada varılması en zor konu bu *istisnâî* durumların neler olacağıdır. Hamburg İstinaf Mahkemesi liman içindeki 300 metreye ulaşan ve özel bir treylerin kullanıldığı taşımayı bu açıdan istinaî durum içinde görürken, Alman Federal Mahkemesi bu nitelendirmeye katılmamıştır. Öğretide ise, *Herber*, liman içinde demiryolu kullanılması, ayrık ayaklı konteyner taşıyıcıları ya da konteynerler köprüleri kullanılmasında bu tür özel durumların ortaya çıkabileceğini belirtmektedir.¹⁰⁴

Gerçekten de her somut olayda, endüstriyel ve teknolojik gelişmeler dikkate alınarak liman içindeki elleçlemelerin özel bir çaba gerektiren olağanüstü riskler barındırıp barındırmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca kanımızca bu hususta tam bir kanaatin getirilemediği (belirsizliğin söz konusu olduğu) durumlarda, söz konusu elleçleme deniz taşımasının eki olarak değerlendirmelidir.

Elleçlemenin olağanüstü risk barındırıp barındırmadığı değerlendirilirken, öncelikle bu işlemin deniz riskleriyle olan bağlantısı dikkate alınmalıdır. Buna göre, rıhtımda kullanılan araçlar doğrudan gemiye yönelik yükleme veya boşaltma hizmeti veriyor ise, bunların rıhtımda bulunması deniz taşımasının içinde değerlendirilmesine sebep olmalıdır. Dolayısıyla rıhtımda ayrık ayaklı konteyner taşıma aracı (*straddle carrier*, *van-carrier*) ya da raylı ya da tekerlekli konteyner köprüsü kullanıldığında bunların özel bir çaba gerektirmesi ya da özel riskler barındırması sebebiyle deniz taşımasının dışında tutulması söz konusu olmamalıdır. Buna karşılık, terminal alanının çok büyük olması sebebiyle konteynerin rıhtıma ulaştırılması için binlerce metreye varan bir taşınması yapılıyor ise ya da terminal içinde demiryolu hattı üzerinden bu elleçleme gerçekleştiriliyor ise, artık bağımsız bir taşıma türünden (modu) bahsetmek uygun olacaktır.

Liman içinde deniz taşımasının sonra erip diğer taşıma türüne ilişkin aşamaya geçilebilmesi için ise, elleçlemenin tamamlanmış olması gerekir.¹⁰⁵ Buna göre, gemiden eşyanın boşaltılmasından diğer türe ait araca -kamyon, treyler, vagon- yüklenmesi tamamlana kadar eşyanın deniz taşıması içinde kalacağı kabul edilecektir. Dolayısıyla, limandaki elleçleme sırasında karayolu aracına yapılan yüklemenin *tamamlanmasıyla* deniz taşıması kısmı da sona erer.¹⁰⁶ Aynı şekilde, gemiye yönelik

¹⁰⁴ HERBER, MüKo/HGB, §452, N. 24.

¹⁰⁵ Türk hukuku açısından bu yönde ADIGÜZEL, Burak, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Adalet, Ankara 2014, s. 142.

¹⁰⁶ DREWS, Kai Holger, "Der Umschlag von Waren unter dem neuen See-handelsrecht", *Transportrecht*, Cilt: 36, Sayı: 7/8, s. 254; RABE, Dieter, "Multimodalvertrag mit See- und anschließender Landstrecke - ein Sonderfall", *Transportrecht*, Cilt: 40, Sayı: 9, s. 351; KOLLER, §452, N. 15d. Bu karşılık, çok türlü taşıma da bir taşıma türünden diğerine geçişin, eşyanın elleçleme terminalinde tâbi olduğu hâkimiyet alanının değişmesine göre ya da bağımsız bir yükümlülük olarak eşyaya özen borcunun bir alt taşıyıcı tarafından üstlenilmesine göre belirlenmesi yönündeki görüş için RAMMING, s. 268.

elleçlemede, liman terminalinde karayolu aracından yapılan boşaltmanın tamamlanmasıyla birlikte, kara taşıma kısmı sona ererek, deniz taşıması kısmı başlar. Buna karşılık, yukarıda da işaret ettiğimiz gibi, Alman Federal Mahkemesi, denizyolu taşıması içinde yer alan liman içi taşımanın (elleçlemenin), eşyanın karayolu taşıma aracına yüklenmeye *başlamasıyla* birlikte son bulacağını da kabul etmektedir.¹⁰⁷ Bizim de katıldığımız görüş uyarınca ise, kara yolu taşıma aracına yüklemenin son bulmasıyla deniz taşıması nihayete edecektir.¹⁰⁸

SONUÇ

Bu çalışmada liman içinde eşyanın elleçlenmesiyle doğan hukukî ilişkiler açısından aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

1. Eşyanın kısa mesafeli yer değişiklikleri taşıma edimine konu olabilir. Taşıma sözleşmesinin kurulması için yer değişikliğinin mesafesi önemli değildir.
2. Türk hukuku açısından yükleme ve boşaltmadan oluşan elleçleme taşıma edimi niteliğindedir.
3. Yükleme ve boşaltmanın taşıma edimi niteliğinde bulunduğu dikkate alındığında, diğer elleçlemelerin de (özellikle terminal içi taşıma ve eşyanın bir gemiden başka bir gemiye ya da başka bir taşıma aracına aktarılması) taşıma edimi niteliğinde bulunduğunu evleviyetle kabul edilmelidir.
4. Ardiye ve istif edimleri ile elleçleme edimlerinin denk ağırlıkta olduğu sözleşme ilişkilerinde, (Alman hukukunda olduğu gibi) Türk hukuku açısından taraflar arasında “karma sözleşme”nin varlığı kabul edilmelidir.
5. Karma sözleşmeye kural olarak elleçleme aşaması için taşıma sözleşmesi, ardiye için ardiye sözleşmesi ve istif için eser sözleşmesi hükümlerinin uygulanması kabul edilmelidir.
6. Zarara sebep olan aşamanın belirsiz olması hâlinde ise, soğurma teorisine başvuru somut olaya taşıma sözleşmesi hükümleri uygulanmalıdır.
7. Liman hizmetleri sözleşmesi, liman işletmesi ile işsahibi arasındaki çerçeve sözleşme niteliğindedir ve sürekli bir borç ilişkisini ortaya çıkarmaktadır.
8. Çerçeve sözleşme liman işletmesi ile işsahibi arasında sürekli bir borç ilişkisi kurarken, elleçleme, ardiye veya istif gibi hizmetlere dair çoğu birel sözleşme ani edimli borç ilişkisi ortaya çıkarmaktadır.

¹⁰⁷ BGH, 18.10.2007, I ZR 138/04, NJW-RR 2008, s. 550 (N. 23 c). **DREWS**, Alman Federal Mahkemesi’nin bu kararını talihisiz olarak nitelendirirken, (s. 254); **RABE** ise, avukatlığı bıraktıktan sonra yargılamasında yer aldığı bu kararı sonradan eleştirme fırsatını bulmuştur. Yazar’a göre, Yüksek Mahkeme’nin yüklemenin başlamasıyla deniz taşıma aşamasının sona erdiği yöndeki görüşü en kolay çözüm olabilir; ancak bu görüş ne taşıma hukuku reformu öncesindeki eski hukuka ne de sonraki hukuka uygundur (**RABE**, s. 351-352 ve özellikle bkz. IV).

¹⁰⁸ **DREWS**, s. 254; **RABE**, s. 351; **KOLLER**, §452, N. 15d.

9. Çok türlü (multimodal) ya da türler arası (intermodal) taşımalarda eşyanın elleçlenmesiyle (yükleme, boşaltma, terminal içi taşıma, depolama vd.) ilgili edimler, ilgili taşıma kısmının bir *eki* olarak değerlendirilmelidir. Ancak istisnâî durumlarda, *olağanüstü riskler* sebebiyle *özel bir çabanın* gerektirdiği elleçlemelerin deniz taşımalarından ayrı bir taşıma türü oluşturacağını kabul edilebilir.
10. Limandaki elleçleme sırasında diğer taşıma türüne dair araca (kamyon, treyler, vagon vd.) yapılan yüklemenin *tamamlanmasıyla* deniz taşıması kısmı da sona ermektedir.

KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL, Burak**, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Adalet, Ankara 2014.
- ARKAN, Sabih**, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982.
- BARLAS, Nami**, “Çerçeve Sözleşme Kavramı ve Çerçeve Sözleşmelerin Özellikleri”, *Prof. Dr. Erdoğan Moroğlu’na 65. Yaş Günü Armağanı*, Beta, İstanbul 1999, s. 805-828.
- BARTELS, Joachim F.**, “Der Teilstreckenvertrag beim Multimodal-Vertrag”, *TranspR*, Cilt: 28, Sayı: 5, 2005, s. 203-206.
- BRÜGGEMANN, Horst**, “Auswirkungen des Transportrechtsreformgesetzes auf das Recht Umschlagsbetriebe”, *TranspR*, Cilt: 23, Sayı: 2, 2000, s. 53-56.
- BURUCUOĞLU, Göktağ**, *Liman Hizmetleri Sözleşmesi ve Liman İşletenin Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin, Ankara 2025.
- DOĞANAY, İsmail**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi C. II: Madde 420-815*, Beta, 4. Bası, İstanbul 2004.
- DREWS, Kai Holger**, “Der Umschlag von Waren unter dem neuen See-handelsrecht”, *Transportrecht*, Cilt: 36, Sayı: 7/8, s. 253-260.
- EREN, Fikret**, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Legem, 11. Bası, Ankara 2023. (Özel Hükümler)
- ESMER, Soner**, *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir 2010.
- ESMER, Soner**, *Liman ve Terminal Yönetimi*, Anadolu Üniversitesi Yayını, Eskişehir 2019. (Liman Terminali ve Yönetimi)
- FREMUTH, Fritz**, içinde: **FREMUTH, Fritz / THUME, Karl-Heinz**, *Kommentar zum Transportrecht: 407-474 h HGB, CMR, WA und ADSp*, Verlag Recht und Wirtschaft, Heidelberg 2000. (Kommentar zum Transportrecht)
- HEPGÜLERLER, Ezgi**, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin, Ankara 2011.
- HERBER, Rolf**, içinde: **HERBER, Rolf** (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7 Transportrecht*, C. H. Beck, 4. Auflage, München 2020. (MüKo/HGB)
- İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994.
- JAESCHKE, Hans Wolf**, *Die Rechtsstellung der Kaianstalten im Seefrachtverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Kaumschlags in Hamburg und Bremen*, J. Bensheimer, Mannheim - Berlin - Leipzig 1931.
- KENDER, Rayegân**, “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar)*, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara 1984.

- KNORRE, Jürgen / DEMUTH, Klaus / SCHMID, Reinhard Th.**, *Handbuch des Transportrechts*, C. H. Beck, München 2008.
- KOLLER, Ingo**, “Rechtsnatur des Umschlagsvertrages und ihre Bedeutung für die Teilstrecke”, *TranspR*, Cilt: 31, Sayı: 9, 2008, s. 333-338.
- KOLLER, Ingo**, *Transportrecht - Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, 9. Auflage, München 2016.
- KONUR, Erdi**, *Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfâsından Doğan Hukuki Sorumluluk*, Seçkin, Ankara 2017.
- KUBİLAY, Huriye**, *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, Barış Yayınları, İzmir 2001.
- KUNTALP, Erden**, *Karışık Muhtevalı Akit (Karma Sözleşme)*, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 2. Bası, Ankara 2013.
- MERKT, Hanno**, içinde: **BAUMBACH, Adolf / HOPT, Klaus J. / KUMPAN, C. / MERKT, Hanno / ROTH, Markus**, *Handelsgesetzbuch mit GmbH & Co., Handelsklauseln, Bank- und Kapitalmarktrecht, Transportrecht (Ohne Seerecht)*, C. H. Beck, 40. Auflage, München 2021.
- OKAY, Sami**, *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri*, Kutulmuş Matbaası, 2. Bası, İstanbul 1971.
- OKAY, Sami**, *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri*, Kutulmuş Matbaası, 2. Bası, İstanbul 1971.
- OKAY, Sami**, *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları (1943-1961)*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2. Bası, İstanbul 1963. (Yargıtay Kararları)
- OKTAY, Saibe**, “İsimsiz Sözleşmelerin Geçerliliği, Yorumu ve Boşluklarının Tamamlanması”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 55, S. 1-2, 1996, s. 263-296.
- PASCHKE, Marian**, in: **OETKER, Hartmut** (Hrsg.), *Handelsgesetzbuch - Kommentar*, C. H. Beck, 7. Auflage, München 2021. (Oetker/HGB)
- RABE, Dieter**, “Multimodalvertrag mit See- und anschließender Landstrecke - ein Sonderfall”, *Transportrecht*, Cilt: 40, Sayı: 9, s. 349-352.
- RABE, Dieter**, *Seehandelsrecht - Fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen*, C. H. Beck, 4. Auflage, München 2000.
- RAMMING, Klaus**, *Hamburger Handbuch Multimodaler Transport*, C. H. Beck, München 2011.
- SCHAPS, Georg / ABRAHAM, Hanz Jürgen**, *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Kommentar und Materialsammlung*, 4. Auflage, Seehandelsrecht - Erster Teil, De Gruyter, Berlin - New York 1978.
- SCHLEGELBERGER, Franz / LIESECKE, Rudolf**, *Seehandelsrecht*, 2. Auflage, F. Wahlen, Berlin - Frankfurt a. M. 1964.
- ŞEN DOĞRAMACI, Hayriye**, “Çerçeve Sözleşme Kavramı, Çerçeve Sözleşmelerin Amacı ve Ekonomik Fonksiyonu”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 30, Sayı: 3, s. 2022, s. 1043-1077.

- TANDOĞAN, Halûk**, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkiler, C. I/1 - Kendisine Özgü Yapısı Olan ve Karma Sözleşmeler; Satış ve Çeşitleri Trampa, Bağışlama*, Vedat Kitabevi, 6. Tıpkı Bası, İstanbul 2008.
- THUME, Karl-Heinz**, in: **HERBER, Rolf** (Hrsg.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7 Transportrecht*, C. H. Beck, 4. Auflage, München 2020. (MüKo/HGB)
- YÜCER-AKTÜRK, İpek**, *İsimsiz Sözleşme Genel Teorisi ve Uzaktan Öğretim Sözleşmesi*, Yetkin, Ankara 2016.
- OETKER, Harmut / MAULTZSCH, Felix**, *Vertragliche Schuldverhältnisse*, Springer, 5. Auflage, Berlin 2018.
- ÜLGEN, Hüseyin**, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul 1988.

Deniz Ticareti Hukuku Kaynaklı Uyuşmazlıkların Singapur Sözleşmesi Uygulama Alanı Yönünden Değerlendirilmesi^(*)

Assessment of Maritime Trade Law Disputes in Terms of the Application Scope of the Singapore Convention

Dr. Öğr. Üyesi Özlem BORA^(**)

Dr. Öğr. Üyesi Ensar LOKMANOĞLU^(***)

Öz

20 Aralık 2018 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda alınan bir karar sonucunda, “*Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi*”^(*) kabul edilmiştir. Singapur Sözleşmesi uygulama alanı açısından değerlendirildiğinde, ilgili Sözleşmede ticari uyuşmazlıklara dair bir tanım verilmemiş, istisnalarla sözleşmenin uygulama alanı belirlenmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda tüketici hukuku, iş hukuku gibi uyuşmazlıklar Sözleşme'nin uygulama alanı dışında tutulmuştur. 2018 tarihli Uluslararası Ticari Arabuluculuk Model Kanunu 1 numaralı dipnotunda “ticari” teriminin temelde bir sözleşmeye dayanmasa dahi ticari vasıftaki ilişkileri kapsayacağı belirtilmiştir. İlgili dipnotta ticari nitelikteki ilişkiler konusunda sınırlayıcı olmayan örnekler de verilmiş olup, verilen örneklerin arasında malların veya yolcuların deniz yolu ile taşınması da yer almaktadır.

İşbu çalışmamızın amacı deniz ticareti uyuşmazlıklarının milletlerarası arabuluculuğa elverişliliği ile Singapur Sözleşmesi uygulama alanı açısından değerlendirilmesidir. Kural olarak ihtiyari bir uyuşmazlık çözüm yolu olan arabuluculuk yöntemi, milletlerarası niteliğe sahip deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıklarda, ticari ilişkileri de koruyarak makul masraf ve ücretler karşılığında hızlı uyuşmazlık çözümünü sağlamaktadır. Rizikonun sigorta teminatı içinde yer alıp almadığı gibi deniz sigortası uyuşmazlıkları, navlunun ödenmemesi ile yükün geç veya hasarlı teslimi gibi taşıma sözleşmesinden kaynaklı uyuşmazlıklar, konşimentoda yazılı yük ile gemiye yüklenen yük arasındaki uyumsuzluktan kaynaklı uyuşmazlıklar Singapur Sözleşmesi kapsamına dâhil olabilecek uyuşmazlıklardır. Ticari vasfı bulunmayan deniz kazaları ile gemi adamlarının iş güvencesine ilişkin uyuşmazlıklar ise Singapur Sözleşmesi'nin kapsamı dışında kalacaktır. Deniz ticaretine ilişkin özel hukuk uyuşmazlıklarında Singapur

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir.

Makale Geliş Tarihi: 16.10.2025 - Makale Kabul Tarihi: 03.12.2025.

^(**) Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Ali Fuad Başgil Hukuk Fakültesi, Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Anabilim Dalı, Samsun - Türkiye,
E-posta: oznehukukofisi@gmail.com,
Orcid: 0009-0007-6372-3678.

^(***) Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Programı Öğretim Üyesi, Sakarya - Türkiye,
E-posta: ensarlokmanoglu@gmail.com,
Orcid: 0000-0002-1597-3433.

^(*) *United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation*. Çalışmamızda kısaca “Singapur Sözleşmesi” olarak anılacaktır.

Sözleşmesi'nin etkin kullanımının sağlanması için ticari uyuşmazlıklar kavramının dar yorumlanmaması yerinde bir yaklaşım olacaktır.

Anahtar Kelimeler

Deniz Hukuku, Milletlerarası Arabuluculuk, Sınır Ötesi Arabuluculuk, Singapur Sözleşmesi, Uyuşmazlık.

Abstract

On 20 December 2018, the United Nations General Assembly approved and established the “Singapore Convention”, formally known as the “*United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation*.” The Singapore Convention does not define “commercial disputes” but delineates its scope by setting out specified exclusions; notably excluding disputes arising from areas such as employment law and consumer law. As noted in the first footnote to the 2018 UNCITRAL Model Law on International Commercial Mediation, the term “commercial” is to be understood as covering all relationships of a commercial nature, whether contractual or otherwise. This footnote also provides a non-exhaustive list of examples of relationships considered to be of a commercial nature, which includes the carriage of goods or passengers by sea.

The aim of this study is the evaluation of the suitability of maritime trade disputes for international mediation and its assessment in terms of the scope of application of the Singapore Convention. Mediation, which is generally a voluntary dispute resolution method, provides rapid dispute resolution at reasonable costs and fees while preserving commercial relations in disputes relating to international maritime trade. Disputes that may be covered by the Singapore Convention include marine insurance disputes, such as whether the risk is covered under marine insurance or not, disputes arising from contracts of carriage, such as non-payment of freight and the late or damaged delivery of cargo, and disputes stemming from inconsistencies between the cargo recorded in the bill of lading and the cargo actually loaded onto the vessel. By contrast, disputes concerning the job security of seafarers or maritime accidents lacking a commercial character would remain outside its scope. It is beyond doubt that a non-restrictive interpretation of commercial disputes to ensure the effective use of the Singapore Convention in legal disputes arising particularly in maritime trade would be an appropriate approach.

Keywords

Cross-Border Mediation, Dispute, International Mediation, Maritime Law, Singapore Convention.

I. GİRİŞ

Arabuluculuk, çözüm empoze etmeyen tarafsız bir üçüncü kişi desteğiyle belirli yöntem ve teknikler kullanılarak gerçekleştirilen bir alternatif uyuşmazlık çözüm sürecidir.¹ Arabuluculuğun uyuşmazlık çözüm yöntemi olarak kullanımı, insanlık tarihi kadar eskiye gitmektedir.² “*Customary mediation*” ya da “*traditional mediation*” olarak ifade edilen geleneksel arabuluculuk, 4000 yıl öncesinde tarihte ilk olarak Mezopotamya bölgesinde görülmüştür.³ Arabuluculuğun profesyonel ve nitelikli kullanımı

¹ TAŞPOLAT TUĞSAVUL, Melis, *Türk Hukukunda Arabuluculuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012, s. 27.

² POLAT, Malike, *Milletlerarası Usul Hukukunda Arabuluculuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2010, s. 41.

³ YARAR, Güven, *Milletlerarası Özel Hukukta Arabuluculuk*, 2. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2023, s. 22; ÖZTÜRK, Necla / YARAR, Güven, “AB 2008/52/EC Arabuluculuk Direktif Hükümlerinin Bazı Üye Devlet ve Türk Hukukunda Yansımaları”, Prof. Dr. Ramazan Arslan’a Armağan, Cilt 2 içinde, 1351-1386, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s. 1351.

ise daha çok 1970’li yıllara dayanmaktadır.⁴ 7-9 Nisan 1976 tarihlerinde Minnesota Eyaleti, St. Paul şehrinde yapılan bir konferansta halkın adalet yönetiminden memnuniyetsizliğinin nedenleri tartışılmış olup, Roscoe Pound Konferansı arabuluculuk yönünden bir milat olarak kabul edilebilir.⁵

Klasik uyuşmazlık çözüm mekanizması olarak görülen devlet yargısı, formalitesi, karmaşıklığı ve masraflı bir süreç olması gibi olumsuz etkilerinden dolayı uyuşmazlık çözümlerinde başka arayışlara yol açmıştır.⁶ İkinci Dünya Savaşı sonrası uyuşmazlık çözümünde tahkimin oynadığı rol ve uygulama alanı genişlemiş, 1958 tarihli “Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve İcrası Hakkındaki New York Sözleşmesi”⁷ kanalıyla icra edilebilirliğinin kolaylaşmasıyla beraber de uluslararası arenada uzun bir süre tahkim yerini korumuştur.⁸ Deniz ticareti alanındaki uyuşmazlıkların çözümünde; sözleşme ilişkisi, gemi ve yük açısından çeşitli ülkelerle bağlantılı bulunması ile uyuşmazlık taraflarının farklı tabiiyetlere sahip olması nedeniyle, milletlerarası tahkim ön planda yer almıştır.⁹ Son yıllarda özellikle esnek bir yöntem olması ve taraf iradelerine dayanması ile ticari sırların, ticari itibarın ve ticari ilişkilerin korunmasını sağlaması gibi bir dizi olumlu özelliklerinden dolayı arabuluculuk, tercih edilmeye başlayan yöntemler arasında yerini almıştır. Benzer avantajlar tahkim için de geçerli olmakla beraber, arabuluculuğun daha az masraflı oluşu ve sürecinin daha esnek olması itibarıyla uyuşmazlık tarafları için daha tercih edilebilir durumdadır. Tahkimde New York Sözleşmesi’nin oynadığı rol ve getirdiği kolaylık gibi, arabuluculukta da Singapur Sözleşmesi ile sulh anlaşmasının icra edilebilirlik imkânı taraf devletlere sınır ötesi uyuşmazlıklarda önemli bir fırsat olarak sunulmuştur.

20 Aralık 2018 tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından alınan karar sonucunda “Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” kabul edilmiştir. Küresel olarak arabuluculuğu teşvik eden ve milletlerarası arabuluculuğu kolaylaştıran Singapur Sözleşmesi, çalışmamızın tamamlandığı tarih itibarıyla Türkiye dâhil 59 farklı devlet tarafından imzalanmış

⁴ **ÖZBEK, Mustafa**, “Dünya Çapındaki Adalet Ulaşma Hareketiyle Ortaya Çıkan Gelişmeler ve Alternatif Uyuşmazlık Çözümü”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 51/2, 2002, 121-162, s. 137.

⁵ **WALLACE, J. Clifford**, “Judicial Reform and the Pound Conference of 1976”, Michigan Law Review 80/4, 1982, 592-596, s. 592.

⁶ **APPLEBEY, George**, “Alternative Dispute Resolution and the Civil Justice System”, Karl J. Mackie (Editör), Chapter 3 in A Handbook of Dispute Resolution: ADR in Action, 26-42, Routledge and Sweet & Maxwell, London, 1991, s. 28.

⁷ Resmî Gazete 21.5.1991/20877.

⁸ **ÖZTÜRK, Necla**, “Arabuluculuğun Milletlerarası Özel Hukuk Boyutu: Genel Bakış”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 31/2, 2015, 203-254, s. 203.

⁹ **KAYA, Talat**, “Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarında Londra Deniz Hakemleri Birliği (LMAA) Tahkimi ve 2025 İngiliz Tahkim Kanunu Reformu”, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı: Deniz Hukukunda Güncel Gelişmeler içinde, 35-36, DEHUKAM Yayınları, Ankara, 2025, s. 35.

bulunmaktadır.¹⁰ Singapur Sözleşmesi'nin imzaya açıldığı 7 Ağustos 2019 tarihinden itibaren henüz çok kısa bir süre geçmiş olmasına rağmen taraf devlet sayısının süratle artması nedeniyle 1958 yılında hazırlanan New York Sözleşmesi'ne kıyasla daha hızlı bir şekilde yaygınlaştığı ve uygulamaya alındığı tespiti yapılabilir.¹¹

Bu çalışmanın amacı deniz ticareti uyuşmazlıklarının Singapur Sözleşmesi uygulama alanı perspektifinden değerlendirilmesidir. Bu bağlamda çalışma kapsamında Singapur Sözleşmesi uygulama alanı, arabuluculuk modelleri ve dava şartı arabuluculuk, denizcilik sektöründeki uyuşmazlıklar yönünden inceleme konusu yapılacaktır.

II. GENEL OLARAK SİNGAPUR SÖZLEŞMESİ

Arbuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, uluslararası nitelikli ticari uyuşmazlıklarda arabuluculuk süreçleri sonucunda varılan sulh anlaşmalarının sınır ötesi icra edilebilirliğine ilişkin hazırlanmış bir milletlerarası sözleşmedir. Birleşmiş Milletler bünyesinde, Birleşmiş Milletler Milletlerarası Ticaret Hukuku Komisyonu (*United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL*) tarafından oluşturulan ihtisaslaşmış çalışma grubu (*Working Group II*) tarafından geliştirilen çok taraflı bir milletlerarası sözleşmedir.¹² Sözleşme, farklı hukuki, sosyal ve ekonomik alt yapıyı haiz devletler açısından öngörülebilirliği sağlamayı ve milletlerarası arabuluculuğun gelişmesini hedeflemektedir. Türkiye, Singapur Sözleşmesi'ni sözleşmenin imzaya açıldığı ilk gün olan 7 Ağustos 2019 tarihinde imzalamış, 3866 sayılı ve 21 Nisan 2021 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararıyla da onaylamıştır. İlgili süreçlerin sonucunda Singapur Sözleşmesi'nin Türkiye'de yürürlük tarihi 11 Nisan 2022 tarihi olarak belirlenmiştir.

Çalışmamızın konusunu milletlerarası arabuluculuk perspektifinden uluslararası deniz hukukuna dair uyuşmazlıkların değerlendirilmesi oluşturmaktadır. Deniz ticareti hukuku kaynaklı uyuşmazlıklar, Singapur Sözleşmesi'nin uygulama alanı ile 2018 yılına ait Uluslararası Ticari Arabuluculuk Model Kanun yönünden değerlendirilecektir.

¹⁰ 7282 sayılı Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonunun Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, Resmî Gazete 11.03.2021/31420; Türkiye, ilgili sözleşmeye herhangi bir çekince koymamıştır.

¹¹ Singapur Sözleşmesi, New York Sözleşmesi ile benzerliği ve gelişimindeki paralellikten dolayı "Mini New York Sözleşmesi" olarak da anılmaktadır. Bkz. **ÖZSUNAY, Ergun**, "Yeni Kabul Edilen Singapur Sözleşmesi'ne Genel Bakış: Arabuluculuk Anlaşmalarının İcra Edilebilirliği", panel tartışması, Singapur Sözleşmesi'nin Arabuluculuk Üzerine Yansımaları Sempozyumu, İstanbul, 5-6 Aralık 2019 içinde, 31 54, T.C. Adalet Bakanlığı, Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü, Arabuluculuk Daire Başkanlığı, Ankara, 2020, s. 31-32.

¹² Ayrıntılı bilgi için bkz. **ŞİT KÖŞGEROĞLU, Banu**, *Milletlerarası Ticari Uyuşmazlıklarda Arabuluculuk Sonunda Varılan Anlaşmaların Singapur Konvansiyonu Çerçevesinde Taraf Devletlerde İcra Edilebilirliği*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020, s. 25 vd.; **ÖZEL, Sibel**, "Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi: Singapur Konvansiyonu", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 25/2, Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal Armağanı, 2019, 1190-1210, s. 1194 vd., <https://doi.org/10.33433/maruhad.667653>.

III. SINGAPUR SÖZLEŞMESİ UYGULAMA ALANI ve ARABULUCULUK MODELLERİ YÖNÜNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

Arabuluculuk, Singapur Sözleşmesi'nin 2/(3) maddesinde tanımlanmıştır. Yapılan tanımda süreçte yürütülen usul ya da ibarelerin herhangi bir belirleyiciliği olmaksızın arabuluculuk yapacak üçüncü kişilerin veya kişinin çözüm empoze etmeksizin müzakereleri yürüttüğü dostane bir süreç olarak son derece kapsayıcı ve geniş bir çerçeve çizilmiştir. Ayrıca arabulucunun rolü incelendiğinde, spektrumun bir tarafında üçüncü kişinin sadece tarafları bir araya getirmesi ve taraflar için uygun bir müzakere ortamı yaratması yer alırken, diğer tarafta ise üçüncü kişinin proaktif katılımı ile taraflara çözüm önerisi getirebildiği durumlar yer alır.¹³

Arabuluculuk modelleri, arabulucuların benimsediği roller ile izlenen süreçler açısından farklılaşır. Bu bağlamda arabuluculuk modelleri açısından Singapur Sözleşmesi'nde bir sınır öngörülüp öngörülmediği değerlendirilmelidir. Arabuluculuk modelleri açısından kurumsal arabuluculuk ve *ad hoc* arabuluculuk esas alındığında her iki modelin de Singapur Sözleşmesi kapsamına dâhil olduğunu belirtebiliriz.¹⁴ Ancak uyuşmazlık taraflarının özellikle deniz ticareti hukuku gibi daha teknik ve komplike uyuşmazlıkların çözümünde işlevselliğinden dolayı kurumsal arabuluculuğun daha çok tercih edileceğinin tespiti yapılabilir. Arabuluculuğun en genel ve temel ayrımı geleneksel arabuluculuk ve nitelikli arabuluculuktur.¹⁵ Arabuluculuk faaliyeti açısından ise arabuluculuk değerlendirici, hümanistik, dönüştürücü, terapötik, kolaylaştırıcı, problem çözücü ve öyküsel arabuluculuk olarak sınıflanabilir.¹⁶ Singapur Sözleşmesi'nde arabuluculuk son derece geniş tanımlandığından dolayı, arabulucu, süreçteki tarafsız ve bağımsız üçüncü kişi olma pozisyonunu ihlal etmediği sürece tüm arabuluculuk usul ve modelleri Singapur Sözleşmesi uygulama alanına dâhildir.

Singapur Sözleşmesi'nde ticari uyuşmazlıkların tanımı yapılmadığı gibi, bu konuda belirleyici kriterlere de yer verilmemiştir. Singapur Sözleşmesi'nin "Uygulama Alanı" başlıklı 1. maddesinin (2)/(a)(b) bentlerine göre iş, aile ve tüketici hukukuna dair anlaş-

¹³ KAYA, Talat, "Singapur Sözleşmesi ve Uluslararası Ticari Arabuluculuk Sonucunda Ortaya Çıkan Sulh Anlaşmalarının Tanınması ve İcrası Meselesi", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 25/2, Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal Armağanı, 2019, 979-1008, s. 990, <https://doi.org/10.33433/maruhad.667693>.

¹⁴ Kurumsal ve *ad hoc* arabuluculuk bir üst kavram olup, tüm arabuluculuk modelleri *ad hoc* ve kurumsal arabuluculukta uygulanabilmektedir. Bkz. BOULLE, Laurence, "International Enforceability of Mediated Settlement Agreements: Developing the Conceptual Framework", Contemporary Asia Arbitration Journal 7/1, 2014, 35-68, s. 52.

¹⁵ YEŞİLİRMAK, Ali, "Modül 2 Arabuluculuk Nedir?", Ali Yeşilirmak, Elif Kısmet Kekeç ve Alper Bulur (derleyenler), Temel Arabuluculuk Eğitimi: Katılımcı Kitabı içinde, 3. baskı, 25-40, T.C. Adalet Bakanlığı, Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü, Arabuluculuk Daire Başkanlığı, Ankara, 2021, s. 35.

¹⁶ Arabuluculuk modelleri konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZMUMCU, Seda, *Arabuluculuk Modelleri*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2021; BORA, Özlem, *Singapur Sözleşmesi Uygulama Alanı*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2024, s. 50.

malar Sözleşme'nin kapsamına alınmamıştır.¹⁷ Singapur Sözleşmesi, 1958 yılına ilişkin New York Sözleşmesi'nin yaklaşımına paralel şekilde ticari ihtilafların tanımı yerine, iş, miras ile aile hukuku uyumsuzluklarında yer alan istisnaları belirterek formüle etmiştir.¹⁸ Çalışma Grubu II'nin çalışma ve raporlarında, Sözleşme'nin kabul edilebilirliğini sağlamak amacıyla konu açısından sınırlama yoluna gidildiği ifade edilmiştir.¹⁹ 2018 tarihli Arabuluculuk Model Kanunu'nda "ticari" teriminin, temelde bir sözleşmeye dayanmasa dahi ticari vasıftaki ilişkileri kapsayacağı belirtilmiştir. İlgili dipnotta ticari nitelikteki ilişkiler konusunda sınırlayıcı olmayan örnekler de verilmiş olup, verilen örneklerin arasında malların veya yolcuların deniz yolu ile taşınması da yer almaktadır.

Singapur Sözleşmesi'nin bir kısım uyumsuzlukla ilgili olan sulh anlaşmalarını kapsam dışında bırakmasının gerekçesi olarak kamu düzeni engeli,²⁰ müzakere gücü ile eşitliğin sağlanması faktörü²¹ belirtilebilir. Singapur Sözleşmesi'nin sadece ticari alanlarda faaliyet gösteren Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (*United Nations Commission on International Trade Law - UNCITRAL*) himayesinde hazırlanmış olması da etkenlerden biridir.²²

Küresel ekonominin %70'ini aile işletmeleri oluşturmaktadır.²³ Türkiye'de bulunan ticari işletmeler dikkate alındığında yaklaşık olarak şirketlerin %95'i aile işletmelerinden oluşmaktadır.²⁴ Deniz ticaretinde de aile şirketlerinin rolü ve önemi

¹⁷ **ÖZSUNAY, Ergun**, "Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Uluslararası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi: Singapur Arabuluculuk Sözleşmesi Türk Hukukuyla Uyumu Bakımından Bir Değerlendirme", İstanbul Barosu Dergisi 93/3, 2019, 31-49, s. 36-37.

¹⁸ **CASTILLO, James E.**, "Yeni Kabul Edilen Singapur Sözleşmesi'ne Genel Bakış: Arabuluculuk Anlaşmalarının İcra Edilebilirliği", panel tartışması, Singapur Sözleşmesi'nin Arabuluculuk Üzerine Yansımaları Sempozyumu, İstanbul, 5-6 Aralık 2019 içinde, 37-43, T.C. Adalet Bakanlığı, Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü, Arabuluculuk Daire Başkanlığı, Ankara, 2020, s. 42.

¹⁹ "Settlement of Commercial Disputes: Enforceability of Settlement Agreements Resulting from International Commercial Conciliation/Mediation", UN Doc. A/CN.9/WG.II/WP.187, United Nations Commission on International Trade Law, Working Group II (Arbitration and Conciliation), 27 November 2014, s. 33, https://documents.un.org/symbol-explorer?s=A/CN.9/WG.II/WP.187&i=A/CN.9/WG.II/WP.187_7825888, E.T. 01.12.2025; **SCHNABEL, Timothy**, "The Singapore Convention on Mediation: A Framework for the Cross-Border Recognition and Enforcement of Mediated Settlements", Pepperdine Dispute Resolution Law Journal 19/1, 2019, 1-60, s. 24.

²⁰ **SUSSMAN, Edna**, "The Singapore Convention Promoting the Enforcement and Recognition of International Mediated Settlement Agreements", ICC Dispute Resolution Bulletin 3, 2018, 42-54, s. 50.

²¹ **DEASON, Ellen E.**, "What's in a Name? The Terms "Commercial" and "Mediation" in the Singapore Convention on Mediation", Nicholas Gligias (Editör), özel sayı, Cardozo Journal of Conflict Resolution 20/4, Singapore Mediation Convention Reference Book, 2019, 1149-1172, s. 1154; **SCHNABEL**, s. 24.

²² **HODSON, David**, "Encouraging Out-of-Court Resolution in Cross-Border Family Disputes", Janeen M. Caruthers ve Bobby W.M. Lindsay (Editörler), Chapter 15 in Research Handbook on International Family Law, 284-305, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2024, s. 289.

²³ "Transform to Build Trust, Family businesses need to adopt new priorities to secure their legacy, 11th Global Family Business Survey 2023", PwC, 2023, s. 2, <https://www.pwc.com/gx/en/family-business-services/family-business-survey-2023/download/PwC-FamilyBusinessSurvey-v03.1.pdf>, E.T. 06.09.2025.

²⁴ **KIRTAŞ, Mehmet Gökhan**, "Uzun Ömürlü Türk Aile İşletmelerinin Sürdürülebilirliğine İlişkin Çoklu Örnek Olay Araştırması", Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi 7/1, 2018, 68-95, s. 74, <https://dergipark>.

yadsınamaz. Özellikle aile şirketlerinde ticaret hukuku ve aile hukukuna dair uyuşmazlıkların bir arada yaşanılması olasıdır. Denizcilik uyuşmazlıkları genellikle çok uluslu şirketlerden bireysel denizcilere kadar geniş bir spektrum içinde farklı paydaşları içermektedir.²⁵ Aile, tüketici ve iş hukuku uyuşmazlıkları gibi bir kısım uyuşmazlığın Singapur Sözleşmesi uygulama alanına girmemesi nedeniyle bu konularda müzakereci, uzman, danışman, vekil ve avukat gibi profesyonel ekibin ve uyuşmazlık taraflarının hassasiyet ve sağduyu içeren bir yaklaşım sergilemesi gerekecektir.

Deniz ticareti uyuşmazlıklarının, “*wet disputes*” ve “*dry disputes*” şeklinde tasnif edilmesi mümkündür.²⁶ *Dry disputes*, çoğunlukla sözleşmeye dayanan uyuşmazlıklar olup, örnek olarak gemi inşa, navlun, gemi kiralama ve sigorta hukukundan kaynaklanan uyuşmazlıklar verilebilir.²⁷ *Wet disputes* ise müşterek avarya, çatma, kurtarma ve yardım, korsan saldırısı gibi çeşitli durumlardan kaynaklanan uyuşmazlıklardır.²⁸ Deniz hukuku ile ilgili üzerinde serbestçe tasarruf edilebilen her özel hukuk uyuşmazlığı, Singapur Sözleşmesi’nin kapsamına girmeyebilir. Örneğin ticari vasfı bulunmayan deniz kazaları ile gemi adamlarının iş güvencesine ilişkin uyuşmazlıklar, Singapur Sözleşmesi’nin kapsamı dışında kalacaktır. Arabuluculuk süreçlerinde ticari konuların yanı sıra, aile hukukuna ya da deniz iş hukukuna dair uyuşmazlıklar da yer alıyorsa, süreç sonunda hazırlanan sulh anlaşmasında ticari konu ve uyuşmazlıkların ayrılması ve tespiti mümkün olabiliyorsa yalnızca ticari uyuşmazlıklara dair yapılan sulh anlaşmalarına Sözleşme’nin uygulanması mümkündür. Ne var ki tefrik, pratikte ciddi sorunlar yaratabileceğinden ticari ihtilafların ayrılarak farklı arabuluculuk süreçlerine konu edilmesi ya da aynı arabuluculuk sürecinde farklı oturumlar ile ayrı sulh anlaşmalarına konu edilmesi yerindedir.

IV. DENİZ TİCARETİ UYUŞMAZLIKLARININ MİLLETLERARASI BOYUTUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Milletlerarası arabuluculuk konusunda Singapur Sözleşmesi’nin esas aldığı kriter öncelikle uyuşmazlık taraflarının coğrafi konumları olup, ilgili Sözleşmede milletlerarası niteliğin tespitinde esas alınan “işyeri” kavramına değinmemiz faydalı olacaktır. Singapur Sözleşmesi’nde yer alan işyeri terimi “Milletlerarası Mal Satımına

org.tr/en/download/article-file/1355074; “Türkiye’de ve Dünyada Aile Şirketleri”, TAİDER, 2017, <https://kosano.org.tr/wp-content/uploads/2017/10/TAİDERAileisletmeleriDerneğisunumu.pdf>, E.T. 05.09.2025.

²⁵ PRASANNAN, Chinnu / KRISHNAN, Aswathy / PADIKKALA, John Paul, “The Role of Mediation in Resolving Complex Maritime Disputes: Benefits, Limitations, and Comparative Analysis with Arbitration”, International Journal of Law Management & Humanities 6, 2023, 2138-2147, s. 2143.

²⁶ GÖZÜYEŞİL, Fevzi Fırat, “Deniz Kazalarından Doğan Uyuşmazlık ve Taleplerde Arabuluculuk”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 15/59, 2024, 407-438, s. 417.

²⁷ GÖZÜYEŞİL, s. 417.

²⁸ GÖZÜYEŞİL, s. 417.

İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin²⁹ 10. maddesi ile benzerlik göstermektedir. Literatürde Viyana Satım Sözleşmesi'ndeki "işyeri" kavramı için süreklilik ile bağımsızlık olarak iki ayrı unsurun aranması gerektiği ifade edilmiştir.³⁰ Buna paralel olarak Singapur Sözleşmesi için de aynı yorum yapılabilir. İşyeri kavramının esnek ve soyut karakterinden ve her devletin kendi kültür ve hukuk düzenlenmesinde farklılık arz etmesinden dolayı her somut olayda bağımsızlık ve süreklilik unsurlarının ayrı ayrı değerlendirilip, işyerinin yorumunun yapılması ve işyerinin hangi devlet sınırları içinde olduğunun tespiti yerinde bir uygulama olacaktır.³¹

Singapur Sözleşmesi'nin 3/(1) maddesi uyarınca taraf devletler, benimsedikleri usulü kurallar ile Sözleşmede belirtilen koşullar altında sulh anlaşmasını yürürlüğe koyacaktır. Bu düzenleme önemli bir yenilik olup, başlangıçta çözülmesi gereken birçok sorun ve belirsizliği beraberinde getirmekle beraber uluslararası ticari arabuluculuğun gelişimi ve kapsayıcılığı yönünden son derece faydalı olabilecektir.³²

V. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ UYUŞMAZLIKLAR VE DAVA ŞARTI ARABULUCULUK YÖNÜNDEN DEĞERLENDİRİLME

Dünya genelinde ticari ilişkilere konu olan mal ve ürünlerin yaklaşık yüzde doksanının deniz taşımacılığı ile bağlantılı olması nedeniyle deniz ticareti global ticaretin efektif çarklarından biridir.³³ Denizin kendi doğasında birçok tehlike barındırmasının yanında deniz taşımacılığında kontrol edilemeyen çok sayıda faktörün rol oynaması, deniz taşımacılığını daha riskli hale getirmektedir.³⁴ Bu risklerin bir kısmı süreçte yaşanan uyuşmazlık ve çatışmalar ile ilgilidir. Tespit edilen ilk sigorta sözleşmesinin on dördüncü yüzyılda bağitlanan ve deniz yoluyla taşınmış bulunan bir yüke ilişkin olması bir tesadüf değildir.³⁵ Zira insanoğlu risklerin yoğun yaşandığı alanlarda alışılmışın dışında farklı önlemleri alma ihtiyacı hissetmiştir.

²⁹ *The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods* - CISG. Çalışmamızda kısaca Viyana Satım Sözleşmesi olarak anılacaktır. Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER, Yeşim M.** (Editör), *Milletlerarası Satım Hukuku: Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG)*, 2. tıpkı bası, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, Mayıs 2012.

³⁰ **ÖNER, Özlem**, "Viyana Satım Sözleşmesi'nin Uygulanma Alanı, Yorumlanması ve Bağlayıcılığı", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi* 8/31, 2017, 801-835, s. 809; **ÖZTÜRK, Kübra**, *Milletlerarası Taşınır Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşmasının (CISG) Uygulanma Alanı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul 2023, s. 23.

³¹ **BORA, Özlem**, "Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Yönünden İşyeri Kavramı", *Terazi Hukuk Dergisi* 224, 2025, 10-17, s. 14.

³² **MATTEUCCI, Giovanni**, "Enforceability of International Commercial Mediation Agreements, *The Singapore Convention*", *Asian Pacific Mediation Journal* 2/1, 2020, 11-62, s. 11, <http://www.mediate.or.kr/base/data/APMJ.php>.

³³ **BİREN, Berk Can**, *Deniz Ticareti Sigortaları ve Dünya Ticareti Açısından Önemleri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul 2020, s. 1.

³⁴ **BİREN**, s. 1.

³⁵ **BİREN**, s. 2.

1970’lerden itibaren uluslararası deniz ticaretini şekillendiren birçok etken olmuştur ki ilgili etkenlerin bir kısmı; jeopolitik ve politik dönüşümler, bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımının artması, enerji piyasalarındaki değişiklikler, uluslararası işbirliği, küreselleşme sonucunda oluşan karşılıklı bağımlılık ve nihayet lojistik hizmetlerinin gelişmesi ile nakliye maliyetlerinin düşmesi olarak sıralanabilir.³⁶ Deniz ticaretini şekillendiren ve geliştiren faktörlerle paralel olarak uyuşmazlıklar da evrilmiş ve çeşitlenmiştir. Denizcilik sektöründeki uyuşmazlıklar ağırlıklı olarak ticari nitelik taşımaktadır.³⁷ Özel hukuka dair denizcilik uyuşmazlıkları açısından arabuluculuğa elverişli başlıca alanlar olarak çarpışma, sigorta sözleşmelerinden kaynaklı uyuşmazlıklar, nakliye sözleşmelerinin ihlali, genel avarya, yakıt ikmallerinden kaynaklı uyuşmazlıklar, konşimentolarla ilgili uyuşmazlıklar ve kiralama sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar örnek olarak verilebilir.³⁸

Deniz yolu taşımacılığı oranlarının dünya genelinde sayısal artışı, bu konuda yaşanan ticari anlaşmazlık sayılarına da yansımaktadır.³⁹ Özellikle milletlerarası nitelik içeren taşıma sırasında taşınan eşyanın zarara uğraması iddialarında uyuşmazlığa uygulanacak hukukun belirlenmesi konusunda uygulamada zorlukların yaşanılması kaçınılmazdır.⁴⁰ Belirtilen nedenlerle bu konuda birçok önlem alma ihtiyacı doğmuştur. Örneğin müşterek avarya durumunda ülkelerin hukuki düzenlemelerindeki farklılığı ortadan kaldırmak amacıyla Milletlerarası Denizcilik Komitesi kanalıyla York Anvers İlkeleri öngörülmüştür.⁴¹ Uyuşmazlık konusunda uygulanacak hukukun tespitindeki karmaşıklık ve belirsizliğin önüne geçmek maksadıyla sözleşme taraflarının genel eğilimi, sözleşmelerine tahkim klozu koymak yönünde olmuştur.⁴² Tahkimde tarafların hukuk seçimi imkânının olması, devlet yargısına nazaran daha esnek ve hızlı süreci tahkimin tercih edilmesinin başlıca nedenlerinden olmuştur. Deniz ticaretinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda tahkim, uzun yıllar devlet yargılamasına alternatif olarak kullanılmış olmasına karşın, tahkimin eskisi kadar çabuk ve ucuz olmaması denizcilik sektöründe cazibesini yitirmesine yol açmıştır.⁴³

³⁶ **DEĞERLİ ÇİFÇİ, Burcu**, *Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Deniz Ticareti Perspektifinden Limanların ve Rotaların Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul 2021, s. 21.

³⁷ **DONATO, Roberta Mourão**, *Maritime Mediation*, University of Coimbra Institute for Legal Research, Coimbra 2023, s. 7, <https://doi.org/10.47907/IlivroMaritimeMediation/ProjetoMediMARE/2023>.

³⁸ **DONATO**, s. 8.

³⁹ **KAZMAZ TEPE, Büşra**, “Deniz Yoluyla Eşya Taşımacılığından Doğan Uyuşmazlıklarda Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yöntemi Olarak Arabuluculuk”, *Journal of Social and Humanities Sciences Research* 9/82, 730-739, 2022, s. 731, <http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.3048>.

⁴⁰ **TEPE**, s. 731.

⁴¹ **TEPE**, s. 731.

⁴² **TEPE**, s. 732.

⁴³ **TEPE**, s. 732.

Deniz ticaretine dair çatışma ve uyuşmazlıklar çoğunlukla tahkim yoluyla çözülmekte ise de tahkim davalarının önemli bir bölümü başka devletlerde görülmektedir.⁴⁴ Bu durum da başka riziko ve maliyetlere neden olabilmektedir. Denizlerdeki ticaret hacmi artmaya devam ettikçe, kargo hasarı, gemi kiralama sözleşmesi ihlalleri, çevre sorunları ve çarpışmalarla ilgili anlaşmazlıklar daha yaygın ve karmaşık hale gelmiş ve sağlam ve etkili bir çözüm mekanizması gerektirir hale gelmiştir.⁴⁵ Literatürde arabuluculuğun denizcilik uyuşmazlıklarının karmaşık ve çok yönlü doğasını ele almada paha biçilmez bir araç olduğu ifade edilmiştir.⁴⁶

Uyuşmazlık çözüm prosedürü ile sürecin tarafların hâkimiyetinde olduğu arabuluculuk yöntemi, denizcilik sektörüne ilk olarak 1983 yılında EuroMed Çarter Partiyeye eklenen bir klotla girmiştir.⁴⁷ 1996 yılında İngiltere’de gerçekleşen Sea Empress kazası arabuluculuk konusunda güzel bir örnek olup, yıllar sürebilecek bir uyuşmazlığın çözümü ve icrası 3 ay gibi olağanüstü sürede arabuluculukla mümkün olabilmektedir.⁴⁸

Çeşitli denizcilik birliklerinin öngördüğü klot ve kurallara bakıldığında daha hızlı, basit, iradi ve ucuz olan arabuluculuk yönteminin öncelikle denenmesi; bu yöntemden sonuç alınmadığı takdirde tahkim yargılamasına gidilmesinin önerildiği görülmüştür.⁴⁹ Denizcilik Organizasyonları açısından kronolojik sıralama ile bakıldığında 2007 tarihli Birleşik Devletler Deniz Tahkim Kurumu Arabuluculuk Kuralları, 2009 tarihli Londra Deniz Hakemleri Birliği / Baltık Borsası Arabuluculuk Kuralları, 2012 tarihli Paris Deniz Hakem Odası Arabuluculuk Kuralları, 2013 tarihli Vancouver Denizcilik Hakemleri Birliği Arabuluculuk Kuralları, 2015 tarihli Alman Deniz Tahkim Derneği Arabuluculuk Kuralları, 2016 tarihli Deniz Hakemleri Derneği Arabuluculuk Kuralları, 2018 tarihli Çin Deniz Tahkim Komisyonu Arabuluculuk Klotu ve Kuralları ve nihayet 2021 tarihli Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi Arabuluculuk Klotu örnek olarak verilebilir.⁵⁰ Denizcilik sektöründe çalışan profesyonellerin, denizcilik alanındaki mevcut ve gelecekteki çalışmalarında barışçıl uyuşmazlık çözümünü kültürünü teşvik etmek ve arabuluculuk becerilerinin geliştirilmesi amacıyla hazırlanan projeler, rehber kitaplar ve eğitimler de her geçen gün artmaktadır.⁵¹

⁴⁴ **ÖKSÜZOĞLU, Hilal Tuğba**, *Türkiye’de Deniz Ticareti Uyuşmazlık Çözüm Merkezi Kurulması Bağlamında German Maritime Arbitration Association (GMAA) Uyuşmazlık Çözüm Sistemi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2018, s. v.

⁴⁵ **PRASANNAN** et al., s. 2138.

⁴⁶ **PRASANNAN** et al., s. 2142.

⁴⁷ **TEPE**, s. 732.

⁴⁸ **TEPE**, s. 732.

⁴⁹ **TEPE**, s. 730.

⁵⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. **ÖKSÜZOĞLU, Hilal Tuğba**, “Türkiye’de Deniz Ticareti Tahkim Merkezi Kurulması Üzerine Düşünceler”, *Public and Private International Law Bulletin* 38/2, 2018, s. 369-422.

⁵¹ Örnek olarak MediMARE Projesi için bkz. “*MediMARE - Mediation in Maritime Disputes: Guidebook*”, report prepared for MediMARE project funded by European Economic Area Grants (PT - INNOVATION-0065), un-

Konuyu ülkemiz açısından değerlendirdiğimizde; İstanbul Ticaret Odası Tahkim ve Arabuluculuk Merkezi, İstanbul Tahkim Merkezi (ISTAC) ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği gibi kuruluşlar arabuluculuk ya da tahkim ile arabuluculuk süreçlerini içeren med-arb (*mediation-arbitration*), arb-med-arb (*arbitration-meditation-arbitration*) gibi hibrit uyuşmazlık çözüm mekanizmaları üzerine yoğunlaşmışlardır. Örnek olarak ISTAC Med-Arb Kuralları 15 Kasım 2019 tarihinde yayımlanmış ve o tarihten sonra birçok arabuluculuk merkezi ile işbirliği protokolleri imzalanmıştır.

6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu (HUAk) 1/(2) fıkrası uyarınca yabancılık unsuru taşıyan ihtilaflar özel hukuka ilişkin olmasının yanı sıra tarafların tasarruf işlemlerinde sınır da içermiyorsa, arabuluculuk bir uyuşmazlık çözüm yolu olarak kullanılabilir. ⁵² Sınır ötesi uyuşmazlıkların çözümünde arabuluculuğa elverişli olmayan konuların arabuluculuk süreçlerine dâhil edilmemesi hem HUAk 1/(2) maddesi hem de Singapur Sözleşmesi'nin 5/(2)(b) maddesi gereğidir.

7155 sayılı Kanun'un 23 ile 22 maddelerinde yer alan düzenlemelerle HUAk kapsamında ticari dava şartı arabuluculuk getirilmiş olup, bu doğrultuda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 5/A maddesi ile düzenleme yapılmıştır. 2023 yılında yapılan değişiklik ile 7445 sayılı Kanun ile ticari arabuluculuk dava şartı alanı daha da genişletilmiştir. Yapılan yasal düzenlemeler sonucunda Türkiye'de deniz hukukundan kaynaklı ticari uyuşmazlıkların büyük bir çoğunluğu dava şartı arabuluculuk kapsamına girmekte olup dava açmak isteyen taraflar zorunlu olarak arabuluculuk sürecine yönlendirilmektedir. ⁵³ Misal olarak navlun sözleşmesinden kaynaklı özel hukuk uyuşmazlıkları, kaptan ya da donatan aleyhine açılacak tazminat sorumluluğuna yönelik davalar, konşimentodan doğan tazminat alacakları için açılacak davalar, zaman charteri ve gemi kira sözleşmeleri dava şartı arabuluculuk kapsamındadır. ⁵⁴ Benzer şekilde yükün zıyayı ile hasar ve gecikmesinden kaynaklanan tazminat talepleri, çatma zararlarının tazmini, kurtarma ücretinin, müşterek avarya alacağının tahsili sebebiyle açılacak davalarda önce arabuluculuğa başvurulması gerekmektedir. ⁵⁵ Literatürde deniz ticareti uyuşmazlıklarında zaten dava açma yolu tercih edilmediğinden dava şartı arabuluculuk kurumunun öngörülmesinin bu uyuşmazlıklar açısından etkili bir yöntem olamayacağı ileri sürülmüştür ki biz de bu görüşe katılmaktayız. ⁵⁶

der the Blue Growth program, Costa da Caparica 2023, https://web.archive.org/web/20241106082058if_/https://medimare.eu/wp-content/uploads/2023/10/FINAL_MEDIMARE_ENG_GUIDEBOOK.pdf.

⁵² HUAk uygulama alanı için bkz. **PÜRSELİM, Hatice Selin**, "Yabancılık İçeren Arabuluculuk Usulü ve Bağlayıcılığı Hakkında Düşünceler", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 20/2, 2014, 3-21, s. 8 vd., <https://avesis.marmara.edu.tr/yayin/658723d0-67e8-4b08-8f87-c92f26e3f046/yabancilik-iceren-arbuluculuk-usulu-ve-baglayiciligi-hakkinda-dusunceler>, E.T. 28.03.2023.

⁵³ **TEPE**, s. 730.

⁵⁴ **TEPE**, s. 736.

⁵⁵ **TEPE**, s. 736.

⁵⁶ **TEPE**, s. 737.

VI. SONUÇ

Geleneksel uyuşmazlık çözüm yolu olan devlet yargısının ve özellikle ikinci dünya savaşından sonra tercih edilen tahkimin maliyetli ve uzun süreler içermesinin yanı sıra, usule dair süreçlerinin bulunması başka alternatif arayışlara yol açmıştır. Son yıllarda arabuluculuk esnek süreci, uyuşmazlık taraflarının hâkimiyeti ve ticari itibar ile ticari ilişkileri doğrudan koruması özelliklerinden dolayı giderek daha fazla ön plana çıkmaktadır. Çalışmamızda deniz ticareti uyuşmazlıklarında uzun süreler, ağır maliyetler ve öngörülemezlik içeren tahkimin yerine, esnek ve dostane bir süreç sunan arabuluculuğun uygulama alanının geniş olması yanında ideal çözüm mekanizması olduğu değerlendirilmiştir.

Uyuşmazlıkları deniz hukukundan doğan uyuşmazlıklar özelinde ele aldığımızda arabuluculuğun ilerlemesinin yavaş olmasına karşın, artık birçok denizcilik birlikleri klot ve kurallarında tercih edildiğinin tespitini yapabiliriz. Denizcilik alanında arabuluculuk sözleşmelerinin ya da arabuluculuk klotlarının tercih edilmesi son derece önemli bir adımdır. Çalışmamızda deniz ticareti hukuku kaynaklı uyuşmazlıkların Singapur Sözleşmesi yönünden değerlendirilmesi yapılarak milletlerarası unsur ve uygulama alanı açısından çıkarımlarda bulunulmuştur. Deniz hukukundan doğan uyuşmazlıkların taşıdıkları özellik ve niteliklere göre Singapur Sözleşmesi çerçevesinde taraf devletlerde icra edilebilmesi mümkündür. Deniz ticareti ile ilgili uyuşmazlıkların önemli bir kısmının milletlerarası arabuluculuğa uygun ve elverişli olduğu ve Singapur Sözleşmesi'nin aktif şekilde kullanımının sektöre birçok fayda sağlayacağı sonucuna varılmıştır. Arabuluculuk sonucunda yapılacak sulh anlaşmalarının istisnalar kapsamında yer almaması için süreçte profesyonel bir yönlendirmenin gerekli olduğu da değerlendirilmiştir. Yenilikçi ve yaratıcı çözüm alternatiflerinin yanı sıra ticari ilişkileri koruyarak uyuşmazlıkları kısa ve kolay bir süreçle sona erdirmesi açısından, Singapur Sözleşmesi çerçevesinde milletlerarası arabuluculuk uygulamalarının deniz ticareti hukukunun gelişimine ve denizcilik endüstrisine fayda sağlayacağı kanaatindeyiz. Sonuç olarak küreselleşme de dikkate alındığında denizcilik konularında arabuluculuk yönteminin potansiyel gücünü keşfetmek ve sınır ötesi bir uzlaşma kültürü oluşturmak devletlerin stratejik yaklaşımları arasında yer almalıdır.

KAYNAKÇA

- APPLEBEY, George**, “*Alternative Dispute Resolution and the Civil Justice System*”, Karl J. Mackie (Editör), Chapter 3 in *A Handbook of Dispute Resolution: ADR in Action*, 26-42, Routledge and Sweet & Maxwell, London, 1991.
- ATAMER, Yeşim M.** (Editör), *Milletlerarası Satım Hukuku: Milletlerarası Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşması (CISG)*, 2. tıpkı bası, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, Mayıs 2012.
- BİREN, Berk Can**, *Deniz Ticareti Sigortaları ve Dünya Ticareti Açısından Önemleri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul 2020.
- BORA, Özlem**, “*Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Yönünden İşyeri Kavramı*”, *Terazi Hukuk Dergisi* 224, 2025, 10-17.
- BORA, Özlem**, *Singapur Sözleşmesi Uygulama Alanı*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2024.
- BOULLE, Laurence**, “*International Enforceability of Mediated Settlement Agreements: Developing the Conceptual Framework*”, *Contemporary Asia Arbitration Journal* 7/1, 2014, 35-68.
- CASTILLO, James E.**, “*Yeni Kabul Edilen Singapur Sözleşmesi’ne Genel Bakış: Arabuluculuk Anlaşmalarının İcra Edilebilirliği*”, panel tartışması, Singapur Sözleşmesi’nin Arabuluculuk Üzerine Yansımaları Sempozyumu, İstanbul, 5-6 Aralık 2019 içinde, 37-43, T.C. Adalet Bakanlığı, Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü, Arabuluculuk Daire Başkanlığı, Ankara, 2020.
- DEASON, Ellen E.**, “*What’s in a Name? The Terms “Commercial” and “Mediation” in the Singapore Convention on Mediation*”, Nicholas Gliagias (Editör), özel sayı, *Cardozo Journal of Conflict Resolution* 20/4, Singapore Mediation Convention Reference Book, 2019, 1149-1172.
- DEĞERLİ ÇİFÇİ, Burcu**, *Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Deniz Ticareti Perspektifinden Limanların ve Rotaların Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul 2021.
- DONATO, Roberta Mourão**, *Maritime Mediation*, University of Coimbra Institute for Legal Research, Coimbra 2023, <https://doi.org/10.47907/llivroMaritimeMediation/ProjetoMediMARE/2023>.
- GÖZÜYEŞİL, Fevzi Fırat**, “*Deniz Kazalarından Doğan Uyuşmazlık ve Taleplerde Arabuluculuk*”, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi* 15/59, 2024, 407-438.
- HODSON, David**, “*Encouraging Out-of-Court Resolution in Cross-Border Family Disputes*”, Janeen M. Carruthers ve Bobby W.M. Lindsay (Editörler), Chapter 15 in *Research Handbook on International Family Law*, 284-305, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, 2024.
- KAYA, Talat**, “*Singapur Sözleşmesi ve Uluslararası Ticari Arabuluculuk Sonucunda Ortaya Çıkan Sulh Anlaşmalarının Tanınması ve İcrası Meselesi*”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 25/2, Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal Armağanı, 2019, 979-1008, <https://doi.org/10.33433/maruhad.667693>.

- KAYA, Talat**, “Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarında Londra Deniz Hakemleri Birliği (LMAA) Tahkimi ve 2025 İngiliz Tahkim Kanunu Reformu”, DEHUKAM 10. Yıl Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı: Deniz Hukukunda Güncel Gelişmeler içinde, 35-36, DEHUKAM Yayınları, Ankara, 2025.
- KAZMAZ TEPE, Büşra**, “Deniz Yoluyla Eşya Taşımacılığında Doğan Uyuşmazlıklarda Alternatif Uyuşmazlık Çözüm Yöntemi Olarak Arabuluculuk”, Journal of Social and Humanities Sciences Research 9/82, 730-739, 2022, <http://dx.doi.org/10.26450/jshsr.3048>.
- KIRTAŞ, Mehmet Gökhan**, “Uzun Ömürlü Türk Aile İşletmelerinin Sürdürülebilirliğine İlişkin Çoklu Örnek Olay Araştırması”, Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi 7/1, 2018, 68-95, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1355074>.
- MATTEUCCI, Giovanni**, “Enforceability of International Commercial Mediation Agreements, The Singapore Convention”, Asian Pacific Mediation Journal 2/1, 2020, 11-62, <http://www.mediate.or.kr/base/data/APMJ.php>.
- “MediMARE - Mediation in Maritime Disputes: Guidebook”, report prepared for MediMARE project funded by European Economic Area Grants (PT - INNOVATION-0065), under the Blue Growth program, Costa da Caparica 2023, https://web.archive.org/web/20241106082058if_/https://medimare.eu/wp-content/uploads/2023/10/FINAL_MEDI-MARE_ENG_GUIDEBOOK.pdf.
- ÖKSÜZOĞLU, Hilal Tuğba**, Türkiye’de Deniz Ticareti Uyuşmazlık Çözüm Merkezi Kurulması Bağlamında German Maritime Arbitration Association (GMAA) Uyuşmazlık Çözüm Sistemi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2018.
- ÖKSÜZOĞLU, Hilal Tuğba**, “Türkiye’de Deniz Ticareti Tahkim Merkezi Kurulması Üzerine Düşünceler”, Public and Private International Law Bulletin 38/2, 2018, 369-422.
- ÖNER, Özlem**, “Vienna Satım Sözleşmesi’nin Uygulanma Alanı, Yorumlanması ve Bağlayıcılığı”, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 8/31, 2017, 801-835.
- ÖZBEK, Mustafa**, “Dünya Çapındaki Adaletle Ulaşma Hareketiyle Ortaya Çıkan Gelişmeler ve Alternatif Uyuşmazlık Çözümü”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 51/2, 2002, 121-162.
- ÖZEL, Sibel**, “Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi: Singapur Konvansiyonu”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 25/2, Prof. Dr. Ferit Hakan Baykal Armağanı, 2019, 1190-1210, <https://doi.org/10.33433/maruhad.667653>.
- ÖZMUMCU, Seda**, Arabuluculuk Modelleri, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2021.
- ÖZSUNAY, Ergun**, “Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Uluslararası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi: Singapur Arabuluculuk Sözleşmesi Türk Hukukuyla Uyumu Bakımından Bir Değerlendirme”, İstanbul Barosu Dergisi 93/3, 2019, 31-49.
- ÖZSUNAY, Ergun**, “Yeni Kabul Edilen Singapur Sözleşmesi’ne Genel Bakış: Arabuluculuk Anlaşmalarının İcra Edilebilirliği”, panel tartışması, Singapur Sözleşmesi’nin Arabuluculuk Üzerine Yansımaları Sempozyumu, İstanbul, 5-6 Aralık 2019 içinde, 31-54, T.C. Adalet Bakanlığı, Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü, Arabuluculuk Daire Başkanlığı, Ankara, 2020.

ÖZTÜRK, Kübra, *Milletlerarası Taşınır Mal Satımına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Antlaşmasının (CISG) Uygulama Alanı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul 2023.

ÖZTÜRK, Necla, “Arabuluculuğun Milletlerarası Özel Hukuk Boyutu: Genel Bakış”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 31/2, 2015, 203-254.

ÖZTÜRK, Necla / YARAR, Güven, “AB 2008/52/EC Arabuluculuk Direktif Hükümlerinin Bazı Üye Devlet ve Türk Hukukunda Yansımaları”, Prof. Dr. Ramazan Arslan’a Armağan, Cilt 2 içinde, 1351-1386, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

POLAT, Malike, *Milletlerarası Usul Hukukunda Arabuluculuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2010.

PRASANNAN, Chinnu / KRISHNAN, Aswathy/ PADIKKALA, John Paul, “The Role of Mediation in Resolving Complex Maritime Disputes: Benefits, Limitations, and Comparative Analysis with Arbitration”, International Journal of Law Management & Humanities 6, 2023, 2138-2147.

PÜRSELİM, Hatice Selin, “Yabancılik İçeren Arabuluculuk Usulü ve Bağlayıcılığı Hakkında Düşünceler”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 20/2, 2014, 3-21, <https://avesis.marmara.edu.tr/yayin/658723d0-67e8-4b08-8f87-c92f26e3f046/yabancilik-iceren-arabuluculuk-usulu-ve-baglayiciligi-hakkinda-dusunceler>, E.T. 28.03.2023.

SCHNABEL, Timothy, “The Singapore Convention on Mediation: A Framework for the Cross-Border Recognition and Enforcement of Mediated Settlements”, Pepperdine Dispute Resolution Law Journal 19/1, 2019, 1-60.

“Settlement of Commercial Disputes: Enforceability of Settlement Agreements Resulting from International Commercial Conciliation/Mediation”, UN Doc. A/CN.9/WG.II/WP.187, United Nations Commission on International Trade Law, Working Group II (Arbitration and Conciliation), 27 November 2014, https://documents.un.org/symbol-explorer?s=A/CN.9/WG.II/WP.187&i=A/CN.9/WG.II/WP.187_7825888, E.T. 01.12.2025.

SUSSMAN, Edna, “The Singapore Convention Promoting the Enforcement and Recognition of International Mediated Settlement Agreements”, ICC Dispute Resolution Bulletin 3, 2018, 42-54.

ŞİT KÖŞGEROĞLU, Banu, *Milletlerarası Ticari Uyuşmazlıklarda Arabuluculuk Sonunda Varılan Anlaşmaların Singapur Konvansiyonu Çerçevesinde Taraf Devletlerde İcra Edilebilirliği*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020.

“Transform to Build Trust, Family businesses need to adopt new priorities to secure their legacy, 11th Global Family Business Survey 2023”, PwC, 2023, <https://www.pwc.com/gx/en/family-business-services/family-business-survey-2023/download/PwC-FamilyBusinessSurvey-v03.1.pdf>, E.T. 06.09.2025.

TAŞPOLAT TUĞSAVUL, Melis, *Türk Hukukunda Arabuluculuk*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012.

“Türkiye’de ve Dünyada Aile Şirketleri”, TAİDER, 2017, <https://kosano.org.tr/wp-content/uploads/2017/10/TAiDERAileisletmeleriDernegisununmu.pdf>, E.T. 05.09.2025.

WALLACE, J. Clifford, “*Judicial Reform and the Pound Conference of 1976*”, Michigan Law Review 80/4, 1982, 592-596.

YARAR, Güven, *Milletlerarası Özel Hukukta Arabuluculuk*, 2. Baskı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2023.

YEŞİLIRMAK, Ali, “*Modül 2 Arabuluculuk Nedir?*”, Ali Yeşilırmak, Elif Kısmet Kekeç ve Alper Bulur (derleyenler), *Temel Arabuluculuk Eğitimi: Katılımcı Kitabı* içinde, 3. baskı, 25-40, T.C. Adalet Bakanlığı, Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü, Arabuluculuk Daire Başkanlığı, Ankara, 2021.

Deniz Taşımacılığında Karbon Emisyonunun Azaltılmasına İlişkin Uluslararası ve Ulusal Düzenlemelerin Değerlendirilmesi^(*)

Evaluation of International and National Regulations Regarding the Reduction of Carbon Emissions in Maritime Transport

Dr. Canan Özlem ILGIN ÇELİK^(**)

Öz:

Deniz taşımacılığının karbondan arındırılması için yürürlüğe giren karbon emisyon kuralları henüz çok yeni uygulanmaya başlamış olup, sonuçları önümüzdeki yıllarda ortaya çıkacaktır. Bu çalışma ile karbon emisyon düzenlemelerine ilişkin olarak genel bir bilgi verilmesi ve çıkabilecek muhtemel sorunların ele alınması ve çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler:

Karbon Emisyonu, IMO DCS, IMO CII, EEXI, EU MRV, EU ETS, Fuel EU.

Abstract:

The carbon emission regulations aiming to decarbonize maritime transport, have started to apply recently and their results will become apparent in the coming years. This study aims to provide general information on carbon emission regulations, address the potential problems, and offer some solutions.

Keywords:

Carbon Emission, IMO DCS, IMO CII, EEXI, EU MRV, EU ETS, Fuel EU.

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir.

Makale Geliş Tarihi: 01.12.2025 - Makale Kabul Tarihi: 03.12.2025.

^(**) Avukat, İstanbul Barosu, İstanbul - Türkiye,

E-posta: cananilgincelik@gmail.com,

Orcid: 0009-0009-8798-6565.

GİRİŞ

Günümüzde dünyanın en büyük problemlerinden biri sayılan “iklim değişikliği”¹ küresel ısınma olarak kendini göstermektedir. Küresel ısınma, atmosfere salınan gazların “sera etkisi” oluşturmaları sonucu dünyanın yüzeyinde meydana gelen sıcaklık artışını ifade etmektedir.² Bu sıcaklık artışı sebebiyle buzullar erimekte, deniz seviyesi yükselmekte, yeryüzünde büyük miktarlarda su kütleleri buharlaşıp atmosfere karışmakta ve sıcaklık-basınç farkından dolayı şiddetli rüzgarlar meydana gelmekte,³ bunun da şiddetli yağmurları, fırtınaları ve tsunamileri beraberinde getirdiği ileri sürülmektedir.⁴ Örneklenen şekilde aşırı hava olaylarının sıklıkla ve çok şiddetli yaşanmasının, ekosistemlerin bozulmasına, tarım ve su kaynaklarının olumsuz etkilenmesine, çeşitli canlı türlerinin yok olma riskine de sebep olduğu ifade edilmektedir.⁵ Küresel ısınmanın en büyük nedenlerinden biri olarak sanayi devrimiyle birlikte mükemmeliyetin, dolayısıyla ulaşımın ve araç kullanımının artması, bu artan araç kullanımında fosil yakıtların tüketimi gösterilmekte, fosil yakıt tüketimi ile daha fazla atık

¹ İklim Değişikliği kavramı; İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi’nin Tanımlara ilişkin 1.2 maddesinde “karşılaştırılabilir zaman dilimlerinde gözlenen doğal iklim değişikliğine ek olarak, doğrudan veya dolaylı olarak küresel atmosferin bileşimini bozan insan faaliyetleri sonucunda iklimde oluşan bir değişiklik” olarak tanımlanmıştır. Küresel iklim değişikliğinin bir başka tanımı ise fosil yakıtların kullanımı, arazi kullanımı değişiklikleri, ormansızlaştırma ve sanayi süreçleri gibi insan etkinlikleriyle atmosfere salınan sera gazları (H₂O (su buharı), CO₂, CH₄, O₃, N₂O, CFC-11, HFC, PFC, SF₆) birikimindeki hızlı artışın doğal sera etkisini kuvvetlendirmesi sonucunda yerkürenin ortalama yüzey sıcaklıklarındaki artışı ve iklimde oluşan değişiklikler olarak verilmektedir. <https://iklim.gov.tr/sss/temel-kavramlar> çevrimiçi 17.09.2025.

² <https://yesilturkiye.org/kuresel-isinma-nedir/#:~:text=Sanayi%20devrimi%20ile%20birlikte%20artan,sal%C4%B1n%C4%B1n%C4%B1n%20da%20artmas%C4%B1n%20sebebi%20oldu,> çevrimiçi 16.05.2025. **MİLLET, Yeşim / FİDAN, Yahya / AKOĞLU, Nagehan**, “Ticari Gemilerden Kaynaklanan Karbon Emisyonları Üzerine Bir Araştırma”, Ekonomi İşletme ve Yönetim Dergisi, Cilt: 5, S: 2, s. 227.

Güneş ışınları atmosferden geçerek yeryüzünü gün boyu ısıtmaktadır. Işınlardan bir kısmı ise yeryüzüne çarptıktan sonra uzay boşluğuna geri yansır. Ayrıca ısınan kara ve denizler ise sıcaklık farklarından dolayı soğumaya başlar. Karbondioksit, metan, su buharı ve azot oksit gibi gazlar ise dünyadan geri yansıyan bazı kızılötesi ışınları soğurarak bu ışınları yeryüzüne geri yansıtır. Bu şekilde dünyayı yaşanabilir sıcaklıkta tutarlar. Bu olaya **sera etkisi**, bunun gerçekleştiren gazlara (karbondioksit, metan, azot oksit ve su buharı) da **sera gazları** denir. Sera etkisi dünya üzerindeki yaşamın devamlılığı için önemli bir olaydır. Sera etkisi olmasaydı güneşten gelen ışınların hepsi kolaylıkla uzaya geri yansır, gündüzleri ısınan deniz ve karalar da geceleri çok hızlı bir şekilde soğurdu. Çünkü bu sera gazları bir nevi ısı depolama aracı gibi çalışmaktadır. Bu gazlarda depolanan ısı dünyanın yaşanılabilir sıcaklık değerinde tutulmasının sağlanmasında katkı sağlar. <https://havakalitesi.ibb.gov.tr/icerik/bilgi/kuresel-isinma-sera-etkisi#:~:text=K%C3%BCresel%20Is%C4%B1nma%20sebebiyle%20buzullar%20eri%C4%B1rt%C4%B1nalar%C4%B1%20ve%20tsunami-leri%20beraberinde%20getiriyor,> çevrimiçi 16.11.2025.

³ <https://cevre.ibb.istanbul/hava-kalitesi/kuresel-isinma-sera-etkisi#:~:text=K%C3%BCresel%20Is%C4%B1nma%20sebebiyle%20buzullar%20eri%C4%B1rt%C4%B1nalar%C4%B1%20ve%20tsunami-leri%20beraberinde%20getiriyor,> çevrimiçi 16.11.2025.

⁴ <https://havakalitesi.ibb.gov.tr/icerik/bilgi/kuresel-isinma-sera-etkisi#:~:text=K%C3%BCresel%20Is%C4%B1nma%20sebebiyle%20buzullar%20eri%C4%B1rt%C4%B1nalar%C4%B1%20ve%20tsunami-leri%20beraberinde%20getiriyor,> çevrimiçi 16.11.2025.

⁵ https://cdn.tarimorman.gov.tr/api/File/GetFile/467/Sayfa/1497/1861/DosyaGaleri/iklim_degisikligi-nin_su_kaynaklarina_etkisi_ve_uyum_calisma_grubu_raporu.pdf, çevrimiçi, 16.11.2025.

ortaya çıkması, bu yakıtların tüketiminin sera gazı salınımının da artmasına sebep olduğu ifade edilmektedir.⁶

Bu nedenle küresel ısınma ile mücadele için dünya çapında başlatılan çalışmalarda küresel ısınmanın en önemli nedenlerinden biri olarak gösterilen fosil yakıt kullanımının sınırlandırılması, alternatif enerjilere yönelmenin teşvik edilmesi amaçlanmaktadır. Bu yöndeki çalışmalar denizcilik alanını da çok etkilemektedir.

Dünya ticaretinin %90'ı deniz taşımacılığı ile yapılmasına rağmen, deniz taşımacılığının toplam karbon emisyonlarının yaklaşık %3'ünü oluşturduğu belirtilmektedir.⁷ Ancak bu düşük orana rağmen deniz taşımacılığının karbondan arındırılması için Birleşmiş Milletler'in denizcilik alanında faaliyet gösteren Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) uzun süredir çalışmalar yapılmakta olup, konuya ilişkin düzenlemeler yürürlüğe konmuştur. Avrupa Birliği de farklı düzenlemeler yapmış ve kendi limanlarına gelen gemilere kurallarını uygulamaya başlamıştır. Kurallar farklı olsa da tüm bu düzenlemelerde amaç aynı olup, sera gazı/karbon emisyonunun aşamalı olarak azaltılması hedeflenmekte, bu doğrultuda donatana ağır sorumluluklar yüklenmektedir.

Ancak yürürlüğe giren bu kurallar sorumluluğu donatana yüklese de deniz taşımacılığında sadece donatan bulunmamakta, geminin karbon salınımı sadece donatanın kararlarına bağlı olmamaktadır. Ayrıca kendisine ait olmayan bir gemiyi kendi adına kazanç sağlamak amacıyla çalıştıran gemi işletme müteahhitleri de gemiye dair aldığı kararlarla, donatan kadar karbon emisyonuna etki yapmaktadır. Diğer taraftan donatan yaptığı gemi kirasına ilişkin sözleşmelerde, kimi zaman geminin teknik ve ticari idaresini kendinde tutarken (voyage/sefer üzerine charter), kimi zaman geminin teknik idaresini kendinde tutmakta ve ticari idareyi charterera devretmektedir (time/zaman charteri). Kimi zaman da geminin teknik ve ticari idaresini charterera devretmektedir (bare boat /çıplak gemi charteri). Bu sayılanlardan özellikle "time/zaman charter"ın sözkonusu olduğu taşımalarda zaman chartereri sözleşme dönemi içerisinde mümkün olduğunca bu gemiden istifade etmeyi amaçlarken gemiye verdiği talimatlarla geminin karbon emisyonunu arttırabilmektedir. Sözleşme sonrasında geminin CII derecesi kötü olduğunda donatan zarar görecektir ya da gemi AB mevzuatına uyumsuzluk gösterirse FuelEU uyarınca ceza ödemek durumunda kalacaktır. Donatanın maruz kaldığı zararını sorumlulara yansıtabilmesi için öncelikle charter sözleşmeleri olmak üzere, yakıt alımı vs. tüm sözleşmelerde kendini koruyan ve bu mevzuat uyarınca getirilen yükümlülükleri diğer ilgililere hakkaniyetli şekilde dağıtan hükümlere ihtiyacı vardır. Ancak söz konusu kuralların uygulanmasının sonuçları henüz ortaya çıkmadığı

⁶ <https://yesilturkiye.org/kuresel-isinma-nedir/#:~:text=Sanayi%20devrimi%20ile%20birlikte%20artan,sal%C4%B1n%C4%B1m%C4%B1n%20da%20artmas%C4%B1na%20sebep%20oldu.>

⁷ <https://www.iklimhaber.org/deniz-tasimaciliginda-karbon-fiyatlandirmasina-iliskin-karar-ertelendi/> çevrimiçi, 16.11.2025.

ve kurallar halihazırda belirsizlik içerdiği için donatanın zararının ne olacağı da tam anlamıyla ortaya konamamaktadır.

Dünyada kullanımı yaygınlaşmakta olan unmanned (insansız) gemilere ilişkin sorumluluk durumu gerek donatan, gerekse karadaki veya bir başka gemideki kontrol merkezi veya otonom gemi programlarını kuruluşlarının sorumlulukları tartışılırken⁸ ve gelecekte deniz ticaretinde bu gemilerin kullanımının artacağı düşünülmektedirken yasa koyucunun daha fazla karmaşa yaratmamak adına bilinçli olarak sorumluluğu sadece donatana yüklediği düşünülmektedir.

Bu nedenlerle denizcilikte yürürlüğe giren karbon emisyon kurallarının bazı önemli sorunlara yol açacağı ve denizcilik sektörüne ağır bir yük getireceği düşünülmektedir. Yukarıda kısaca açıklanan çerçevede işbu çalışma ile öncelikle deniz taşımacılığının karbondan arındırılması için yürürlüğe giren karbon emisyon kurallarının ana hatları ile ortaya konması ve çıkabilecek muhtemel sorunların ele alınması, çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde konunun ele alınmasının gerekliliğini ortaya koymak amacıyla denizcilikte yürürlüğe giren karbon emisyon kurallarına ilişkin yaşanan veya yaşanma olasılığı olan önemli sorunlara ve belirsizliklere yer verilmektedir. İkinci bölümde İnceleme başlığı altında, uluslararası ve ulusal düzenlemeler açıklanmakta ve üçüncü bölümde değerlendirme yapılmaktadır. Değerlendirme kısmında çıkabilecek sorunlara çözüm getirmek amacıyla BIMCO'nun konuya ilişkin hazırladığı charterparti klostları da incelenmektedir.

I. KONUYA İLİŞKİN YAŞANAN VEYA YAŞANMA OLASILIĞI YÜKSEK OLAN ÖNEMLİ SORUNLAR

Denizcilikte karbon emisyonunun azaltılmasına ilişkin olarak IMO'nun ve AB'nin aldığı kararlar donatana ağır yükümlülükler getirmekle beraber ayrıca birçok sorunu ve belirsizliği de barındırmaktadır.

Örneğin;

Karbon emisyon hesaplamalarının yıllık olarak ilgililerce onaylanıp, raporlandığı ve alacak/borçların ancak sonraki yıl sonuna doğru hesaplandığı dikkate alındığında, geminin yıl içinde satışının yapılması durumunda bu alacak borç durumunun nasıl çözümleneceği, sorumluluğa kimin katlanması gerekeceğine ilişkin düzenlemelerin yetersiz olduğu düşünülmektedir.

Charterpartideki bir geminin charterer nedeniyle yüksek hızda seyredip IMO kuralları uyarınca düşük derecelendirilmesi ya da Avrupa Birliği (AB) kuralları uyarınca

⁸ Konuya ilişkin detaylı görüş ve tartışmalar için bkz. SÖZER, Bülent, *Unmanned Ships and The Law*, Informa Law From Routledge, 2024, s. 108 vd..

donatanın ceza ödemesi durumunda; bir sene önceki ticari ilişkiden kaynaklanan bu zararı donatanın nasıl tahsil edebileceği, üst üste birkaç charterpartie bağlanan gemiye ilişkin olarak donatanın zararını ispat ve tahsil imkanı, charterpartilere eklenecek klostların çıkabilecek tüm ihtilafları kapsayıp kapsamadığı, bunları kabul etmeyen chartererleri başkaca zorlama imkânı olup olmadığı konularının da ele alınması gerekmektedir.

Uzun süredir charterpartide olan bir gemiye ilişkin olarak eski charter sözleşmesi devam ederken işbu mevzuatın yürürlüğe girmesi nedeniyle ek anlaşma yapmayı charterer kabul etmediğinde eski charterpartinin nasıl yorumlanacağını da tartışılması gerekmektedir.

Donatanın ertesi yıl sonuna doğru hesaplanacak muhtemel zararına ilişkin olarak chartererdan aldığı avans miktarından daha düşük bir bedel donatan tarafından ilgili devlete ödendiğinde chartererin bunu takip ve tahsil imkanının da değerlendirilmesi gerekmektedir.

Geminin batması, donatanın iflas etmesi, geminin haczedilmesi satılması durumlarına ilişkin olarak, geminin el değiştirmesi halinde borcun gemiyi takip edeceğine ilişkin kurallar ya da AB'nin mevzuat hükümlerinin uygulanmasından sorumlu kişinin Geminin Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu'na uyumundan sorumlu kuruluşa olduğuna ilişkin hükümlerin uygulanabilir olup olmadığı, bu şirketin ortadan kalkması durumunda ne olacağını da tartışılması gerekmektedir.

Ya da AB mevzuatı ile getirilen havuz imkanına ilişkin olarak, havuzu işleten firmanın batması durumunda donatanın nasıl güvenceye alınacağı gibi birçok sorunun da ayrıca ele alınması gerekmektedir.

Konuya ilişkin tartışılması gereken birçok sorun ve belirsizlik bulunmasına rağmen, işbu makalede ağırlıklı olarak charterpartiler açısından değerlendirme yapıldığını belirtmek gerekmektedir.

II. İNCELEME

A. Deniz Taşımacılığında Karbon Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin Uluslararası Mevzuat

1. IMO (International Maritime Organisation - Uluslararası Denizcilik Örgütü) Tarafından Alınan Kararlar

a. Genel Olarak

Gemilerden kaynaklanan karbon emisyonu sorunu son yıllarda gündeme gelmesine rağmen bu düzenlemelerin kaynağı Birleşmiş Milletler'in 1958 ve 1982 tarihli düzenlemeleridir.⁹ 1958 tarihli Cenevre düzenlemesinde kirlenme sorununa Açık

⁹ Çevre Hukuku'nun Gelişimi ve Birleşmiş Milletlerin konuya ilişkin çalışmaları hakkında detaylı bilgi için bkz. BAŞOĞLU, Başak, *Çevre Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2016, s. 5-10.

Denizler Konvansiyonu’nun 24. ve 25. maddelerinde açıkça değinilmiştir. Burada denizin ve hava sahasının radyo aktif ve diğer zararlı maddelerin kullanılması nedeniyle kirlenmesinin önlenmesi için işbirliği yükümlülüğü getirilmişse de evrensel bir sorun olan kirlenmeye etkin bir çözüm getirmemiştir.¹⁰ 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde ise deniz kirlenmesinin her bir kaynağı konusunda atmosferdeki faaliyetler dahil, ayrı hükümler kabul edilmiştir. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesinde devletlere deniz kirlenmesinin önlenmesinin azaltılması veya kontrol altına alınması için önlem almak yükümü yüklenmektedir ve önlem alınacak alanların kapsamı genişlemekte kara kaynaklı ve atmosfer kaynaklı kirlenmeleri de kapsayacak şekilde kirlenmenin tüm kaynaklarını kapsama almaktadır. Konuya ilişkin olarak uluslararası kuruluşlara ve bayrak devletlerine yetki vermektedir.¹¹

Birleşmiş Milletlerin denizcilikle ilgili kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 2030 yılına kadar tüm gemilerin karbon yoğunluğunu 2008 baz yılına göre %40 oranında azaltmayı amaçlamıştır.¹² Bu kapsamda Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) Deniz Çevresi Koruma Komitesi (MEPC), bir süredir uluslararası ticarete kullanılan gemilerden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarına ilişkin çalışmalar yürütmektedir. Komite, 9-13 Nisan 2018 tarihleri arasında IMO Genel Merkezi’nde geniş bir katılımı ile yetmiş ikinci oturumunu (MEPC 72) gerçekleştirmiştir. Bu toplantı sırasında, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin İlk IMO Stratejisi hakkında MEPC.304 (72) sayılı kararı kabul etmiştir. Bu, “İlk Strateji” metni ile IMO uluslararası nakliyeden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltma ve acilen mümkün olan en kısa süre içerisinde bunları aşamalı olarak ortadan kaldırma taahhüdünü ortaya koymuştur.¹³ Kabul edilen “Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin IMO İlk Stratejisi” çerçevesinde geliştirilen teknik ve operasyonel değişiklikler, gemilerin kısa vadede enerji verimliliklerini arttırmalarını ve böylece sera gazı emisyonlarını azaltmalarını amaçlamaktadır.¹⁴

Konuya ilişkin hükümler Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL) EK VI’ya eklenmiş¹⁵ ve Ek VI’daki değişiklikler

¹⁰ TOLUNER, Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, 1996, s. 323-324.

¹¹ TOLUNER, s. 331.

¹² <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/cutting-ghg-emissions.aspx>, çevrimiçi, 04.11.2025.

¹³ [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304\(72\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.304(72).pdf).

¹⁴ <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/06ghginitialstrategy.aspx>, çevrimiçi 30.10.2025.

¹⁵ MARPOL Ek VI uyarınca, 1 Ocak 2013 tarihinde veya sonrasında uluslararası sefer yapan 400 groston ve üzerindeki gemiler, gemilerinde bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) Bölüm I bulundurmamalıdır. 2016 yılında kabul edilen MARPOL Ek VI değişiklikleri uyarınca, uluslararası sefer yapan 5.000 groston ve üzeri gemilerin yakıt tüketim verilerini 2019 yılından itibaren İdareye veya Tanınmış Bir Kuruluşa (Recognized Organisation) (IMO DCS) toplamalarını ve raporlamalarını gerektirmektedir. IMO DCS’ye tabi

1 Kasım 2022 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sonrasında tüm gemilerin enerji verimliliğinin ölçülmesi ve yıllık operasyonel karbon yoğunluğu göstergesi (CII) ve CII derecelendirmesinin raporlanması için veri toplamaya başlamak amacıyla elde ettikleri Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI) hesaplamaları¹⁶ ve CII sertifikasyon¹⁷ gereklilikleri 1 Ocak 2023 tarihinde yürürlüğe girmiştir.¹⁸ IMO Deniz Çevresi Koruma Komitesi (MEPC), en geç 1 Ocak 2026 tarihine kadar CII ve EEXI gerekliliklerinin uygulanmasının verimliliğini gözden geçirmeyi planlamıştır.¹⁹

Ayrıca 2023 IMO GHG Stratejisi kabul edilmiş olup, bu stratejide ise, yeni gemiler için enerji verimliliğinin daha da iyileştirilmesi yoluyla gemilerin karbon emisyonunun azaltılması, gemiler için enerji verimliliği tasarım gerekliliklerinin güçlendirilmesi amacıyla gözden geçirilmesi, uluslararası nakliyenin karbon yoğunluğunun azaltılması ve 2050 yılına yakın bir tarihte net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşması gibi hedefler ortaya konmuştur.²⁰

Sera gazı emisyonunu düşürmek hatta ortadan kaldırmak hedefi doğrultusunda IMO'nun gemilere getirdiği yükümlülükleri ele almakta fayda bulunmaktadır.

gemilerin bir gemi yakıt tüketim veri toplama planı (SEEMP Bölüm II) geliştirmeleri ve bu planın idare veya bir RO tarafından onaylanması gerekmektedir. MARPOL Ek VI'da (IMO Kararı MEPC.328(76)) yapılan diğer değişiklikler CII derecelendirmesine ilişkin olup, her geminin yıllık yakıt tüketimine göre 1 Ocak 2023 tarihinden itibaren uygulamaya konulmuştur. CII derecelendirmesine tabi gemilerin, idare veya bir RO tarafından onaylanması gereken "CII hesaplama metodolojisi", "önümüzdeki 3 yıl için gerekli CII değerleri", "gerekli CII'ye ulaşmak için uygulama planı" ve "öz değerlendirme ve iyileştirme prosedürleri"ni içeren bir SEEMP (Bölüm III) geliştirmeleri gerekmektedir. 2023 yılından itibaren IMO DCS verileri CII derecelendirmesine tabi olacak ve 2024 yılından itibaren her gemiye bir derecelendirme (A, B, C, D veya E) verilecektir. Herhangi bir yılda E derecelendirmesine veya 3 yıl üst üste D derecelendirmesine sahip olan gemiler için, SEEMP Bölüm III'te bir düzeltici eylem planı geliştirilmesi ve bu planın idare veya bir RO tarafından onaylanması gerekmektedir. <https://www.classnk.or.jp/hp/en/activities/statutory/seemp/index.html>, çevrimiçi, 17.11.2025.

¹⁶ Bir geminin elde ettiği EEXI değeri, bir temel değere kıyasla enerji verimliliğini gösterir. Elde edilen EEXI değeri, Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) temel değerine göre yüzde olarak ifade edilen geçerli bir azaltma faktörüne dayalı olarak gerekli bir Mevcut Gemi Enerji Verimliliği Endeksi ile karşılaştırılır. 400 gt ve üzeri gemiler için, gemi tipleri ve boyut kategorileri için belirlenen farklı değerlere uygun olarak hesaplanmalıdır. Her bir gemi için hesaplanan elde edilen EEXI değeri, geminin minimum enerji verimliliği standardını karşıladığından emin olmak için gerekli EEXI değerinin altında olmalıdır. <https://www.clarksons.com/home/green-transition/what-is-eexi-and-cii/>, Çevrimiçi 30.10.2025.

¹⁷ CII, 2023'ten itibaren 5.000 GT'nin üzerindeki gemiler için geçerli olan bir operasyonel verimlilik ölçütüdür. Gemi taşıma kapasitesinin mil başına yıllık CO2 emisyon ortalaması olarak ölçülür. CII'sinin gerekli seviyeyi karşılayıp karşılamadığına göre gemiye yıllık A ile E arasında bir derecelendirme verilir. Gerekli CII, gemi tipine ve boyutuna göre değişir.

¹⁸ <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/eexi-cii-faq.aspx>, çevrimiçi 30.10.2025.
DOĞAN ŞAHİNLER, Duygu / KALINCA, Şevval, Karbon Emisyon Regülasyonlarının Deniz Taşımacılığına Etkisi ve Hukuki Yansımaları, 30 Nisan 2025, çevrimiçi, www.kılınclaw.com.tr/karbon-emisyon-regulasyonlarinin-deniz-tasimaciligina-etkisi-ve-hukuki-yansimalari/ çevrimiçi, 17.11.2025.

¹⁹ <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/cutting-ghg-emissions.aspx>, çevrimiçi 30.10.2025.

²⁰ <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/eexi-cii-faq.aspx>, çevrimiçi 30.10.2025.

b. IMO Gemi Yakıt Tüketimi Veritabanı - IMO Ship Fuel Consumption Database IMO DCS (IMO Data Collection System)

IMO MEPC (Marine Environment Protection Committee- Deniz Çevresini Koruma Komitesi) Ekim 2016 tarihli MEPC 70 toplantısında aldığı MEPC 278 (70) sayılı kararla gemi yakıt yağı tüketim sistemini (Ship Fuel Oil Consumption System-IMO DCS-Data Collection System) kabul etmiştir.²¹ Kısaca IMO DCS olarak ifade edilen bu sistem, gemilerin yakıt tüketimlerini kaydetmeleri ve raporlamalarını içeren, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik başkaca IMO uygulamalarına veri sağlamak için oluşturulan bir sistemdir.

Bu sistem ile 1 Ocak 2019 tarihinden başlayarak 5000 groston ve üzeri gemilerin ki bu gemiler uluslararası deniz ticaretinde toplam karbondioksit emisyonunun %85'ini üretmektedirler, kullandıkları her bir çeşit yakıt için tüketim verisi toplaması istenmektedir.²²

IMO DCS verileri 2023 yılından beri geminin işletimsel/operasyonel karbon yoğunluğunu (CII- Carbon Intensity Indicator) hesaplamak için kullanılmaktadır.²³

c. IMO CII (Carbon Intensity Indicator - Karbon Yoğunluğu Göstergesi)

IMO 1 Ocak 2023 tarihi itibarı ile CII (Carbon Intensity Indicator-Karbon Yoğunluğu Göstergesi) sistemini devreye almıştır. CII (Karbon Yoğunluğu Göstergesi), gemilerin karbon verimliliğini ölçmek için kullanılan bir ölçüt olup, kargo taşıma kapasitesi ve deniz mili başına salınan CO₂ ile ölçülmektedir.²⁴

CII, bir geminin operasyonel karbon yoğunluğunun belirli bir derecelendirme seviyesi dahilinde sürekli iyileştirilmesini sağlamak için gereken yıllık azaltma faktörünü belirlemektedir. Elde edilen gerçek yıllık operasyonel CII, gerekli yıllık operasyonel CII ile karşılaştırılarak belgelenmeli ve doğrulanmalıdır.²⁵ Yapılan hesaplama sonrasında gemiler, performanslarına bağlı olarak A (çok üstün), B (küçük

²¹ [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.278\(70\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.278(70).pdf).

²² <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/data-collection-system.aspx>, çevrimiçi 17.11.2025.

²³ <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/data-collection-system.aspx>, çevrimiçi 17.11.2025.

²⁴ <https://proseadure.com/newsfeed/the-carbon-intensity-indicator-cii-explained/#::~:~:text=Who%20is%20responsible%20for%20CII,monitor%20CII%20performance%20of%20vessels>, çevrimiçi 30.10.2025.

CII birimi, "yük taşıma kapasitesi ve deniz mili başına salınan CO₂ gramı"dır; yük kapasitesi ise gemi tipine bağlı olarak ölü ağırlık veya brüt tonajdır. Ayrıca, özel tasarım ve operasyonel koşullara uyum sağlamak amacıyla, derecelendirmeyi belirlemek amacıyla temel CII hesaplamalarına düzeltme faktörleri ve sefer ayarlamaları uygulanabilir. <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/CII-carbon-intensity-indicator/> Çevrimiçi 30.10. 2025.

CII toplam yıllık CO₂ emisyonlarının geminin kapasitesine (gemi tipine bağlı olarak ölü ağırlık veya GT) bölünmesi ve yıl içinde kat edilen toplam mesafenin çarpılmasıyla hesaplanır. Bazı gemi tipleri veya seferler için bazı düzeltme faktörleri mevcuttur. CII derecelendirmesi, bir önceki yılın emisyonlarına göre hesaplanacaktır; ilk derecelendirmeler 2024 yılında 2023 emisyonlarına göre hesaplanacaktır. <https://www.clarksons.com/home/green-transition/what-is-eexi-and-cii/>.

²⁵ <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/eexi-cii-faq.aspx>.

üstün), C (orta), D (küçük düşük) veya E (düşük performans seviyesi) derecelendirilmesi almaktadır.²⁶

Elde edilen yıllık operasyonel CII ve çevresel derecelendirme (A'dan E'ye), beş yıl süreyle saklanması gereken DCS Uygunluk Beyanı'na (SoC - Statement of Compliance) işlenmektedir. Üç yıl üst üste D, veya bir yıl E notu alan bir gemi, SEEMP²⁷ Bölüm III, SoC yayınlanmadan önce C veya üzeri gerekli endeksin nasıl elde edileceğini gösteren bir düzeltici eylem planı sunmak zorundadır.^{28,29} Düzeltici eylem planı, gerekli CII'nin neden sağlanamadığına dair bir değerlendirmeyi de içeren uygulama planı olmalıdır.³⁰ Düşük karbonlu yakıtla çalışan bir gemi, fosil yakıtla çalışan gemiye kıyasla daha yüksek bir derecelendirme alabilir, ancak performansı düşük olan geminin de derecelendirmesini iyileştirmek için alabileceği birçok önlem bulunmaktadır. Örneğin hız ve rota optimizasyonu sağlamak; düşük enerjili ampuller kullanmak, sürtünmeyi azaltmak için gövde temizliği yapmak ya da güneş/rüzgâr alternatif enerji kurulumu yapmak suretiyle gemi karbon ayak izi derecesini iyileştirebilir.³¹

Bu düzenleme uyarınca 2024 yılından itibaren, gemilerin CII'lerinin hesaplanması ve bir önceki yıla ait toplam DCS verilerinin, düzeltme faktörleri ve sefer ayarlamaları ile birlikte Veri Toplama Sistemi (DCS)'ne işlenmesi ve en geç 31 Mart tarihine kadar doğrulayıcısına bildirilmesi gerekmekte olup, CII notunun hesaplanması ve sunulmasından donatan sorumludur.

d. EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index - Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi)

EEXI, 1 Ocak 2023 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu düzenleme 400 GT ve üzerinde uluslararası sefer yapan tüm yük ve yolcu gemilerinin, Uluslararası Hava Kirliliği Önleme (International Air Pollution Prevention - IAPP) sertifikalarının ilk yenilenmesine kadar hedef EEXI değerine ulaşmalarını arayan teknik bir verimlilik

²⁶ Derecelendirme eşikleri 2030'a doğru giderek daha katı hale gelecektir. Çevrimiçi 30.10.2025. <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/CII-carbon-intensity-indicator/>.

İdareler, liman yetkilileri ve uygun görülen diğer paydaşlar, A veya B olarak derecelendirilen gemilere teşvik sağlamaya teşvik edilmektedir. <https://www.clarksons.com/home/green-transition/what-is-eexi-and-cii/>.

²⁷ Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP), 1 Ocak 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu önlemler, uluslararası bir sanayi sektörü için ilk küresel zorunlu sera gazı azaltma rejimini temsil etmekte ve on yılı aşkın süredir küresel filo genelinde enerji verimliliği iyileştirmelerini teşvik etmektedir. <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/improving%20the%20energy%20efficiency%20of%20ships.aspx>.

²⁸ <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/CII-carbon-intensity-indicator/>.

²⁹ Gemilerin uyumlu olabilmesi için 'C' veya daha iyi bir derecelendirmeye sahip olması gerekir. 'D' ve 'E' derecelendirmesine sahip gemiler uyumsuz kabul edilecektir. Bu durumda, donatan iyileştirme planlarını değerlendirmeli ve bunları Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı'na (SEEMP) dahil etmelidir. SEEMP, 2013 yılında zorunlu hale geldi. EEOI gibi izleme araçlarını kullanarak zaman içinde enerji verimliliğini ve performansını iyileştirmek için bir mekanizma oluşturuyor. Bu sayede gemi sahipleri, gemilerindeki enerji verimliliği seyrini daha iyi görebilecekler. Bu, gemideki enerji tasarruflı ampullerden yakılan yakıt miktarına kadar her şeyi kapsıyor. <https://www.clarksons.com/home/green-transition/what-is-eexi-and-cii/>.

³⁰ <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/CII-carbon-intensity-indicator/>.

³¹ <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/eexi-cii-faq.aspx>.

önlemidir. Bu önlem, bir geminin taşıma kapasitesine bağlı CO2 emisyonlarını değerlendirir. Her bir gemi için hesaplanan EEXI değeri, geminin asgari enerji verimliliği standardını karşılamasını ve IAPP'nin bir parçası olarak dahil edilmesini sağlamak için gerekli EEXI değerinin altında olmalıdır. Bu, tek seferlik bir sertifikadır. IAPP sertifikaları 2009 yılından beri kullanılmasına rağmen 2023 yılından itibaren EEXI değerinin eklenmesi yeni bir zorunluluktur.

EEXI hesaplaması, EEDI (Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi) formülüne dayanmaktadır.³² EEXI, bir geminin taşıma işindeki mil başına enerji verimliliğini ölçer. Daha spesifik olarak, geminin makinalarının kurulu gücüne, makinaların özgül yakıt tüketimine, yakıt ile ilgili CO2 emisyonları arasındaki dönüşüm faktörüne, geminin kapasitesine (genellikle ölü ağırlık) ve geminin kurulu güç referans seviyesindeki hızına bakar.

Ayrıca, belirli gemi tiplerine uygulanabilen veya gemide yapılan yapısal iyileştirmeleri hesaba katmak için kullanılabilecek çeşitli “düzeltme faktörleri” de mevcuttur. Bu nedenle hesaplama oldukça karmaşık hale gelebilir.

1 Ocak 2023 tarihinden itibaren tüm gemilerin, IAPP sertifikalarının EEXI değerini de içermesi zorunludur. Bu nedenlerle gemilerin EEXI değeri bulunmadığı takdirde, IAPP sertifikası düzenlenemez. Geçerli bir IAPP sertifikası olmayan gemiler ise ticaret yapamaz. EEXI değeri hedef değerin altındaysa, donatanın derecelendirmeyi iyileştirmek için harekete geçmesi gerekecektir. EEXI notunun hesaplanması ve gönderilmesinden donatan sorumludur.

2. Avrupa Birliği Tarafından Alınan Kararlar

a. Genel Olarak

IMO'nun yukarıda kısaca yer verdiğimiz kararları ile aynı amaçla Avrupa Birliği tarafından da çalışmalar yapılmış, kararlar alınıp, uygulamaya konmuştur. AB'nin düzenlemeleri öncelikle veri toplamak, toplanan veriler ile hesaplama yaparak gemileri değerlendirmeye tabi tutmak gibi hususlarda IMO uygulamaları ile benzerlik göstermesine rağmen, gemilere ilişkin yapılan değerlendirme sonunda sınırın üzerinde kalan gemilere doğrudan mali yaptırım uygulamak ve ceza tahsil etmek, havuz oluşturmak gibi tedbirler söz konusu olduğu için IMO'nun sisteminden farklılık göstermektedir. AB'nin yürürlüğe koyduğu uygulamalardan EU ETS sistemi denizcilik alanı dikkate alınarak hazırlanan bir düzenleme olmayıp, önceden var olan ve endüstriyel alanda uygulanmakta olan oturmuş bir sistem iken kapsamı genişletilerek denizcilik sektörünü de kapsar hale getirilmiştir. Oysa FuelEU, IMO düzenlemeleri

³² EEDI geminin ton/mil başına saldıgı CO2 emisyonu için, daha az yakıt kullanımını sağlayacak daha verimli enerji kullanımını sağlamak üzere, o geminin belirli teknik tasarım parametrelerine dayalı karmaşık bir formülle hesaplanması ile ortaya çıkarılan bir rakam değeridir. Detaylı bilgi için bkz. **TOPALOĞLU, Harun, Ticari Gemilerin Karbondioksit Emisyon Etkilerinin Değerlendirilmesi ve Analizi**, Doktora Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2013, s. 67-87.

gibi sadece denizcilik sektörü dikkate alınarak düzenlenmiştir. FuelEU’da gemide kullanılan enerjinin sera gazı yoğunluğunun sınırlanması hedeflenmekte olup, GHG (Green House Gas- Sera Gazı) yoğunluk limiti her 5 yılda bir düşürülecek ve hesaplamalar Well-to Wake (enerjinin kaynağından kullanımına) üzerinden yapılacaktır. Yıllık ortalama “GHG intensity/yoğunluğu” şirket bazında hesaplanmaktadır. Bu sistemde aynı gemi için sera gazı yoğunluğu bir sonraki yıla aktarılabilir (banking) veya bir sonraki yıldan peşinen kullanılabilir (borrowing). Ayrıca GHG yoğunluğu değerini yakalamak için birden fazla gemi de ortaklaşa değerlendirilebilir (pooling). Bir denizcilik şirketinin GHG yoğunluğu limitini aşması durumunda, aşımının cezası ödenerek mevzuata uygunluk sağlanır. AB ETS’ye ek olarak, FuelEU Denizcilik programı, nakliye şirketlerinin kullandıkları enerjinin sera gazı (GHG) emisyon yoğunluğunu iyileştirmeye öncelik vermelerini sağlayacaktır. Emisyon yoğunluğunda gerekli azalmaların sağlanamaması durumunda ceza uygulanacaktır. 2030 yılından itibaren, konteyner ve yolcu gemileri, büyük Avrupa limanlarına yanaştıklarında kara güç kaynağı (OPS) veya sıfır emisyonlu alternatifleri kullanmak zorunda kalacaktır.³³

b. EU MRV (Monitoring, Reporting and Verification - İzleme, Raporlama ve Doğrulama) Sistemi

Avrupa Birliği’nin İzleme, Raporlama ve Doğrulama (EU MRV) sistemi 2015/757 sayılı düzenleme/Yönetmelik ile getirilmiş olup, 1 Ocak 2018 tarihinden beri yürürlüktedir.³⁴ Deniz taşımacılığında karbondioksit emisyonlarını belirlemeyi/tespit etmeyi ve

³³ https://www.lr.org/en/knowledge/research-reports/2024/optimising-compliance-under-the-eus-new-regime/?creative=727629462204&keyword=fuel%20eu&matchtype=p&network=g&device=c&utm_source=google&utm_campaign=&utm_medium=cpc&utm_content=&utm_term=fuel%20eu&gad_source=1. Çevrimiçi 17.09.2025.

³⁴ 2015/757 Sayılı MRV Yönetmelik Madde 20/1. Üye Devletler, 8 ila 12. maddelerde belirtilen izleme ve raporlama yükümlülüklerine uyulmaması durumunda uygulanacak bir ceza sistemi oluşturacak ve bu cezaların uygulanmasını sağlamak için gerekli tüm önlemleri alacaktır. Öngörülen cezalar etkili, orantılı ve caydırıcı olacaktır. Üye Devletler, bu hükümleri 1 Temmuz 2017 tarihine kadar Komisyona bildirecek ve daha sonraki değişiklikleri gecikmeksizin Komisyona bildirecektir.

2. Üye Devletler, izleme ve raporlama yükümlülüklerine uyumu sağlamaktan sorumlu ulusal makamları veya uygun durumlarda ceza prosedürleri ile görevlendirilen makamları arasında etkili bir bilgi alışverişi ve etkili bir iş birliği tesis edecektir. Herhangi bir Üye Devlet tarafından belirli bir gemiye karşı uygulanan ulusal ceza prosedürleri Komisyona, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı’na (EMSA), diğer Üye Devletlere ve ilgili bayrak Devletine bildirilecektir.

3. İzleme ve raporlama gerekliliklerine iki veya daha fazla ardışık raporlama dönemi boyunca uymayan ve diğer yaptırım önlemlerine uyum sağlamada başarısız olan gemiler söz konusu olduğunda, giriş limanının bulunduğu Üye Devletin yetkili makamı, Komisyona, EMSA’ya, diğer Üye Devletlere ve ilgili bayrak Devletine bildirilecek bir ihraç emri çıkarabilir. Böyle bir ihraç emrinin verilmesi sonucunda, her Üye Devlet, şirket 11. ve 18. maddeler uyarınca izleme ve raporlama yükümlülüklerini yerine getirene kadar ilgili geminin kendi limanlarına girişini reddeder. Bu yükümlülüklerin yerine getirildiği, ihraç emrini veren yetkili ulusal makama geçerli bir uyum belgesinin bildirilmesiyle teyit edilir. Bu fıkra, tehlikedeki gemiler için geçerli uluslararası denizcilik kurallarına halel getirmez.

4. Üye Devletlerdeki bir geminin sahibi veya işletmecisi ya da temsilcisi, sınır dışı etme emrine karşı bir mahkeme veya yargı organı nezdinde etkili bir başvuru hakkına sahip olacak ve giriş limanının bulunduğu Üye Devletin yetkili makamı tarafından bu konuda uygun şekilde bilgilendirilecektir. Üye Devletler, bu amaçla uygun prosedürleri oluşturacak ve sürdürecektir.

Avrupa Birliği'nin iklim hedefleri doğrultusunda azaltmayı hedeflemektedir. Düzenleme, bayrağı ya da ülkesine bakılmaksızın ticari amaçlarla (yük ya da yolcu taşıma) Avrupa limanlarına uğrayan 5.000 grostonun üzerindeki tüm gemilere uygulanacaktır. MRV Denizcilik Yönetmeliği, bayrak veya sınıflarına bakılmaksızın tüm gemilere ayrımcılık gözetmeksizin uygulandığından geminin bayrağını ya da klasını değiştirmesinin MRV raporlaması üzerinde herhangi bir etkisi olmayacaktır.³⁵

Bu sistemde denizcilik şirketlerinin³⁶ yaptıkları taşımalara bağlı olarak yakıt tüketimlerini, karbondioksit emisyonlarını, gidilen mesafeyi, denizde geçen zamanı ve taşınan yükü kaydetmeleri istenmektedir. Şirketlerin onaylanmış izleme planı ve 4 yakıt tüketim izleme metodundan birini kullanmaları beklenmekte, bağımsız atanmış doğrulayıcı³⁷ tarafından onaylanmış emisyon raporları sunmaları istenmektedir.³⁸ Bunun sonucu olarak AB limanlarına çalışan denizcilik şirketlerinin yıllık bazda her gemi için onaylanmış Uygunluk Belgesi-Document of Compliance (DoC) almaları gerekmektedir.³⁹

Şirket değişikliği durumunda, yeni şirket, sorumluluğu altındaki her geminin, ilgili geminin sorumluluğunu üstlendiği tüm raporlama dönemi boyunca bu Yönetmelik gerekliliklerine uymasını sağlayacaktır.⁴⁰

MRV uyarınca ilk raporlama dönemi 1 Ocak 2018 tarihinde başlamıştır. Bu tarihten itibaren şirketler her bir geminin karbon emisyonlarını, yakıt tüketimini ve seyir mesafelerini, seyir zamanı ve sefer başına taşınan kargo gibi diğer parametreleri gözlemek ve raporlamakla yükümlü olmuşlar, 2019 yılından itibaren, şirketler her yıl Nisan ayı sonuna kadar onaylanmış emisyon raporunu göndermeye ve 2019 yılından itibaren her yıl Haziran ayı sonuna kadar, önceki raporlama döneminde fa-

5. Topraklarında deniz limanları bulunmayan ve ulusal gemi sicilini kapatmış veya bu Yönetmelik kapsamına giren kendi bayrağını taşıyan gemi bulunmayan herhangi bir Üye Devlet, bu Madde hükümlerinden muaf tutulabilir. Bu muafiyetten yararlanmak isteyen herhangi bir Üye Devlet, en geç 1 Temmuz 2015 tarihinde Komisyona bildirimde bulunacaktır. Daha sonraki herhangi bir değişiklik de Komisyona bildirilecektir.

³⁵ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en#:~:text=The%20EU%20Monitoring%2C%20Reporting%20and,ports%20in%20the%20European%20Economic.

³⁶ 2015/757 sayılı MRV Yönetmelik Madde 3/d 'Şirket' gemi sahibi (donatan) veya geminin işletilmesi sorumluluğunu gemi sahibinden devralan yönetici veya çıplak gemi chartereri gibi herhangi bir kuruluş veya kişi anlamına gelir.

³⁷ 2015/757 sayılı MRV Yönetmelik Madde 14/1 Doğrulayıcı, şirketten veya gemi işletmecisinden bağımsız olmalı ve bu Yönetmelik kapsamındaki faaliyetleri kamu yararına yürütmelidir. Bu amaçla, doğrulayıcı veya aynı tüzel kişiliğin herhangi bir bölümü şirket veya gemi işletmecisi, şirket sahibi veya bunlara ait olmamalıdır; doğrulayıcının şirketle bağımsızlığını ve tarafsızlığını etkileyebilecek bir ilişkisi olmamalıdır.

³⁸ 2015/757 sayılı MRV Yönetmelik Madde 11/1 Şirketler, 2019 yılından itibaren her yılın 30 Nisan tarihine kadar, sorumlulukları altındaki her gemi için tüm raporlama dönemine ilişkin CO2 emisyonları ve diğer ilgili bilgilerle ilgili bir emisyon raporunu, 13. maddeye uygun olarak bir doğrulayıcı tarafından tatmin edici olarak doğrulanmış olarak Komisyona ve ilgili bayrak devletlerinin yetkililerine sunacaktır.

³⁹ 2015/757 sayılı MRV Yönetmelik Madde 18 Bir raporlama döneminin sona ermesini takip eden yılın 30 Haziran tarihine kadar, bir Üye Devletin yargı yetkisi altındaki bir limana gelen, bu liman içinde veya bu limandan ayrılan ve söz konusu raporlama dönemi içerisinde sefer yapmış olan gemiler, gemilerinde geçerli bir uyumluluk belgesi bulundurulmalıdır.

⁴⁰ 2015/757 sayılı MRV Yönetmelik Madde 11/2.

aliyette bulunan ve Avrupa Birliği limanlarını ziyaret eden tüm gemilerinin THETIS MRV⁴¹ tarafından verilen uygunluk belgesini taşımaya başlamışlardır.⁴²

c. EU ETS (Emissions Trading System for Shipping - Nakliye için Emisyon Ticareti Sistemi)

EU ETS 2005'den beri var olan Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemidir. EU ETS bir sınır ve ticaret sistemi olup, karbondioksit emisyonlarına bir fiyat koymakta ve emisyon sahiplerinin doğruluğu onaylanmış emisyonlarına dayanarak aldıkları izinlerini teslim etmelerini zorunlu kılmaktadır.⁴³ Önceleri bu sisteme demir çelik, çimento, termik santral, petrol rafinerileri gibi fazla enerji kullanan ve salınım yapan sektörler dahil edilmiştir. Sonrasında 2012 yılında havacılık sektörü sisteme dahil edilmiştir.⁴⁴ 1 Ocak 2024 tarihinde de Avrupa Yeşil Mutabakatı ve 55'e Uyum paketinin bir parçası olarak deniz taşımacılığı da nakliye için emisyon ticareti sistemine dahil edilmiştir.

EU ETS Avrupa Birliği ya da Avrupa Ekonomik Alanı (EU/EEA) limanlarına uğrayan 5000 Grostonun üzerindeki gemilere uygulanmakta olup, Avrupa Birliği içi seferlerden kaynaklanan emisyonların %100'ünü, Avrupa Birliği ve Avrupa Birliği dışındaki limanlar arası seferlerden kaynaklanan emisyonların %50'sini kapsamaktadır. Kapsanmakta olan emisyonlar başlangıçta karbondioksittir (CO₂). Ancak 2026'da metan (CH₄)⁴⁵ ve Azot Oksit (N₂O)⁴⁶ bu kapsama dahil edilecektir.⁴⁷

⁴¹ THETIS-MRV, Yönetmeliğin uygulanmasını desteklemek, Uygunluk Belgesi düzenlenmesi konusunda doğrulayıcılara destek olmak ve emisyon raporlarının istişare edilmesi için bir platform sağlayarak bayrak devletlerine destek olmak amacıyla oluşturulmuştur. İlgili tüm tarafların yükümlülüklerini merkezi ve uyumlu bir şekilde yerine getirmelerini sağlamaktadır. <https://www.emsa.europa.eu/thetis-mrv.html>, çevrimiçi 13.11.2025.

⁴² Şişmanyazıcı Harun, <https://armatorlerbirligi.org.tr/arsivler/8174>, çevrimiçi 04.11.2025.

⁴³ <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/eu-emissions-trading-system/#:~:text=The%20implementation%20timeline%20for%20shipping&text=The%20EU%20ETS%20will%20initially,ETS%20at%20a%20later%20stage.,> çevrimiçi, 17.11.2025.

⁴⁴ Ancak havacılık sektörü ile ilgili olarak Çin ve ABD'nin itirazları üzerine AB ülkeleri ile AB dışı ülkeler arasındaki uçuşlara ETS uygulanmamaktadır. Detaylı bilgi için bkz. Şişmanyazıcı Harun, <https://armatorlerbirligi.org.tr/arsivler/8174>, çevrimiçi 04.11.2025.

⁴⁵ Güçlü bir ısı tutucu sera gazıdır. Karbondioksitten sonra iklim ısınmasına en çok katkıda bulunan 2. Gazdır. Bir metan molekülü, bir CO₂ molekülünden daha fazla ısıyı hapseder, ancak metanın atmosferde 7 ila 12 yıl gibi nispeten kısa bir ömrü vardır. CO₂ ise yüzlerce yıl veya daha uzun süre atmosferde kalabilir. Metanın en büyük kaynakları tarım, fosil yakıtlar ve çürüyen çöp sahalarıdır. <https://science.nasa.gov/earth/explore/earth-indicators/methane/> Çevrimiçi 4.11.2025.

⁴⁶ Diğer adıyla Nitroz Oksit (Azot oksit), en çok anestezi olarak tıbbi uygulamalarıyla bilinir, ancak aynı zamanda gıda işlemede, endüstriyel üretimde ve araç motorlarında yanmayı artırmak için yaygın olarak kullanılır. Bitkiler ve okyanuslar tarafından emilebilen CO₂'nin aksine, nitroz oksit atmosferde bir asırdan fazla kalarak ısıyı hapseder ve küresel ısınmaya katkıda bulunur. Nispeten hızlı parçalanan metanın aksine, nitroz oksit üst atmosferde kalır ve burada ozon molekülleriyle reaksiyona girerek Dünya'nın koruyucu ozon tabakasını daha da zayıflatır. <https://greenly.earth/en-gb/blog/ecology-news/what-is-nitrous-oxide-n2o>, çevrimiçi 4.11.2025.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector_en, <https://searoutes.com/2025/10/01/eu-ets-2026-full-compliance-shippers-carriers-guide/#:~:text=Starting%20in%202026%2C%20the%20EU,times%20more%20potent%20than%20CO%2E2%82%82>, çevrimiçi 17.11.2025.

DOĞAN ŞAHİNER / KALINCA, s. 2, çevrimiçi, www.kılınçlaw.com.tr/karbon-emisyon-regulasyonlarinin-deniz-tasimaciligina-etkisi-ve-hukuki-yansimalari/.

Şirketler her yıl EU MRV uyarınca doğrulanmış emisyonlarına dayanarak AB ödeneklerini/izinlerini almak ve teslim etmek zorundadır.

Aşamalı olarak 2024'te rapor edilen emisyonların %40'ı, 2025 yılında %70'i, 2026 ve sonrasında %100'ü kapsamda olacaktır.⁴⁸

Kapsama alınmaktan kasıt önceki yıla ilişkin MRV değerlerinin dikkate alınarak salınan emisyon için gerekli ödeme yapılmasıdır. Kısaca ETS sistemi belli bir emisyon hakkı/sınırı verilip bunu aşan kısım için atmosfere salınan her 1 ton CO2 veya Sera Gazı Salınımı için ödenecek bir bedel esasına dayanmaktadır.⁴⁹ Verilen haktan daha az emisyon salınmış ise o da ikincil, türev karbon piyasasında satılmaktadır. Eksik tahsisat alınmış ise yine eksik kalan kısım piyasadan kota alınarak tamamlanmaktadır.⁵⁰

Denizcilik şirketleri kayıtlı oldukları idari otoritelerin listesini ilan edecekler ve bu alımların ve ödemelerin yapılması için her denizcilik şirketinin ya da sorumlu operatörün bir AB ülkesinde bağlı olduğu yetkili otorite olacak ve ödemeler için bir hesap (Maritime Operator Holding Account) açılması gerekecektir.⁵¹

Uyulmaması durumunda ceza tahakkuk ettirilecek ve Avrupa Birliği limanlarına girişler engellenecektir.⁵²

Bu sistem yakıt verimliliği, düşük karbonlu teknolojiler ve alternatif yakıtlar gibi yollarla emisyonlarını azaltmaları için gemi sahiplerine teşvik sağlamaktadır.⁵³

d. FuelEU Maritime (AB Denizcilik Yakıt Yönetmeliği)

FuelEU Denizcilik Yönetmeliği (Yönetmelik (AB) 2023/1805), Paris Anlaşması kapsamında Avrupa Birliği içindeki iklim değişikliklerini önleme tedbirlerini güçlendirmeyi hedefleyen ve gemilerde kullanılan sera gazı (GHG) yoğunluğunu azaltmayı amaçlayan Fit for 55⁵⁴ paketinin parçası olup, sektörde karbonsuzlaşmayı desteklemek yolunda gemiler için gerekli olan yenilenebilir, düşük karbonlu yakıtların ve te-

⁴⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector_en, <https://searoutes.com/2025/10/01/eu-ets-2026-full-compliance-shippers-carriers-guide/#::~:~:text=Starting%20in%202026%2C%20the%20EU,times%20more%20potent%20than%20CO%E2%82%82>.

⁴⁹ **ŞİŞMANYAZICI, Harun**, <https://armatorlerbirligi.org.tr/arsivler/8174>, çevrimiçi 04.11.2025.

⁵⁰ **ŞİŞMANYAZICI, Harun**, <https://armatorlerbirligi.org.tr/arsivler/8174>, çevrimiçi 04.11.2025.

⁵¹ **ŞİŞMANYAZICI, Harun**, <https://armatorlerbirligi.org.tr/arsivler/8174>, çevrimiçi 04.11.2025.

⁵² <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/eu-emissions-trading-system/eu-ets-compliance/#::~:~:text=Companies%20that%20fail%20to%20surrender,from%20trading%20in%20the%20EU>.

⁵³ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector_en, çevrimiçi, 20.10.2025.

⁵⁴ Avrupa Yeşil Mutabakatı diğer bir deyişle 55'e Uyum Uygunluk (Fit for 55), AB'nin 2030 yılına kadar net sera gazı emisyonlarını en az %55 oranında azaltma hedefini ifade etmektedir. <https://yesilbuyume.org/avrupa-yesil-mutabakatı/>. çevrimiçi 20.10.2025 Fit for 55 paketi; AB'nin sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar en az %55 oranında azaltmayı ve AB'yi 2050 yılına kadar iklim nötrlüğüne ulaşma yoluna sokmayı amaçlayan bir dizi yasa paketidir. <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/fit-for-55/> (çevrimiçi), e. t.: 18.09.2025.

miz enerji teknolojilerinin kullanımını teşvik etmektedir.⁵⁵ 2030 yılına kadar AB'nin net sera gazı emisyonlarında en az %55 oranında bir azalma sağlamayı amaçlamaktadır. AB Emisyon Ticareti Sistemi, CII derecelendirmeleri ve diğer karbonsuzlaştırma girişimlerini tamamlayıcı niteliktedir.⁵⁶

FuelEU Maritime, Avrupa Birliği (EU) ve Avrupa Ekonomik Alanı (EEA) ülkelerinde, gemilerde kullanılan yakıtların karbondan arındırılmasını teşvik etmek amacıyla 1 Ocak 2025 tarihinden itibaren uygulanmaya başlayan bir düzenleme olup, Avrupa Birliği ve Avrupa Ekonomik Alanı limanlarına gelen veya limanlardan ayrılan 5000GT üzeri gemiler bu düzenlemenin kapsamına girmektedir.

FuelEU Denizcilik, 2025 yılından itibaren AB'de ticaret yapan gemilerde kullanılan enerji için well to wake (yakıtın çıkartılmasından kullanılmasına -kuyudan uyanmaya kadar geçen süre) sera gazı (GHG) emisyon yoğunluğu gerekliliklerini belirlemektedir. Gemide kullanılan tüm enerjinin yıllık ortalama sera gazı (GHG) yoğunluğu, enerji birimi başına GHG emisyonu (gCO₂e/MJ) olarak ölçüldüğünde, gerekli seviyenin altında olmalıdır. GHG emisyonları, yakıtın çıkarılması, işlenmesi, üretimi, taşınması ve gemide kullanılan enerjiden kaynaklanan emisyonlar dahil olmak üzere, well to wake (kuyudan uyanmaya kadar geçen süre) perspektifinden hesaplanmaktadır. Yönetmelik kapsamında gemilerin sera gazı yoğunluk oranının kademeli olarak azaltılacağı, 2025 yılına kadar yüzde 2, 2050 yılına kadar ise yüzde 80'e kadar düşürüleceği ifade edilmektedir.⁵⁷

İşbu düzenlemede yer alan hükümler ile öncelikle gemilerde kullanılan sera gazı enerjisi yoğunluğunun sınırı belirlenmektedir.⁵⁸ Kıyı güç kaynağı (On Shore Power Supply - OPS) veya limanda sıfır emisyon teknolojisinin (yalnızca konteyner gemileri ve yolcu gemileri) kullanılmasını talep eden düzenlemeler de yine Fuel Eu'nun ele alınması gereken maddeleridir.⁵⁹

⁵⁵ Deniz taşımacılığı, Birlik'in hacim olarak dış ticaretinin yaklaşık %75'ini ve iç ticaretinin %31'ini oluşturmaktadır. Üye Devletlerin limanlarında her yıl 400 milyon yolcu inip binmekte ve bunların yaklaşık 14 milyonu kruvaziyer yolcu gemileriyle taşınmaktadır. Bu nedenle deniz taşımacılığı, Birlik ulaşım sisteminin temel bir bileşenidir ve Birlik ekonomisi için kritik bir rol oynamaktadır. Deniz taşımacılığı pazarı, Birlik içinde ve dışında ekonomik aktörler arasında güçlü bir rekabete tabidir ve bunun için eşit şartlar zorunludur. Deniz taşımacılığı pazarının ve ekonomik aktörlerinin istikrarı ve refahı, deniz taşımacılığı operatörlerinin, limanların ve sektördeki diğer aktörlerin eşit fırsatlar teminde faaliyet gösterebileceği açık ve uyumlu bir politika çerçevesine dayanmaktadır. Piyasa bozulmaları meydana geldiğinde, deniz taşımacılığı operatörlerini veya limanlarını deniz taşımacılığı sektöründeki veya diğer taşımacılık sektörlerindeki rakiplerine kıyasla dezavantajlı konuma düşürme riski vardır. Bu dezavantajın da deniz taşımacılığı sektörünün rekabet gücünün kaybına, daha az istihdama ve vatandaşlar ve işletmeler için bağlantı kaybına yol açması mümkündür. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime_en, çevrimiçi, 16.11.2025.

⁵⁶ <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/fueleu-maritime-clause-for-time-charter-parties-2024/>, çevrimiçi, 16.11.2025.

⁵⁷ <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/fueleu-maritime-clause-for-time-charter-parties-2024/>, çevrimiçi, 16.11.2025.

⁵⁸ <https://armatorlербirлиги.org.tr/wp-content/uploads/2024/05/FuelEU-Maritime-Turkce-Bilgilendirme-No-tu.pdf> çevrimiçi 04.11.2025.

⁵⁹ <https://armatorlербirлиги.org.tr/wp-content/uploads/2024/05/FuelEU-Maritime-Turkce-Bilgilendirme-No-tu.pdf>, çevrimiçi 04.11.2025.

FueIEU hükümlerinin yerine getirilmesine ilişkin sorumluluk, ISM Kodu (Gemilerin Güvenli İşletilmesi ve Kirliliğin Önlenmesine Dair Uluslararası Yönetim Kodu) kapsamında geminin Uluslararası Güvenlik Yönetim Koduna (ISM Şirketi) uyumundan sorumlu kuruluş olmalıdır. Bu kapsamda geminin işletmesini üstlenen donatan, işletmeci veya charterer⁶⁰ geminin ISM şirketi/Uyumluluk Belgesi (DoC) sahibi olan kişi, FueIEU uyumluluğundan sorumludur. Her yıl, bir AEA limanına uğrayan 5000 GT ve üzeri kargo ve yolcu gemilerini işleten gemi sahipleri, yöneticileri veya chartererların öncelikle her gemi için kullanılan enerji miktarını, türünü, emisyon faktörünü nasıl izleyip raporlayacaklarına ilişkin, izleme planlarını hazırlayıp onay için AB tarafından yetkilendirilmiş doğrulayıcılara sunmaları gerekmektedir.⁶¹

Yönetmelik uyarınca 1 Ocak 2025 tarihinden itibaren (ve bundan sonraki her 1 Ocak - 31 Aralık raporlama döneminde), her gemideki sera gazı yoğunluğunu kaydetmek için FueIEU İzleme Planları uygulamaya konulacaktır. Donatanlar, yöneticileri veya chartererlar, bir AEA limanına varan, yavaşan veya bu limandan ayrılan her gemi için; gemilerin kalkış ve varış limanları arasındaki tarihleri ve saatleri (rıhtımda geçirilen süre dahil, gemilerin limanda geçirdikleri süre boyunca kara güç kaynağına (OPS) bağlı olup olmadığı ve herhangi bir istisnanın geçerli olup olmadığı, (konteyner ve yolcu gemileri için zorunludur) kara güç kaynağı (OPS) aracılığıyla gemiye teslim edilen elektrik miktarı, rıhtımda ve denizde tüketilen her yakıt türünün miktarı, rıhtımda ve denizde tüketilen her yakıt türü için kuyudan tanka, tanktan tanka ve kaçak emisyonlar olarak ayrılmış, CO₂, CH₄ ve N₂'yi kapsayan kuyudan uyanma emisyonları, rıhtımda ve denizde tüketilen her bir yedek enerji kaynağının miktarı, geminin buz sınıfı, buz koşullarına giriş ve çıkış tarihi, saati ve konumu, tüketilen her bir yakıt türü miktarı ve buz koşullarında seyrederken kat edilen mesafe, ayrıca raporlama dönemindeki tüm seferler için kat edilen toplam mesafe, şirket, buz koşullarında seyrederken kullanılan ek enerjinin uyumluluk bakiyesinin hesaplanmasından hariç tutulmasını talep ederse bu duruma ilişkin bilgileri kaydetmek zorundadır.⁶² 31 Ocak 2026 tarihine kadar ve sonraki her yıl, donatanlar, yöneticileri veya kiralayanlar, FueIEU kapsamına giren her gemi için yukarıda listelenen bilgileri bir FueIEU raporu şeklinde doğrulayıcılarına sunulmalıdır.⁶³

⁶⁰ https://www.lr.org/en/services/statutory-compliance/fueieu-regulation/timetable-for-compliance/?gl=1*a7h585*_up*MQ..*_gs*MQ.., çevrimiçi 16.11.2025.

⁶¹ Yönetmelik kapsamındaki gemiler bu işlemi 31 Ağustos 2024 tarihine dek yapmalı idi. Sonradan Yönetmelik kapsamına giren gemilerin ise sorumlu operatörleri gemi AEA üye devlet limanlarına uğradıktan en geç 2 ay içinde izleme planlarını bir doğrulayıcıya sunmalıdır.

⁶² https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?filename=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

⁶³ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?filename=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

Bir gemi, bir raporlama yılı ortasında bir şirketten diğerine transfer edilirse, raporlama döneminin sonunda gemiyi işleten şirket, tüm raporlama dönemi boyunca uyumluluk sorumluluğunu üstlenecektir. Sorumluluk gemiye aittir ve herhangi bir sera gazı yoğunluğu fazlası veya açığı o gemide kalacaktır. Transfer sırasında, transfer eden şirket yukarıdaki bilgileri doğrulayıcısına göndermelidir. Doğrulayıcı, verileri doğrulayıp bir ay içinde ve transferin tamamlanma tarihine mümkün olan en yakın tarihte FuelEU veritabanına kaydetmelidir.⁶⁴

31 Mart 2026 tarihine kadar ve sonraki her yılda, doğrulayıcı her FuelEU raporunun yıllık değerlendirmesini tamamlayacak, şirkete bildirimde bulunacak ve FuelEU veritabanına; Geminin FuelEU'ya uygun olup olmadığını ve uygunsa ilgili gemi FuelEU raporunu belirten doğrulama raporunu, gemide kullanılan enerjinin yıllık ortalama sera gazı yoğunluğunu, geminin uyum bakiyesini, önceki raporlama döneminde uyumsuz liman uğraklarının sayısı, rıhtımda ve varsa demirlemede geçirilen süre dahil, OPS gerektiren her liman uğrağını, OPS'den elde edilen enerji hariç gemide kullanılan yıllık enerji miktarını, biyolojik olmayan kaynaklı yenilenebilir yakıtlardan (RFNBO) gemide kullanılan yıllık enerji miktarını kaydedecektir.⁶⁵

Şirketler, 30 Nisan 2026 tarihine kadar ve sonraki her yıl, finansal riskleri en aza indirmek için herhangi bir sera gazı yoğunluğu fazlasını veya açığını bankaya yatırmak (banking), ödünç almak (borrowing) veya birleştirmek (pooling) amacıyla bir esneklik uyum mekanizması benimsemeyi düşünüp düşünmediklerini doğrulayıcılara bildirmelidir. Herhangi bir bankaya yatırma veya borçlanma, doğrulayıcının onayıyla FuelEU veritabanına kaydedilmelidir. Havuzlama ise bir doğrulayıcı tarafından FuelEU veritabanına kaydedilmelidir.⁶⁶

30 Nisan 2026'ya kadar ve sonraki her yılda, doğrulayıcı şirkete; uygulanan tüm uyumluluk mekanizmalarını hesaba katarak geminin yıllık uyumluluk bakiyesini, (olduğu takdirde) RFNBO alt hedefini ve (eğer varsa) FuelEU cezasını raporlayacaktır.⁶⁷

1 Mayıs 2026'dan itibaren ve sonraki her yıl, bir gemi sera gazı yoğunluğunu aşmışsa. RFNBO alt hedefini (uygulanabilir olduğunda) karşılamıyorsa ve 2030'dan

⁶⁴ <https://www.lr.org/en/services/statutory-compliance/fueleu-regulation/timetable-for-compliance/#:~:text=If%20a%20ship%20transfers%20from,for%20the%20entire%20,> çevrimiçi 16.11.2025.

⁶⁵ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?file name=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

⁶⁶ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?file name=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

⁶⁷ <https://www.lr.org/en/services/statutory-compliance/fueleu-regulation/timetable-for-compliance/#:~:text=If%20a%20ship%20transfers%20from,for%20the%20entire%20,> çevrimiçi 16.11.2025.

itibaren uygun olmayan karasal enerji limanlarına uğramışsa ceza ödemek zorundadır.⁶⁸

Cezalar, FuelEU uyumluluk belgelerinin (DoC) düzenlenmesi için son tarih olan 30 Haziran'dan önce ödenmelidir. Cezalar, denizcilik sektörünün karbonsuzlaştırılmasını amaçlayan AB projelerini desteklemek için kullanılacaktır.⁶⁹

30 Haziran 2026'dan itibaren ve sonraki her yılda denetçiler, geminin herhangi bir uyum eksikliği veya uyumsuz liman ziyareti olmaması durumunda gemilere "FuelEU DoC" belgeleri düzenleyecektir. Bir AEA yönetici devleti, uyum eksikliği olan ancak ödenmemiş cezaları ödemiş gemiler için FuelEU DoC'ları düzenleyecektir. FuelEU DoC'ları, bir sonraki yılın 30 Haziran tarihine kadar geçerlidir. FuelEU'ya tabi gemiler, bir AEA limanına girerken geçerli bir DoC'ye sahip olmalıdır. Bir gemi, iki veya daha fazla ardışık raporlama dönemi boyunca FuelEU DoC'sini sunmazsa, AEA limanlarına girmesi yasaklanabilir.⁷⁰

1 Ocak 2030'dan itibaren AEA limanlarına giren 5000 GT'den büyük konteyner ve yolcu gemileri, büyük Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) limanlarında FuelEU'nun rıhtımdaki sıfır emisyon gerekliliklerini karşılamak için kara güç kaynaklarına bağlanmalıdır. Limanda iki saatten az kalmak, rıhtımda sıfır emisyon teknolojisi kullanmak veya acil veya beklenmedik bir liman ziyareti yapmak gibi istisnalar mevcuttur. Geçerli bir istisna olmaksızın kara güç kaynağına bağlanamama durumunda ceza uygulanacaktır.⁷¹

1 Ocak 2035'ten itibaren tüm AEA limanlarına giren 5000 GT'den büyük konteyner ve yolcu gemileri, rıhtımda sıfır emisyon gerekliliklerini karşılamak için, mümkün olduğunda kara güç kaynaklarına bağlanmalıdır.

II. DENİZ TAŞIMACILIĞINDA KARBON EMİSYONLARINA İLİŞKİN ULUSAL MEVZUAT

A. Genel Olarak

Konuya ilişkin olarak; *"iklim değişikliği ile mücadelede esas olan sera gazı emisyonlarının azaltılması ve iklim değişikliğine uyum faaliyetleri ile planlama ve uygulama araçlarını, gelirleri, izin ve denetimi ve bunlara ilişkin yasal ve kurumsal çerçevenin usul ve esaslarını kapsayan"* 7552 sayılı İklim Kanunu⁷² (İklim Kanunu

⁶⁸ <https://www.lr.org/en/services/statutory-compliance/fueleu-regulation/timetable-for-compliance/#:~:text=If%20a%20ship%20transfers%20from,for%20the%20entire%20,> çevrimiçi 16.11.2025.

⁶⁹ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?file_name=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

⁷⁰ https://www.lr.org/en/services/statutory-compliance/fueleu-regulation/?_gl=1*1idwqmq*_up*MQ..*_gs*MQ..

⁷¹ https://www.lr.org/en/services/statutory-compliance/fueleu-regulation/?_gl=1*1agspcx*_up*MQ..*_gs*MQ.., çevrimiçi 25.06.2025.

⁷² Kabul tarihi 2.7.2025.

m.1/II), 9.7.2025 tarihli, 32951 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. İklim Kanunu ile sera gazı emisyonlarının azaltılması amacıyla Avrupa Birliği mevzuatında da yer alan ETS⁷³ uygulamaya konmakta ve Kanunda sistemin uygulanmasının usul ve esasları kapsamlı olarak düzenlenmektedir. Avrupa Birliği'nde olduğu gibi denizcilik faaliyeti de ETS kapsamında olacağı için İklim Kanununun ana hatları ile ele alınmasında ve ETS'ye ilişkin hükümlerinin değerlendirilmesinde fayda bulunmaktadır.

İklim Kanunu'nda birinci bölümde amaç ve tanımlara yer verilmiş olup, ikinci bölümde Genel İlke ve Esaslar başlığı altında iklim değişikliği ile mücadelede genel ilkeler ve esaslar belirtilmektedir.

Kanunun ikinci kısmı “İklim Değişikliği ile Mücadele” başlığını taşımakta ve ikinci kısmın birinci bölümünde “İklim Değişikliği ile Mücadele Faaliyetleri” düzenlenmektedir. Bu kapsamda 5. maddede “Sera Gazı Azaltım Faaliyetleri” başlığı altında sera gazı emisyonlarının Ulusal Katkı Beyanı,⁷⁴ net sıfır emisyon hedefi ve Başkanlık tarafından yayımlanan veya güncellenen strateji ve eylem planları doğrultusunda azaltılacağı ifade edilmekte devam eden paragraflarda bu azaltım faaliyetlerinin gerçekleşme şekilleri düzenlenmektedir. 6. maddede “İklim Değişikliğine Uyum Faaliyetleri” başlığı altında Ulusal Katkı Beyanı, net sıfır emisyon hedefi ve Başkanlık tarafından yayımlanan veya güncellenen strateji ve eylem planları doğrultusunda; ilgili kurum ve kuruluşlarca iklim değişikliği ile ilişkili mevcut veya olası kayıp ve zararları önlemeye, riskleri en aza indirmeye veya fırsatlardan yararlanmaya yönelik uyum faaliyetlerinin gerçekleştirileceği düzenlenmekte ve maddenin devam eden fıkralarında bu uyum faaliyetinin nasıl gerçekleştirileceğine ilişkin hükümler yer almaktadır. İkinci bölümde ise konuya ilişkin planlama ve uygulama araçlarına dair düzenlemelere yer verilmiş olup, üçüncü bölümde karbon fiyatlandırma başlığı altında Emisyon Ticaret Sisteminin kurulması ve tahsisatların esasları ayrıntıları ile yer almaktadır (m.9).

İşbu madde uyarınca Başkanlık⁷⁵ tarafından ETS kurulur, ulusal tahsisat planlaması hazırlanır ve tahsisatların dağıtımı yapılır. Bu kapsamda esneklik mekanizmaları ile piyasa istikrar mekanizmaları da geliştirilebilir. Piyasa işletmecisi⁷⁶ ETS piyasasını işletir. ETS kapsamında esasları yönetmelikle belirlenen doğrudan sera

⁷³ İklim Kanunu madde 2/g *Emisyon Ticaret Sistemi (ETS): Sera gazı emisyonlarına, net sıfır emisyon hedefine uygun bir üst sınır belirlenmesi ilkesine dayalı olarak çalışan ve tahsisatların alınıp satılması suretiyle sera gazı emisyonu azaltımını teşvik eden ulusal ve/veya uluslararası piyasa temelli mekanizmayı*, ifade eder.

⁷⁴ İklim Kanunu madde 2/dd *Ulusal Katkı Beyanı: Başkanlık koordinasyonunda ilgili kurum ve kuruluşların iş birliğiyle uluslararası anlaşmalar ve standartlar gözetilerek sera gazı emisyonlarının azaltımı ve iklim değişikliğine uyum hedefleri ile taahhütlerini içerecek şekilde dönemsel olarak hazırlanan ve Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Sekretaryasına sunulan belgeyi*, ifade eder.

⁷⁵ İklim Kanunu madde 2/d *Başkanlık: İklim Değişikliği Başkanlığını*, ifade eder.

⁷⁶ İklim Kanunu madde 2/ü *Piyasa İşletmecisi: Enerji Piyasaları İşletme Anonim Şirketini*, ifade eder.

gazı emisyonlarına neden olan faaliyetleri yürüten işletmelerin, bu faaliyetleri gerçekleştirebilmesi için Başkanlıktan sera gazı emisyon izni alması zorunludur. Yönetmelikle belirlenen usul ve esaslar kapsamında, sera gazı emisyon izninin geçerlilik süresi içerisinde tesisin niteliğinde veya işleyişinde gerçekleşen değişiklikler ile sera gazı emisyon izni sahibi gerçek veya tüzel kişilerde meydana gelecek değişiklikler neticesinde sera gazı emisyon izni Başkanlık tarafından güncellenir veya iptal edilir. ETS kapsamına dâhil olan işletmeler tarafından doğrulanmış yıllık sera gazı emisyon değerine karşılık gelecek şekilde yıllık tahsisat tesliminde bulunulması zorunludur. Tahsisat teslim yükümlülüğünü yerine getirmeyen işletme, bir sonraki takvim yılına ilişkin tahsisatlarını teslim ederken 14 üncü maddenin dördüncü fıkrasının (c) bendinde belirtilen yaptırıma esas⁷⁷ sera gazı emisyonlarına eşit miktarda tahsisatı da teslim etmekle yükümlüdür. ETS kapsamında ücretsiz tahsisatlar, tarihsel emisyon verileri veya kıyaslama değerleri nispetinde sağlanabilir. Ulusal tahsisat planları Resmî Gazete’de yayımlanır. ETS piyasasında işlem görecektaki tahsisatlara ilişkin iş ve işlemler Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi değildir. Tahsisatlar, teminat sözleşmelerine konu edilemez. Teslim yükümlülüğüne konu olan ücretsiz tahsisatlar ilk aktarıldığı işlem kayıt sistemindeki hesabından transfer edilmedikçe haczedilemez. Tahsisatların elektronik ortamda kayden ihracı ve bunlara ilişkin hakların hak sahipleri bazında izlenmesi zorunludur. Teslim yükümlülüğünü yerine getirme zamanından önce tesislerin faaliyetine son vermesi, işletmenin tasfiyesi, konkordato kararı alınmış olması teslim yükümlülüğünü yerine getirmesine engel teşkil etmez. Bu Kanun kapsamında, mali uzlaştırma ile diğer mali işlemlere konu olan teminatlar ile oluşturulan temerrüt garanti hesabındaki varlıklar; amaçları dışında kullanılamaz, haczedilemez, rehnedilemez, idari mercilerin tasfiye kararlarından etkilenmez, iflas masasına dâhil edilemez ve üzerlerine ihtiyati tedbir konulamaz.

10. maddede “Görev, yetki ve sorumluluklar” başlığı altında Karbon Piyasası Kurulu’nun ve Danışma Kurulu’nun kimlerden oluştuğu, görevleri ve karar alı ş şekilleri ile Başkanlık, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Piyasa İşletmecisi, Merkezi Uzlaştırma Kuruluşu’nun görevleri düzenlenmektedir.

Gönüllü karbon piyasaları ve denkleştirme başlığını taşıyan 11. maddede ETS kapsamında tahsisat yükümlülüklerinin bir bölümünün eşdeğer miktarda karbon kredisi ile karşılanması amacıyla denkleştirme yapılmasına izin verilebileceği düzenlenmektedir. Bu hususa ilişkin ve karbon kredisi üreten ulusal bir karbon kredilendirme ve denkleştirme sisteminin esaslarının Başkanlıkça belirleneceği de maddede ifade

⁷⁷ İklim Kanunu madde 4/ c) ETS’ye ilişkin süresi içerisinde yükümlü olunan miktarda tahsisat tesliminde bulunmayanlara teslim edilmeyen her bir tahsisat için doğrulanmış sera gazı emisyon raporunun ait olduğu yılın son 3 ayına ait birincil piyasa ağırlıklı ortalama tahsisat fiyatı ile son 3 ayına ait ikincil piyasa ağırlıklı ortalama tahsisat fiyatının yüksek olanının 2 katı karşılığına denk gelecek şekilde idari para cezası uygulanır.

edilmektedir. Denkleştirme projelerine dair sunulan bilgi, belge ve verilerin hatalı/hileli olduğunun tespiti hâlinde, tahsisat teslim yükümlülüğünün yerine getirilmemiş olduğunun kabul edilerek, yaptırım uygulanacağı düzenlenmektedir. Karbon kredilerinin kullanılması, üretimi ile ulusal karbon kredilendirme sisteminin kurulması ve uygulanmasına ilişkin esasların Başkanlıkça belirleneceği yine 11. maddede yer almaktadır. Yurt içinde herhangi bir gönüllü karbon piyasasında ulusal veya uluslararası standartlarla karbon kredisi üretimine başlamış veya başlayacak olan yurt içinde gerçekleşen projelerin sahiplerinin; projelerini, Başkanlıkça belirlenen sürede karbon kredisi kayıt sistemine kayıt ettirmekle yükümlü oldukları da bu maddede düzenlenmektedir.

Üçüncü Kısım Gelirler, Yaptırımlar ve Çeşitli Hükümler başlığını taşımakta ve Birinci Bölümde Gelirler ve Desteklerin Kullanımı düzenlenmektedir. 12. madde Gelirler ve döner sermaye başlığı altında gelirleri isim isim saymakta ve bu sayılan kalemlerin genel bütçenin (B) işaretli cetvelinde özel gelir olarak kaydedileceğini bu Kanunda belirlenen amaçlarda kullanılacağını düzenlemektedir. Yeşil dönüşüm ve iklim değişikliği ile mücadele desteklerinin kullanımı 13. maddede yer almaktadır. İkinci Bölümde Cezai Hükümler (İdari Nitelikteki Yaptırımlar- madde 14), Denetim ve Yaptırımlarda Yetki (madde 15), İdari Yaptırımların Uygulanması, Tahsili ve Kanun Yolları (madde 16) başlıklarını taşıyan maddeler yer almakta, Üçüncü Bölüm Çeşitli ve Son Hükümleri (madde 17-20) düzenlemektedir.

ETS tamamen uygulanmaya başlanmadan önce pilot dönem uygulamasının yapılacağı, pilot uygulama döneminin kapsamı, süresi ve uygulamaya ilişkin usul ve esasların ilgili kurum, kuruluş ve sivil toplum kuruluşlarının görüşü alınarak Karbon Piyasası Kurulunca belirleneceği, pilot uygulama döneminde, bu Kanunda belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmemesi sebebiyle tesis edilen idari para cezaları %80 oranında indirilmek suretiyle uygulanacağı Geçici Madde 1/1'de yer almaktadır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 3 yıl içerisinde ETS kapsamı dâhilinde yer alacak işletmelerin sera gazı emisyon izni almak zorunda oldukları düzenlenmektedir. Üç yıllık süre içerisinde işletmelerin; ETS kapsamında faaliyetlerine devam edebilmeleri için, bir kereye mahsus olmak üzere sera gazı emisyon izinlerinin olduğunun kabul edileceği de yine maddede yer almaktadır. Gerekli görüldüğü takdirde Karbon Piyasası Kurulunun kararı doğrultusunda Başkanlığa bu fıkra da yer alan süreyi, bitim tarihlerinden itibaren iki yıla kadar uzatmaya yetki de aynı madde ile tanınmaktadır. Geçici madde 2'de ise Kanuna ilişkin hazırlıkların en geç 31/12/2027 tarihine kadar yerine getirileceği ancak Cumhurbaşkanının bu süreyi bir yıla kadar uzatmaya yetkili olduğu ifade edilmektedir.

Ulusal mevzuatımızda deniz taşımacılığında karbon emisyonlarına ilişkin olarak getirilen ilk ve tek düzenleme 618 sayılı Limanlar Kanunu'na 4.7.2024 tarihli, 7519

sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak eklenen (ek 2) maddedir. Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanı tarafından çıkartılacak yönetmelik ile belirleneceği maddede düzenlenmiş olmasına rağmen henüz bir düzenleme yapılmamıştır.

Karbon emisyonlarına ilişkin karadaki faaliyetler hakkında düzenlemeler ise denize kıyasla çok daha önce yürürlüğe girmiştir. Öncelikle Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik çıkartılmış, uygulamanın usul ve esasları çıkartılan tebliğler ile belirlenmiştir. Yönetmelik ile tebliğlerde zaman zaman değişiklikler, güncellemeler yapılmaktadır.

Konuya ilişkin olarak 17.05.2014 tarihli, 29003 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren “Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik” yüksek miktarda sera gazı salınımına sebep olan faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının izlenmesine, raporlanmasına ve doğrulanmasına dair usul ve esasları düzenlemekte, 16 madde ile 3 geçici maddeden oluşmaktadır. Bu yönetmelikte 29.6.2016 tarihli, 29757 sayılı ve 31 Mayıs 2017 tarihli ve 30082 sayılı Resmi Gazetelerde yayımlanarak yürürlüğe giren değişiklikler yapılmıştır. Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelikte yer alan izleme ve raporlama yükümlülüklerinin usul ve esaslarına ilişkin “Sera Gazı Emisyonlarının İzlenmesi ve Raporlanması Hakkında Tebliğ” 22 Temmuz 2014 tarihli ve 29068 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu tebliğde, 05.02.2021 tarihli ve 31386 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan değişiklikler yapılmıştır. 02.04.2015 tarihli ve 29314 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Sera Gazı Emisyonlarının Doğrulanması ve Doğrulamayı Kuruluşların Yetkilendirilmesi Tebliği” ise yürürlükten kaldırılmış. 02.12.2017 tarihli 30258 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan “Sera Gazı Emisyonlarının Doğrulanması ve Doğrulamayı Kuruluşların Akreditasyonu Tebliği” yürürlüğe girmiştir. Bu tebliğde de, 21.06.2022 tarihli ve 31873 sayılı ve 12.09.2024 tarihli ve 32660 sayılı Resmî Gazetelerde yayımlanarak yürürlüğe giren değişiklikler yapılmıştır.

Mevzuat kapsamında, Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik Ek-1’inde yer alan faaliyetleri⁷⁸ gerçekleştiren tesisler, her yıl düzenli olarak izleme,

⁷⁸ Toplam anma ısı gücü 20 MW ve üzeri tesislerde yakıtların yakılması (tehlikeli veya evsel atıkların yakılması hariç), petrol rafinasyonu, kok üretimi, Metal cevheri (sülfür cevheri dâhil) kavrulması, sinterlenmesi veya pelletlenmesi, kapasitesi 2,5 ton/saat ve üzeri, sürekli döküm de dâhil olmak üzere, pısk demir ve çelik üretimi (birincil ve ikincil ergitme), toplam anma ısı gücü 20 MW ve üzeri yakma üniteleri kullanılarak demir içeren metallerin (demirli alaşımlar dâhil) üretimi veya işlenmesi. (İşleme; haddeleme, yeniden ısıtma, tav fırınları, metal işleme, dökümhaneler, kaplama ve dekapajı da ihtiva eder.), birincil alüminyum üretimi, toplam anma ısı gücü 20 MW ve üzeri yakma üniteleri kullanılarak ikincil alüminyum üretimi, toplam anma ısı gücü (indirgeme maddesi olarak kullanılan yakıtlar dâhil) 20 MW ve üzeri yakma üniteleri kullanılarak alaşımların üretimi, rafine edilmesi, dökümhane dökümü, vb. dâhil olmak üzere demir dışı metallerin üretimi veya işlenmesi, günlük kapasitesi 500 ton ve üzeri döner fırınlarda veya günlük kapasitesi 50 tonu aşan diğer ocaklarda klinker üretimi, günlük kapasitesi 50 ton ve üzeri döner fırınlarda veya diğer ocaklarda kireç

raporlama ve doğrulama sürecine tabi olup, tebliğ kapsamında hazırlanacak olan İzleme Planları Çevre Bilgi Sistemi aracılığı ile Bakanlığa iletilmektedir.⁷⁹

B. Limanlar Kanunu

Deniz taşımacılığında karbon emisyonlarına ilişkin olarak ulusal mevzuatımızdaki ilk ve tek düzenlemenin 618 sayılı Limanlar Kanunu'na eklenen⁸⁰ ek 2 no.lu madde olduğu ifade edilmiş bulunmaktadır. Bu madde uyarınca yük veya yolcu elemeleme⁸¹ amacıyla limanlarımıza gelen veya limanlarımızdan ayrılan ticari gemilerin saldıkları sera gazı emisyonlarının karşılığı olarak bu madde kapsamında bir tutar hesap edilecek ve hesap edilen bu tutarlar gemi sahibinden⁸² tahsil edilerek genel bütçenin (B) işaretli cetveline özel gelir olarak kaydedilecektir. Gemi sahiplerinden tahsil edilecek olan bu bedellerin, doğrulanana sera gazı emisyonları ile Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi güncel karbon fiyatı temel alınarak belirleneceği ve bu bedelin her yıl, bir sonraki yılın eylül ayı sonuna kadar bir önceki yılın toplam bedeli olarak ödeneceği de maddenin devamında düzenlenmektedir. Genel bütçenin (B) işaretli cetvelinde özel gelir olarak tahmin edilen gelir karşılığı tutarların, yeşil denizcilik için araştırma, geliştirme, dönüşüm ve yeni yapım faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesine özel ödenek olarak öngörülebileceği de maddenin devamında yer almaktadır. Ödenek tutarını aşan gelir gerçekleştirmeleri karşılığında ödenek eklemeye ve ödenek kaydedilen tutarlardan yılı içinde harcanmayan kısımları ertesi yıl bütçesine devren ödenek kaydetmeye Cumhurbaşkanının yetkili olduğu, ayrıca özel gelir ve ödeneklerin kullanımına ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanı tarafından belirleneceği yine maddede yer almaktadır. Son olarak

üretimi veya dolomitin veya magnezitin kalsinasyonu, günlük ergitme kapasitesi 20 ton ve üzeri cam elyafı da dâhil olmak üzere cam üretimi. Günlük üretim kapasitesi 75 ton ve üzeri, özellikle çatı kiremitleri, tuğlalar, refrakter tuğlalar, karolar, taş ürünler veya porselen olmak üzere, pişirme ile seramik ürünlerin üretimi. günlük ergitme kapasitesi 20 ton ve üzeri, cam, taş veya cüruf kullanılarak mineral elyaf yalıtım malzemesi üretimi, toplam anma ısı gücü 20 MW ve üzeri yakma üniteleri kullanılarak alçı taşının kurutulması veya kalsinasyonu veya alçı panoların ve diğer alçı taşı ürünlerinin üretimi, Odundan veya diğer lifli malzemelerden selüloz üretimi, günlük üretim kapasitesi 20 ton ve üzeri, kâğıt, mukavva veya karton üretimi, toplam anma ısı gücü 20 MW ve üzeri yakma ünitelerinin kullanılarak petrol, katran, kraking ve damıtma kalıntıları gibi organik maddelerin karbonizasyonunu da içeren karbon siyahı üretimi, nitrik asit üretimi, adipik asit üretimi, gliksal ve gliksilik asit üretimi, amonyak üretimi, günlük üretim kapasitesi 100 ton ve üzeri kraking, reforming, kısmi veya tam yükseltgenme veya benzeri işlemler ile büyük hacimli organik kimyasal maddelerin üretimi. günlük üretim kapasitesi 25 ton ve üzeri, reforming veya kısmi yükseltgenme ile hidrojen (H₂) ve sentez gazının üretimi. Soda külü (Na₂CO₃) ve sodyum bikarbonat (NaHCO₃) üretimi.

⁷⁹ <http://carbon-turkey.org/tr/mevzuat>, çevrimiçi 18.11.2025.

⁸⁰ Ek: 4/7/2024-7519/3 md.

⁸¹ Elleçlemek TDK'göre Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflemek, yerini değiştirmek, büyük kaplardan küçük kaplara aktarmak, kapları yenilemek veya tamir etmek, havalandırmak. <https://sozluk.gov.tr/>.

⁸² Makale'nin tamamında gemi sahibi olarak "donatan" sözcüğü kullanılmasına rağmen, Kanunda "gemi sahibi" ifadesi kullanıldığı için bu bölümde değişiklik yapılmadan Limanlar Kanunu ek madde 2'de yer aldığı gibi "gemi sahibi" denmektedir.

uygulama kapsamına alınacak gemilerin cinsi, sefer bölgesi, tonajı, gemilerden alınacak emisyon bedeli oranları, emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği de maddede düzenlenmektedir. Ancak maddede belirtildiği şekilde uygulama kapsamına alınacak gemilerin cinsi, sefer bölgesi, tonajı, emisyon bedel oranları emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin usul ve esaslara dair bir düzenleme henüz yapılmamıştır.

III. DEĞERLENDİRME

Konuya ilişkin olarak yukarıda açıklanan uluslararası ve ulusal düzenlemeleri değerlendirdiğimizde; Türkiye'nin 9.7.2025 tarihinde yürürlüğe giren İklim Kanunu ile ETS'ye ilişkin düzenleme yaptığı görülmektedir. İklim Kanunu'nun Geçici 1. maddesinin ikinci fıkrasında; işbu Kanun'un yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 3 yıl içerisinde ETS kapsamı dâhilinde yer alacak işletmelerin sera gazı emisyon izni almak zorunda oldukları, üç yıllık süre içerisinde işletmelerin; ETS kapsamında faaliyetlerine devam edebilmeleri için ise bir kereye mahsus olmak üzere sera gazı emisyon izinlerinin olduğunun kabul edileceği belirtilmektedir. Geçici madde 2'de ise Kanunun ilgili maddelerinde belirtilen mevzuata ve planlama araçlarına ilişkin hazırlama ve uyarlama yükümlülüklerinin en geç 31.12.2027 tarihine kadar yerine getirileceği ancak Cumhurbaşkanının süreyi bir yıla kadar uzatmaya yetkili olduğu ifade edilmektedir. Yine maddenin devamında yerel iklim değişikliği eylem planlarının, en geç 31.12.2027 tarihine kadar hazırlanacağı, Bakanlığın bu süreyi, bir yıla kadar uzatmaya yetkili olduğu düzenlenmektedir. Bu hükümler çerçevesinde ETS'nin en erken 2028'de uygulanmaya başlayacağı düşünülmektedir.

Deniz taşımacılığında karbon emisyonlarına ilişkin olarak Limanlar Kanunu'na eklenen ek madde 2 dışında bir düzenleme henüz yapılmamıştır. Ancak Limanlar Kanunu ek madde 2'de de ticari gemilerin saldıkları sera gazı emisyonlarının karşılığı olarak belirli bir bedelin tahsil edileceği düzenlenmiş olup, buna ilişkin uygulamanın detayları ve kapsamında olacak gemilerin cinsi, sefer bölgesi, tonajı, gemilerden alınacak emisyon bedeli oranları, emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin usul ve esasların Cumhurbaşkanı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği düzenlenmektedir. İklim Kanunu'nun ilgili maddeleri de dikkate alınarak AB uygulamasının sonuçlarının ortaya çıkmaya başlayacağı Haziran 2026 sonrasında hazırlık çalışmalarının devam edecek olmasının ve sistemin 2028 civarında uygulanmaya başlanmasının, AB uygulamasında yaşanan deneyimlerin değerlendirilerek aksaklıklar veya problemler olduğu takdirde bunlara ilişkin çözümler de dikkate alınacağı için yerinde bir karar olacağı düşünülmektedir.

Uluslararası mevzuat değerlendirildiğinde ise, IMO'nun yürürlüğe giren düzenlemelerinde gemilerin sefere çıkması için bulundurması gerekli sertifikalardan biri olan IAPP sertifikasına geminin EEXI değerinin de ekleneceği, gemilerin karbon emisyonlarına dayalı olarak CII uyarınca A'dan E'ye göre derecelendirilecekleri ve bu derecelendirmelerde notu kötü olan gemilerin bunu düzeltmek için planlar sunmaları gerektiği gibi denizciliğin karbondan arındırılmasını teşvik eden uygulamaların yer aldığı görülmektedir. Ancak burada karbon emisyon azaltımını istenen ölçüde yapamayan gemileri doğrudan mali açıdan cezalandırmak yerine, azaltım konusunda özenli davranmamakta ısrarcı olan gemileri dolaylı olarak cezalandırma sistemi uygulanırken, Avrupa Birliği düzenlemelerinin ise IMO'dan daha etkili, doğrudan cezalandırıcı ancak karmaşık hükümler içerdiği AB limanlarına ya da limanlarından sefer yapan gemilerden belirlenen sınırı aştıkları takdirde ceza tahsil etmeye ve bu tahsil edilen cezaları karbondan arınma amacı doğrultusunda harcamaya dayalı bir sistem kurduğu görülmektedir.

IMO'nun ve AB'nin denizcilikte karbon emisyonlarını azaltmak için kurdukları sistemlerin temelinde gemilerin karbon emisyonlarına ilişkin doğruluğu onaylanmış veri toplamanın yer aldığı görülmektedir. Ancak her iki sistemin kapsamı ve topladığı veriler birbirinden ayrılmaktadır. Örneğin; IMO DCS küresel bazda tüm denizcilik seferleri ile ilgili veri toplarken, AB MRV sisteminde Avrupa Birliği limanlarına veya limanlarından ya da Avrupa Ekonomik Alanından ticari amaçlarla (yük ve yolcu taşımak için) yapılan seferlere ilişkin veriler toplanmaktadır. AB MRV yönetmeliğinde, gemide taşınan yük, tüketilen yakıt ve CO2 emisyonunun raporlanması gerekirken, IMO DCS yalnızca tüketilen yakıtın raporlanmasını istemektedir. AB MRV için hesaplamalar, denizcilik şirketi tarafından yapılıp, bir doğrulayıcı tarafından doğrulanırken, IMO DCS'da, ulusal prosedürlere göre bayrak devleti adına Klas tarafından doğrulanmaktadır. AB bireysel gemilerin performansına ilişkin verileri yayınlamakta iken IMO için ham veriler yalnızca IMO ve bayrak devletleri tarafından erişilebilir olmakta ve ancak toplu verilerin yayınlanmasını zorunlu kılmaktadır.⁸³ Ayrıca AEA limanlarındaki emisyonlar, AB MRV sisteminde ayrı olarak raporlanmaktadır. IMO DCS yıllık toplu veriler gerektirirken, AB MRV sefer başına veri kullanmaktadır.⁸⁴

Toplanan verilerin değerlendirilmesine ilişkin sistemler de IMO ve AB'de ayrılmaktadır. Şöyle ki IMO CII sisteminde gemiler için belirli bir yıllık operasyonel CII değeri belirlenir ve gemilerden toplanan doğrulanmış veriler dikkate alınarak yapılan hesaplama sonucunda her geminin gerçek yıllık operasyonel CII'leri hesaplanır. Yapılan hesaplama sonrasında gemiler, performanslarına bağlı olarak A (çok üstün), B (küçük

⁸³ <https://normecverifavia.com/news/eu-mrv-vs-imo-fuel-consumption-data-collection-system/>, çevrimiçi 5.11.2025.

⁸⁴ <https://www.sustainable-ships.org/rules-regulations/imo-dcs#:~:text=The%20IMO%20DCS%20comprises%20any,EEA%20ports%2C%20including%20domestic%20voyages>, çevrimiçi 4.11.2025.

üstün), C (orta), D (küçük düşük) veya E (düşük performans seviyesi) derecelendirmesi alır. Gemilerin CII değeri gerekli olan CII değerinden yüksek oranda karbon emisyonu yaptığını ortaya koyarsa düzeltme planı sunmaları gerekir. Bu kapsamda CII sisteminin karbon emisyonlarını azaltmak yolundaki amacının desteklenmesi gerekmele birlikte charter sözleşmeleri söz konusu olduğunda problemlerin çıkması muhtemeldir.

Şöyle ki; bilindiği üzere charter sözleşmelerinin bare boat charter (çıplak gemi charteri), time charter (zaman charteri), voyage charter (sefer charteri) gibi çeşitleri bulunmaktadır.⁸⁵ Bunlardan bare boat charter (çıplak gemi charteri) da gemi, taşıma taahhüdü olmaksızın ve personelsiz olarak (ancak teçhizatı ile birlikte) belirli bir ücret karşılığında ve belirli bir süre için bir kimsenin emrine tahsis edilmekte, geminin hem teknik hem de ticari idaresi donatan tarafından karşı tarafa yani charterera (kiracıya) devredilmektedir.⁸⁶ Voyage/trip charter (sefer üzerine charter) sözleşmelerinde ise gemi önceden belirlenen iki liman arasında bir sefer için veya sefer süresi içinde ikiden fazla liman için hizmet vermek suretiyle denizde eşya taşımaya ilişkin bir sözleşme yapılmakta olup, bu tip charter çeşidinde geminin hem teknik hem ticari idaresi donatanda olup, charterera (kiracıya) devredilmemektedir.⁸⁷ Bu sözleşmelerde karbon mevzuatına ilişkin yükümlülüklerin dağılımında çok karışıklık yaşanacağı düşünülmektedir.

Ancak Time charter (zaman üzerine charter) sözleşmelerinde durum farklıdır. TTK madde 1131 uyarınca “*Zaman charteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belirli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.*” Bu sözleşme türünde geminin teknik yönetimi tahsis edende kalmakta, bu amaçla tahsis eden gemiyi; kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak ve sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmakla yükümlü tutulmaktadır (TTK m.1133).⁸⁸ Geminin, ticari yönetimi ise tahsis olunana ait olup, Kanun uyarınca kap-

⁸⁵ Detaylı bilgi için bkz. **ILGIN, Sezer**, *Deniz Ticaretinde Chartering ve Hukuku*, Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğt. Mrk. K.İği Öğretim Başkanlığı Yayınları: 24, 1988, s. 32-39; **KANER, İnci**, *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2019, s. 300-305, Zaman Charteri hakkında detaylı bilgi için bkz. **KARA, Hacı**, *Deniz Ticareti Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 2020, s. 170-181. Ayrıca Sefer Charteri Sözleşmeleri ve hükümleri hakkında daha detaylı bilgi için bkz. **ÜLGENER, Fehmi**, *Charter Sözleşmeleri I*, Der Yayınları, İstanbul 2017, s. 115-571, **ÜLGENER, Fehmi**, *Sefer Charterindeki Hukuki Gelişmeler ve Gencon 22*, Der Yayınları, İstanbul, 2025, s. 3-11.

⁸⁶ **ILGIN, Sezer**, *Deniz Hukuku II*, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 2008, s. 35.

⁸⁷ **ILGIN**, *Deniz Hukuku*, s. 35.

⁸⁸ Geminin teknik yönetimi, gemiyi sefere elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun kullanıma hazır halde bulundurmaktan ibaret olmayıp, geminin periyodik denetimlerini yaptırmak, iyi halde muhafazasına yönelik diğer tedbirleri almak, Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu uyarınca güvenlik yönetim sistemi oluşturmak, gemiye ve gemi adamlarına ilişkin belgeler dahil gemide bulundurulması zorunlu ulusal ve uluslararası belgeleri almak ve gemide bulundurmak gibi işler de teknik yönetim kapsamındadır. **YAZICIOĞLU, Kender** -*Çetینگil Deniz Ticareti Hukuku*, Gözden Geçirilmiş 16. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 327. Zaman Charteri Sözleşmeleri hakkında detaylı bilgi için bkz. **ÜLGENER, Fehmi**, *Charter Sözleşmeleri II, Zaman Charteri Sözleşmeleri*, Der Yayınları, İstanbul, 2016, s. 5-357.

tan, tahsis olunanın geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman charteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır (TTK m.1134).⁸⁹

Tahsis edenin geminin ticari yönetimini tahsis olunana bırakma borcu esas itibarıyla tahsis olunanın (ticari yönetim kapsamındaki hususlara ilişkin) talimatlarına uyma ve uyulmasını sağlama borcu olup,⁹⁰ zaman charterinin amacı geminin gelir sağlamaya yarayan özelliğinden ya da kapasitesinden yararlanmak yetkisinin charterera verilmesidir.⁹¹ Bu ana unsur dikkate alınınca “geminin ticari yönetimi geminin gelir sağlayacak şekilde kullanılması” anlamına gelmektedir.⁹² Bir başka şekilde ise geminin ticari yönetimi “geminin yük veya yolcu taşıma ya da tahsis edildiği diğer bir amaca uygun kullanım ile kazanç elde etmeye yönelik sözleşmelerin akdedilmesi ve bu sözleşmelerden doğan borçların ifasına yönelik işlerin planlanması” olarak tanımlanmaktadır.⁹³

Kısaca zaman charterında gemi personeli ile birlikte zaman esaslı ile yapılan bir sözleşme gereğince donatan tarafından diğer tarafa (charterera) sözleşmede önceden belirlenen zaman dilimi içerisinde kullanılmak üzere tahsis edilmekte, geminin teknik idaresi değil, sadece ticari idaresi donatan tarafından charterera devredilmektedir.⁹⁴ Donatan geminin ticari idaresini charterera bıraktığı için, chartererin gemiye ilişkin kararları geminin CII değerine olumsuz etki edebilecektir. Ancak bunun sonuçlarına gemisi olumsuz CII değeri alan donatan maruz kalacaktır.

AB MRV’de taşınan yükün de hesaba katıldığı IMO DCS’de bunun dikkate alınmadığı daha önce ifade edilmiş bulunmaktadır. CII, DCS verilerine dayanarak ortaya konan hesaplamalara dayandığı ve taşınan yük hesaba katılmadığı için bazı çevrelerce eleştirilmektedir.⁹⁵ CII’ye getirilen bir başka eleştiri de gemilerin daha uzun mesafeler kat etmesi CII değerini iyileştirirken, limanda uzun süre kalan gemilerin limanda yakıt tüketimi daha düşük olmasına rağmen, gemi yakıt yakmaya devam edeceğinden ancak herhangi bir mesafe kat etmeyeceğinden performansının kötü olacağı noktasındadır.⁹⁶

⁸⁹ Zaman Charterinde tahsis olunanın geminin ticari yönetim hakkı, giderlere katlanma borcu, ücret ödeme borcu, gemiyi iade etme borcu, geminin ticari yönetimi dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zararları karşılama yükümlülüklerine ilişkin detaylı bilgi için bkz. **TOPSOY, Fevzi**, *Deniz Ticareti Hukuku I*, Legal Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 2020, s. 297-299.

⁹⁰ **YAZICIOĞLU**, s. 326.

⁹¹ **SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku*, Vedat Kitapçılık Basım Yayın Dağıtım A.Ş., İstanbul 2012, s. 591; **SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku -I*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022, s. 373.

⁹² **SÖZER**, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 591; **SÖZER**, *Deniz Ticaret Hukuku I*, s. 373.

⁹³ **YAZICIOĞLU**, s. 326.

⁹⁴ **ILGIN**, *Deniz Hukuku*, s. 35.

⁹⁵ <https://www.wfw.com/articles/the-cii-conundrum-will-it-sink-or-swim/#:~:text=The%20CII%20calculation%20has%20received,connected%20with%20rerouting%3B%20logistical%20and,> çevrimiçi 18.11.2025.

⁹⁶ <https://www.oldendorff.com/news/imos-cii-regulations,> çevrimiçi 18.11.2025.

Yine bir başka eleştiri ise olumsuz derecelendirme olduğunda geçerli para cezası veya herhangi bir başkaca mali yaptırım olmaması nedeniyle bir etkisinin olmadığına ilişkindir. Üç yıl üst üste D derecelendirmesi veya herhangi bir yılda E derecelendirmesi alan gemiler için bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) güncellenerek düzeltici önlemler alınması gerekecektir. En azından mevcut durumda, derecelendirmenin daha sonra iyileştirilememesi durumunda gemiye para cezası veya yaptırım uygulanmayacaktır. Nitekim AB’de bu gerekçe ile kendi mevzuatını oluşturup yürürlüğe koymuştur. Ancak onun da eleştirilecek çok daha fazla yönü bulunmaktadır.

Elbette düzenlemeler çok yenidir. CII uygulamasında para cezaları veya başkaca doğrudan yaptırımlar düzenlenmemiş olmasına rağmen gemilerin kötü derecelendirme almaları durumunda bunun liman devletlerince yapılan denetimlerinde tutuklama gerekçesi bile olabileceği düşünülmektedir. Yine sigorta şirketleri ile yapılan sözleşmelerde ya da kira sözleşmelerinde donatanın aleyhine mali sonuçlar da oluşturacağına inanılmaktadır. Kısacası belirlenen değerlerin üstünde karbon emisyonu yapan gemilere direkt mali yaptırım uygulanmasa da bu sistemin kötü derecelendirme alan gemi ilgililerinin dolaylı mali zarar görmelerine neden olacağı ve bu nedenle karbon emisyonlarını azaltmak için neden oluşturacağı da düşünülmektedir.

Ancak kanaatimizce CII’nin esas eleştirilmesi ve tamamlanması gereken noktası zaman charteri sözleşmeleri açısından ortaya çıkmaktadır. Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere CII geminin işletimine bağlı verilere dayanmakta olup, zaman charterında bu hususlar çoğunlukla donatanın kontrolü dışındadır. Mesela geminin sürati büyük ölçüde charterer tarafından gemiye verilen emirlere bağlı olmaktadır. Charterer ise sözleşmeler uyarınca üstlendiği yükümlülükleri bir an önce zamanında yerine getirmeye çalışacak bu nedenle geminin yakıt verimliliğini arttırmak, karbon emisyonunu düşürmek için geminin hızını değiştirmek veya başkaca tedbirler almak istemeyecektir. Bu durumda chartererın kararlarının sonuçlarına gemi dolayısıyla donatan katlanacaktır. Bu sonuçlara katlanmak istemeyen ve chartererın hızlı seyredilmesine ilişkin emirlerine aykırı olarak, CII’nin amaçları doğrultusunda gemiyi tek taraflı olarak yavaşlatmaya karar veren donatan ise kaçınılmaz olarak hız ve performans garantilerini ihlal edecek ve charter bedelinden kesintiler ve chartererların talimatlarına uymama nedeniyle olası tazminat talepleriyle karşı karşıya kalacaktır.

Chartererın geminin CII derecesini iyileştirmek için donatan ile iş birliği yapması tazminat ile sağlanabilir mi? Örneğin gemi 2025 takvim yılı için kiralanıp ve 2026 başlarında teslim edildiğinde, geminin charterpartide olduğu bu süreçte derecesinin düştüğü ve “E” derecesi aldığı ortaya konduğu takdirde, geminin sonraki kiralalamalarında daha az kazanacağı iddiası ile donatanın zararı için charterera başvurusu mümkün müdür? Geminin derecesinin düşmesi chartererın kirasında iken onun kararları sonucu olduğu yönünde bir kanaat oluştursa da geçen sene içinde geminin yaşının artması ve hesaplama kriterlerinin ağırlaşması vb. savunmalar ileri sürülebileceği için

ispatının zor olacağı düşünülmektedir. Hatta geminin ilgili yılda birden fazla charter sözleşmesi yapması durumunda da muhatabın tespitinin çok daha zor olacağı açıktır.

Konuya ilişkin olarak gemi işletiminde karbon yoğunluğunu azaltmak için donatan ve charterer olarak her iki tarafın da iş birliği ve dayanışma içinde olması gerektiği inancıyla BIMCO sefer charteri için BIMCO CII klozu ve zaman charteri için BIMCO CII klorlarını hazırlamıştır.⁹⁷ Ancak söz konusu maddeler tabiri caizse chartererların da donatan ile birlikte ellerini taşın altına sokmaları gerektiğini düzenlemektedir. Örneğin zaman charterine ilişkin maddede “*Taraflar, yürürlük tarihinden itibaren Geminin MARPOL Karbon Yoğunluğu Yönetmeliği’ne uyması gerektiğini ve bu maddenin Taraflar arasındaki ilişkiyi ve bu yönetmeliklere ilişkin yükümlülüklerini düzenleyeceğini kabul ve beyan eder*”⁹⁸ hükmü yer almaktadır. IMO’nun Karbon Yoğunluğu (CII) Yönetmeliğinde sorumlu donatan iken, bu madde ile sorumluluk paylaşılmakta ve charterer da yönetmeliğe uyacağını taahhüt etmektedir. Tabi charterer zorunlu olmadığı için sorumluluk altına girmek istememektedir.

Ayrıca normalde charterer geminin işletimine dair kararları kendi çıkarlarını gözeterek alıp, donatana çok hesap vermezken yine bu madde ile “kira sözleşmesi süresince geminin enerji verimliliğindeki potansiyel iyileştirmeler konusunda tespit edebilecekleri bulguları ve en iyi uygulamaları paylaşacağını ve geminin MARPOL Karbon Yoğunluğu Yönetmeliklerine uygunluğunun izlenmesi ve değerlendirilmesi ile olası seferlerin planlanmasına yardımcı olabilecek ilgili verileri günlük olarak toplayacağını, paylaşacağını ve raporlayacağını ve bu konuda iyi niyetle işbirliği yapacağını ve birlikte çalışacaklarını” beyan etmektedir.⁹⁹

⁹⁷ BIMCO’nun söz konusu klorlara ilişkin gerekçesi şu şekildedir. Mevcut (değiştirilmemiş) zaman esaslı charter sözleşmeleri, CII rejimiyle başa çıkmak için uygun değildir. Bu nedenle, Zaman Charteri Sözleşmeleri için CII Operasyon Maddesi, tarafların gemileri yeni CII rekabet koşullarına uygun olarak işletmeleri için gerekli yapı taşlarını sağlamayı amaçlamaktadır. Bu madde, hem donatanların hem de chartererların bir zaman charteri sözleşmesi bağlamında sözleşmesel olarak hareket etmelerine yardımcı olmak üzere hazırlanmıştır. Özellikle chartererlar tarafından belirlenen ve geleneksel olarak donatanların kontrolü dışında olan ticari faaliyetlerin ve gemi istihdamının, geminin karbon yoğunluğu üzerinde doğrudan ve önemli bir etkiye sahip olma olasılığı bulunan durumlarda, taraflar arasında iş birliğini, şeffaflığı ve esnekliği teşvik etmeyi amaçlamakta ve ayrıca donatanların geminin enerji verimliliğini korumadaki rolünü de takdir etmektedir. Bu nedenle karbon yoğunluğunun azaltılması, bir zaman charter sözleşmesi bağlamında açıkça yansıtılması gereken ortak bir sorumluluktur. <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/cii-operations-clause-2022/>, çevrimiçi, 6.11.2025.

⁹⁸ BIMCO CII Operations Clause for Time Charterparties 2022 ... (a) *The Parties acknowledge and accept that as from the Effective Date the Vessel is required to comply with the MARPOL Carbon Intensity Regulations and that this Clause shall govern the relationship between the Parties and their obligations relating to those regulations ...*

⁹⁹ (b) *During the Charter Party, the Parties shall cooperate and work together in good faith to:*
(i) *share any findings and best practices that they may identify on potential improvements to the Vessel’s energy efficiency; and*
(ii) *collect, share and report on a daily basis any relevant data that may assist the monitoring and assessment of the Vessel’s compliance with the MARPOL Carbon Intensity Regulations and for planning prospective voyages.*

BIMCO CII kloxunun c bendi chartererin temel yükümlülüklerine yer vermektedir. Charterera bu madde ile sadece geminin kullanımında tespit ettiği ve Karbon yoğunluğu yönetmeliğine nasıl daha iyi uyum göstereceğine ilişkin fikirleri paylaşmak ve ilgili verileri günlük olarak donatana raporlamak değil, bu görevlerden daha ağır görev ve sorumluluklar yüklenmektedir. Şöyle ki normalde izlenecek rotaların belirlenmesi, yakıt seçimleri charterlerin kendi insiyatiflerinde iken bu madde ile artık charterer kira süresi boyunca geminin işletimini MARPOL Karbon Yoğunluğu Yönetmeliklerine uyumlu şekilde gerçekleştireceğini taahhüt etmekte, bu Yönetmeliklerin gerektireceği kendi kiralama planının dışındaki işlemleri de (gemiye alternatif veya ayarlanmış sefer veya istihdam emirleri, talimatları veya seyir talimatları verilmesini ve bunların gemi tarafından yerine getirilmesini) yerine getirmeyi, taraflarca mutabık kalınan CII değerini aşmamayı üstlenmektedir.¹⁰⁰

Esas BIMCO CII kloxunun temel noktası burasıdır. Zira charterer bu madde uyarınca gemiyi ilgili takvim yılı sonuna kadar ya da gemiyi teslim edeceği tarihe dek işbu C/P’de mutabık kalınan CII’yi aşmayacak şekilde işletme yükümlülüğünü üstlenmektedir. Tarafların sözleşme uyarınca yükümlülüklerini yerine getirip getirmediğine ilişkin esas dikkate alınacak ölçüt bu CII değeri olacaktır. Mutabık kalınan CII’nin aşılması durumunda chartererin yükümlülüklerini yerine getirmediği iddia edilecektir. Ancak devam eden yılın ortalarında başlayan bir charter ilişkisinde geminin önceki işletiminin CII değerine etkisinin ne olacağının da ele alınması gerekmektedir. Zira tüm yıl için charterer da sorumlu tutulamayacaktır. Bu nedenlerle işbu hüküm taraflarca kabul edildiği takdirde artık bu sözleşmeye dayanarak üçüncü şahıslarla girdikleri ilişkilerde dahi işbu C/P uyarınca mutabık kaldıkları CII değerini dikkate alarak hareket etmeleri gerekmektedir. Bu hükümle tarafların seyir talimatları, rota belirlenmesi vs. işlemlerinde diğer taraflara karşı üstlendikleri yükümlülüklerde artık hep CII’nin mutabık kalınan değerinde olması ön planda tutulacaktır.

İşbu kloxda yer alan ve charterer lehine denilebilecek az sayıda düzenlemeden biri charter sözleşmesinde yer alan ve geminin sevki, hızı ve tüketimi ile ilgili mevcut garantilerin veya C/P’nin başka bir yerinde belirtilen gemi tanımının korunmasının, charter sözleşmesi için geçerli olmaya devam edeceğine ilişkin hükümdür. Devamında bu tür garantilerin herhangi bir şekilde ihlal edilmesi durumunda, chartererların, (g)

¹⁰⁰ (c)(i) As from the Effective Date or date of the commencement of the Charter Party, whichever is the later, the Charterers shall:

(1) operate and employ the Vessel (including the planning of voyages and supply and selection of fuel) in a manner which is consistent with the MARPOL Carbon Intensity Regulations and subclause (c)(i)(2), which may require alternative or adjusted voyage or employment orders, instructions or sailing directions to be issued to and performed by the Vessel from time to time during the charter period; and

(2) not permit the C/P Attained CII to exceed the Agreed CII by the end of each relevant calendar year or, if the charter period or period remaining under this Charter Party is less than a full calendar year, by the time of redelivery, but always subject to the provisions of subclause (g).

alt maddesinin geçerli bir şekilde ileri sürüldüğü durumlar da dahil olmak üzere, bu madde kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmekten kaçınmak için bir gerekçe olarak kullanılmayacak şekilde, donatana karşı ayrı bir dava açma hakkına sahip olacağı ifade edilmektedir.¹⁰¹ Yine burada charterera tanınan dava hakkının işbu maddede yer alan yükümlülüklerini yerine getirmemek için kullanılamayacağının düzenlendiğinin altını çizmekte fayda vardır.

Tarafların bir CII değerini sağlamak konusunda mutabık kalmaları ve bunu sözleşmeye yazmaları yine madde kapsamında yer almaktadır.^{102,103}

Geminin teslimatı sırasında donatanın, chartererlara, mevcut takvim yılı için bugüne kadar tüketilen yakıt türleri ve miktarları ile kat edilen mesafenin ayrıntılarıyla birlikte teslimat gerçekleşen CII'yi sağlayacakları ve bu madde uyarınca chartererlara sağlanan verilerin, donatanların bilgisi dahilinde doğru ve eksiksiz olacağı maddede yer almaktadır.¹⁰⁴ Ancak charterera donatanın bu bilgileri geminin teslimatı sırasında

¹⁰¹ (ii) Any existing warranties as to despatch, speed and consumption or to maintain the Vessel's description provided for elsewhere in the Charter Party shall continue to apply to the Charter Party. In the event of any breach of such warranties, the Charterers shall be entitled to pursue a separate claim against the Owners, save that any such breach shall not be relied upon by the Charterers as a basis to avoid meeting their obligations under this Clause, including where subclause (g) has been validly invoked.

¹⁰² (d)(i) The Agreed CII by calendar year shall be as follows:

Year	Agreed CII values*	Corresponding to a predicted CII Rating
2023		
2024		
2025		
2026		

* BIMCO recommends that Parties agree that the Agreed CII values should be the Required CII or better, consistent with the MARPOL Carbon Intensity Regulations.

(ii) Where the Parties fail to agree in writing the Agreed CII for the relevant calendar year(s) of the charter period or otherwise fail to populate the above table with such values for the relevant calendar year(s), then the Parties expressly agree and acknowledge that the default Agreed CII for the Vessel shall, subject to subclause (d)(iii), be the Required CII.

(iii) If the Charter Party extends beyond 31 December 2026 the Parties shall review and incorporate the Agreed CII in accordance with any new annual carbon intensity targets under the MARPOL Carbon Intensity Regulations as set by the IMO for the remaining calendar years under the Charter Party.

¹⁰³ Mutabık Kalınan CII belirlenirken, tarafların hesapta olmayan liman kalışları ve gecikmeler, kira dışı kalma ve olumsuz hava koşulları gibi beklenmedik olayları hesaba katmak için uygun bir marj ayırmaları önerilmektedir. Bu amaçla, bir CII Derecelendirme aralığının alt sınırında (örneğin, bir D CII Derecelendirmesi sınırındaki bir C CII Derecelendirmesinde) Mutabık Kalınan bir CII değeri üzerinde anlaşmaya varılması charterer açısından olumsuz sonuçlara yol açabilecektir. Ayrıca BIMCO klotunun tablosunda yalnızca 2026'ya kadar olan kararlaştırılacak değerlere ilişkin yer olmasının sebebi IMO'nun henüz 2026 sonrası için emisyon hedefleri belirlememiş olması olarak gösterilmektedir. <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/cii-operations-clause-2022/>, çevrimiçi 13.11.2025.

¹⁰⁴ (iv) Upon delivery, the Owners shall provide the Charterers with the Delivery Attained CII together with details of the types and quantities of fuels consumed and distance travelled to date for the current calendar year. The data provided to the Charterers pursuant to this subclause shall, to the best of the Owners' knowledge, be accurate and complete.

değil anlaşma görüşmeleri esnasında vermesinin chartererin gemiye dair net bilgiye sahip olup, sağlamayı taahhüt ettiği CII değerlerini daha doğru belirlemesine yardımcı olacağı düşünülmektedir.

Çartererların bu madde kapsamındaki yükümlülükleri ile kaptanın geminin, mürettebatın ve yükün güvenliği ve deniz ortamının korunması konusundaki yükümlülüklerine aykırı olmamak kaydıyla chartererların, belirli veya ona en yakın varış saatinde varmak veya belirli bir yakıt tüketiminde devam etmek için geminin hızına veya RPM'sine (ana makina dakika başına devir sayısı) ilişkin kaptana yazılı emir veya talimat verebilecekleri ve kaptanın buna uyması gerektiği ancak chartererların geminin mevcut güvenli çalışma limitlerinin dışında bir hız, tüketim veya RPM ayarlaması veya gemi makina(lar)ının ve/veya ekipmanının, zaman zaman yayınlanan üretici/tasarımcı tavsiyelerinin dışında bir ayarlama talep etme hakkına sahip olmadıkları BIMCO CII hükmünde yer almaktadır.¹⁰⁵

BIMCO CII hükmünde donatanların yapması gereken çok sayıda yükümlülük varmış gibi bir düzenleme yer almaktadır. Ancak kloz incelendiğinde donatanların zaten Karbon mevzuatı uyarınca var olan yükümlülüklerinin haricinde ek bir yükümlülüklerinin bulunmadığı görülmektedir. Madde uyarınca donatan geminin yakıt tüketimini en aza indirecek şekilde çalıştırılmasını sağlamak için gerekli özeni gösterecektir. Geminin, makinalarının ve gövdesinin ve geminin enerji verimliliğiyle ilgili tüm ekipmanlarının bakımını ve ilgili eksiklikleri charterera bildirecek, geçiş planlaması, geminin triminin ayarlanması ve geminin ana makina(lar)ı ile yardımcı makina(lar)ının çalıştırılması sırasında; geminin navigasyon ekipmanının ve charterer tarafından sağlanan hava durumu rotası, sefer optimizasyonu ve performans izleme sistemleri gibi ek yardımcı araçların en iyi şekilde kullanılması konusunda özen gösterecektir. Charterer tarafından aksi belirtilmedikçe ve kaptanın, böyle bir rotanın geminin güvenli seyrini veya geminin, mürettebatın veya ekipmanın çalışmasını tehlikeye atacağına inanmak için makul gerekçeleri olmadığı takdirde en yakıt tasarruflu rotayı takip etmek yükümlülüğü bulunmaktadır. Yine donatan geminin gerçek tüketimini günlük olarak izlemek, hesaplamak ve charterera, talep edildiği şekilde tüketilen yakıt türleri ve miktarları ile kat edilen mesafe hakkında ayrıntılı bilgi ile bu maddenin amacı doğrultusunda makul bir şekilde talep edebileceği diğer ilgili verileri sağlamak

¹⁰⁵ (e) (i) *The Charterers may at their discretion provide, in writing to the Master, orders or instructions to adjust the Vessel's speed or RPM (main engine Revolutions Per Minute) to meet a specified time of arrival, or closest thereto, at a particular destination or to proceed at a specified main engine fuel consumption, which shall constitute the Charterers' orders with which the Master shall comply, but subject always to:*

(1) the Charterers complying with their obligations under this Clause; and

(2) the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment.

(ii) The Charterers shall not be entitled to request an adjustment of speed or consumption or RPM outside the existing safe operational limits of the Vessel or which shall result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time.

yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu veriler, ilgili takvim yılı veya kiralama dönemi için Mutabık Kalınan CII değeriyle karşılaştırılacak ve charterlerle paylaşılacak olan C/P Elde Edilen CII değerini hesaplamak için kullanılacaktır. Donatan, bu alt madde uyarınca chartererlere sağlanan verilerin, bildikleri kadarıyla doğru ve eksiksiz olacağını taahhüt eder Donatan chartererların bu madde kapsamındaki yükümlülüklerine her zaman uymaları koşuluyla, SEEMP'ye uyacaktır.¹⁰⁶

Sözleşmenin devamı sırasında herhangi bir zamanda, karbon yoğunluğuna ilişkin paylaşılan verilere dayanarak, gerçek CII'nın mutabık kalınan CII'den ayrıldığı durumda, donatan chartereri bu konuda önceden uyaracaktır. Bu uyarıya rağmen, mutabık kalınan CII değerinden sapmaya devam edilir ve chartererin bu madde kapsamında yükümlülüklerini yerine getirememe ihtimali ortaya çıkarsa, donatan yazılı talepte bulunacak ve charterer bu talepten itibaren iki (2) iş günü içinde, geminin en azından bir sonraki sefer için önerilen ticari işletimini ayrıntılı olarak açıklayan yazılı bir planı donatana sunacaktır.

Chartererin yazılı planının değerlendirilmesi sonucunda, bu yazılı plana uymamanın chartererların yükümlülüklerini yerine getirememe sonucuna yol açacağını ve Tahmini Elde Edilen CII'ye dayanarak, ilgili takvim yılı (veya yeniden teslimatın takvim yılı sonundan daha erken olması durumunda kiralama dönemi) için Mutabık Kalınan CII'nin aşılabileceğini donatan ispat ederse, donatan bunu chartererin yazılı planını teslim aldıktan sonraki iki (2) iş günü içinde yazılı olarak bildirecektir. Taraflar, bundan sonraki iki (2) iş günü içinde, C/P Elde Edilen CII'yi Mutabık Kalınan CII ile uyumlu hale getiren bir sonraki sefer veya seferler için düzeltilmiş bir yazılı plan üzerinde

¹⁰⁶ (f) From the Effective Date, the Owners shall:

(i) exercise due diligence to ensure that the Vessel is operated in a manner which minimises fuel consumption, including but not limited to:

(1) maintaining the Vessel, its engines and hull, and any of its equipment relevant to the Vessel's energy efficiency, in accordance with the Charter Party and the MARPOL Carbon Intensity Regulations/SEEMP, subject to any express provisions elsewhere in the Charter Party that place maintenance obligations on the Charterers, and reporting any associated deficiencies to the Charterers;

(2) when passage planning, adjusting the Vessel's trim and operating the Vessel's main engine(s) and auxiliary engine(s);

(3) making optimal use of the Vessel's navigation equipment and any additional aids provided by the Charterers, such as weather routing, voyage optimisation and performance monitoring systems; and

(4) unless otherwise instructed by the Charterers, proceeding by the most fuel-efficient route, but the Master may deviate from the route if he has reasonable grounds to believe that such a route shall compromise the safe navigation of the Vessel or the safety of the Vessel, crew or operation of equipment.

(ii) monitor and calculate the actual consumption of the Vessel on a daily basis and provide the Charterers with details of the types and quantities of fuels consumed and distance travelled as required by the Charterers and any other relevant data the Charterers may reasonably request for the purpose of this Clause. This data shall be used to calculate the C/P Attained CII value which shall be compared against the Agreed CII for the relevant calendar year or charter period and shared with the Charterers. The Owners undertake that the data provided to the Charterers pursuant to this subclause shall, to the best of their knowledge, be accurate and complete; and

(iii) comply with the SEEMP, provided always that the Charterers adhere to their obligations under this Clause.

anlaşmak üzere iyi niyetle iş birliği yapacak ve birlikte çalışacaktır. Taraflar arasında kararlaştırılan bu tür düzeltilmiş yazılı planlar, charterer tarafından başlangıçta verilmiş gibi chartererin emirlerini teşkil edecektir. Taraflar düzeltilmiş yazılı bir plan üzerinde anlaşana kadar veya chartererden yazılı bir plan alınmadığı takdirde donatan, bu kapsamdaki haklarını geçerli bir şekilde kullanmış olmaları halinde, ayrıca chartererin emrini ve/veya yazılı bir planı ve/veya düzeltilmiş yazılı bir planını takip etmemek ve geminin hızını düşürmek veya hız azaltımının yeterli olmayacağı öngörülüyorsa, chartererden mutabık kalınan CII'yi sağlamak tüm gerekli talimatları, emirleri ve seyir talimatlarını sağlamalarını talep etmek haklarına sahip olacaklardır.¹⁰⁷

BIMCO'nun klozu uygulandığı takdirde bu hüküm birçok tartışmayı beraberinde getirebilecektir. Şöyle ki; charterera yapılan uyarılara rağmen CII değerine ilişkin olarak mutabık kalınan ya da mutabık kalındığı farz edilen değere ulaşmanın mümkün gözükmemesi durumunda donatan bu maddeye dayanarak chartererin talimatlarına uymaktan kaçınacak, charterer ise C/P hükümlerine aykırılık gerekçesiyle gemiyi kiranadan çıkaracak ancak donatan ise bunu kabul etmeyecektir.

Chartererin emirlerine, yazılı planına (verilen veya kararlaştırılan) uyulması donatanın yükümlülüklerinden herhangi birini ihlal ettiği şeklinde yorumlanmayacak, ancak bu Charter Sözleşmesinin gereği gibi yerine getirildiği şeklinde de yorumlanmayacaktır; chartererin bu madde kapsamındaki yükümlülüklerine uymak ko-

¹⁰⁷ (g) If, at any time, based on the data shared in accordance with this Clause, the trajectory of the C/P Attained CII is deviating from the Agreed CII, the Owners shall give the Charterers advance warning of this. If, despite such warning, the C/P Attained CII continues to deviate from the Agreed CII and this indicates that there is a reasonable likelihood that the Charterers may fail to meet their obligations under subclause (c), then:

(i) The Owners shall request in writing and the Charterers shall provide to the Owners within two (2) working days of Owners' written request, a written plan detailing any proposed commercial operation of the Vessel for at least the next voyage.

(ii) If, upon assessment of a Charterers' written plan, the Owners can reasonably show that following this written plan will result in the Charterers failing to meet their obligations under subclause (c) and that, on the basis of the Projected Attained CII, the Agreed CII for the relevant calendar year (or for the charter period should redelivery be sooner than the end of the calendar year) would be exceeded, then the Owners shall communicate this in writing to the Charterers within two (2) working days of receipt of the Charterers' written plan. The Parties shall cooperate and work together in good faith to agree within two (2) working days thereafter an adjusted written plan for the next voyage or voyages which brings the C/P Attained CII in line with the Agreed CII. Any such adjusted written plan agreed between the Parties shall be deemed to constitute the Charterers' orders as if they had been given by the Charterers at the outset.

(iii) Until such time that the Parties agree an adjusted written plan (or where a written plan is not received from the Charterers as per subclause (g)(i)), the Owners shall, where they have validly exercised their rights under this subclause (g), be entitled:

(1) not to follow a Charterers' order and/or a written plan and/or an adjusted written plan (which has not been agreed), without being in breach of any of the Owners' obligations under the Charter Party, and with the Vessel remaining on hire throughout, and instead

(2) to reduce the Vessel's speed or, where a speed reduction is anticipated by the Owners to be insufficient, to require the Charterers to provide all requisite instructions, orders and sailing directions to the Vessel which bring the C/P Attained CII in line with the Agreed CII for the relevant calendar year (or the charter period should redelivery be sooner than the end of the calendar year).

nusundaki sorumluluklarını hiçbir şekilde azaltmayacaktır. Çarterer donatan tarafından veya adına düzenlenmiş konşimentoların, irsaliyelerin veya taşıma sözleşmelerini kanıtlayan diğer belgelerin hükümlerinin, donatanın bu maddeye uymasının taşıma sözleşmesinin ihlali anlamına gelmediğini garanti edecektir. Çarterer konşimentoların, taşıma senetlerinin veya taşıma sözleşmelerini kanıtlayan diğer belgelerin sunulduğu şekilde düzenlenmesinden doğabilecek tüm sonuçlar ve yükümlülükler karşı, bu konşimentoların, taşıma senetlerinin veya taşıma sözleşmelerini kanıtlayan diğer belgelerin şartlarının, donatanın gereken şekilde taşıma yükümlülüğünü ihlal etmesi veya bu yükümlülüğün ihlaliyle sonuçlanması veya donatana bu madde uyarınca üstlenilenlerden daha ağır yükümlülükler yüklenmesi veya bir sapma olarak kabul edilmesi durumunda donatanın zararını tazmin edecektir.¹⁰⁸

Çartererin bu madde kapsamındaki yükümlülüklerini ihlal etmesi nedeniyle gemi ve/veya donatanın maruz kaldığı her türlü kayıp, hasar, yükümlülük, talep, para cezası, masraf, gider, eylem, işlem, dava veya sair taleplerini donatanın çartererden isteme hakkına sahip olduğu da BIMCO CII klozunda düzenlenmektedir.¹⁰⁹

Donatanın düşük CII değerlendirmesi sebebiyle zararının doğduğunu, bir başka ifade ile donatanın doğmuş olan zararının sadece çartererden kaynaklı düşük CII değerlendirmesi sebebiyle olduğunu ve bu zarar miktarını ispat etmesi çok zor olacaktır. Bu zor duruma rağmen madde metninde tahsil edilebileceği düzenlenmiş olan zarar kalemlerinin çok kapsamlı olması da talep edilen her bir kalemin gerçekten düşük CII değerinden ve çartererden mi kaynaklandığı konusunda tartışmaları da beraberinde getirecektir. Yine limanda çartererden kaynaklanmayan sebeplerle geminin bekleme yapması durumunda da CII değeri düşeceğinden bunun çarterera yöneltip yöneltilmeyeceği, yöneltildiği takdirde çartererin da düşük CII değeri nedeniyle kendisinden talep edilen zararın ne kadarının kendisinden kaynaklanmayan bekleme sonucu olduğu ve bu hususu nasıl ispat edeceği, ilgililere rücu hakkı olup olmayacağı da sorun olacaktır.

¹⁰⁸ (h) Compliance with any Charterers' orders, a Charterers' written plan or an adjusted written plan validly issued and agreed in accordance with subclause (g) shall not:

(i) be deemed a breach by the Owners of any of the Owners' obligations under this Charter Party, but shall be considered due fulfilment of this Charter Party; and/or

(ii) in any way lessen the Charterers' responsibility to comply with their obligations under this Clause.

(i) *The Charterers shall ensure that the terms of the bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by or on behalf of the Owners provide that compliance by the Owners with this Clause does not constitute a breach of the contract of carriage. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in breach of the Owners' obligation to proceed with due despatch or are to be held to be a deviation or the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners pursuant to this Clause.

¹⁰⁹ (j) The Owners shall be entitled to claim from the Charterers any losses, damages, liabilities, claims, fines, costs, expenses, actions, proceedings, suits or demands suffered by the Vessel and/or the Owners which have been caused by any breach by the Charterers of their obligations under this Clause.

Toparlamak gerekirse BIMCO'nun CII klozu tarafların Marpol Karbon Yoğunluğu Yönetmelikleri uyarınca istenen karbon emisyon oranlarını dikkate alarak charterpartide bir karbon emisyon oranı belirlemelerini ve buna ulaşmak için sürekli ve düzenli olarak işbirliği ve çaba göstermelerini, bu hedefe ulaşamama durumunda donatanın uyarıda bulunmasını, müdahale etmesini, gerekirse chartererin kararlarını uygulamamasını, istenen CII değerine ulaşamaması halinde ise donatanın tazminat istemesine ve zararını tahsil etmesine imkan tanımaktadır. Bu nedenle chartererlar charterpartilere bu maddeyi dahil etmek istememektedirler.

Bu durumda taraflar arasında eski düzenin devam etmesi ve CII'ye ilişkin herhangi bir düzenleme olmaması durumunda ne olacağını da ele almak gerekir. Bu durumda donatanın chartererin kararları nedeniyle geminin düşük CII değerinin çıktığını ve zararının doğduğunu ispat etmesi durumunda tazminat isteyebileceği düşünülmektedir. Bu kapsamda C/P'de yer alan "hidden damage" gizli hasar kloxuna dayanabileceği, bunun için geminin derecelendirmesinin kötü olacağını ve zarar görüleceğinin tespit edildiği anda charterera protesto (Letter of Protest -LoP) çekilerek durumun bildirilmesi ve ihtar edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Ancak CII değerinin hemen kira sözleşmesinin bitimini müteakip değil, o yılı takip eden yılın sonuna doğru belirlendiğini de dikkate almak gerekmektedir. Bu durumda donatanın zararı ne zaman doğmuş sayılmalıdır? Geminin var olan CII değerinin daha kötüleşmesi midir donatanın zarar görmesine yol açan? Yoksa IMO'nun hedefleri doğrultusunda daha da iyileşmesi gereken değer iyileşmemesi midir? Geminin CII değerinin düzelmesine kadar geçen sürede katlanılan masraflar ve aktifteki azalma mıdır zarar? Bu konular da belirsizdir. Hatta örneğin devam eden charterpartinin başlarında CII değerlendirmesi yapılmış ve sonuç kötü çıkmıştır. Ancak gemi hem önceki charterda hem de bu charterda iyi kullanılmamıştır veya gemi bu süreçte birden fazla charterpartiye de artarda girmiştir böyle bir durumda da zararın kimden ve neden kaynaklandığının ispatının da zor olabileceği düşünülmektedir.

BIMCO Sefer Charterpartileri için de ayrı bir CII Kloxu düzenlemiştir.¹¹⁰ Ancak zaman charterpartilerinde olduğu gibi, sefer charterpartileri için BIMCO CII mad-

¹¹⁰ BIMCO Sefer Charterpartileri için CII Kloxu:

Kloxun başında maddenin geçerli olması için, (a) alt maddesindeki "iyi hava" tanımı ve asgari hızın doldurulması gerektiği yer almaktadır. Sonrasında şirket sözleşmesindeki diğer hükümlere bakılmaksızın, donatan ve chartererların aşağıdaki hususlarda anlaşmış oldukları düzenlenmektedir.

(a) Geminin karbon yoğunluğunu azaltmak amacıyla, Donatan/Kaptan, iyi hava koşullarına bağlı olarak (yani [taraflar tanımı buraya ekleyecektir]) Geminin hızının, Charter Sözleşmesi kapsamında gerçekleştirilen herhangi bir sefer sırasında [X] knot'un altına düşmemesi koşuluyla, rotayı ayarlama ve/veya hızı veya RPM'yi (ana makinenin dakikadaki devri) düşürme hakkına sahiptir.

(b) Geminin (a) alt maddesine uygun olarak hareket etmesi halinde, bu, geminin olağan/alışılmış rotada ve/veya azami ve/veya gereken süratle (veya benzeri/eşdeğer ifadelerle) [veya Kira Sözleşmesi kapsamındaki herhangi bir hız ve tüketim garantisıyla] ilerlemesini gerektiren herhangi bir yükümlülüğe uyulması anlamına gelir ve bu yükümlülük ihlal edilmiş sayılmaz. Charterparti kapsamında kararlaştırılan Laycan, bu maddeden etkilenmez.

(c) Chartererlar, donatan tarafından veya adına düzenlenen konşimentoların, irsaliyelerin veya taşıma sözleşmelerini kanıtlayan diğer belgelerin şartlarının, donatanın bu madde kapsamındaki haklarını kullanma-

desinin CII yükümlülüklerini orantısız bir şekilde chartererlara yüklediği bu nedenlerle chartererlar tarafından benimsenmeyeceği ileri sürülebilir.

FuelEU değerlendirildiğinde ise, Yönetmeliğin temel amaçlarından birinin, denizcilik sektörünü geleneksel petrol bazlı yakıt ikmallerinden yenilenebilir yakıtlara geçmeye finansal olarak teşvik etmek olduğu ifade edilmektedir.¹¹¹

FuelEU uyarınca bir gemide tüketilen enerjinin sera gazı yoğunluğu belirlenen sınırları aştığı durumda, sorumlulara; (i) borçlanma (borrowing) veya fazlalıkların birleştirilmesi (pooling) veya (ii) yetkili makama ceza ödenmesi yükümlülükleri doğacaktır. Sorumlu kuruluş prensipte donatandır. Ancak sorumlu kuruluş, Yönetmeliğin 3(13) maddesinde tanımlandığı gibi bir “şirket”tir. Yönetmelik uyarınca “*şirket*”, *gemi sahibi (donatan) veya çıplak gemi kiralayıcı (bare boat charterer) gibi geminin işletilmesi sorumluluğunu gemi sahibinden (donatandan) üstlenen ve Gemilerin Güvenli İşletilmesi ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Yönetim Kodu’nun yüklediği tüm görev ve sorumlulukları devralmayı kabul eden yönetici veya herhangi bir kuruluş veya kişi anlamına gelir.*¹¹²

Görüldüğü üzere FuelEU ISM şirketinin (DoC sahibi) her zaman sorumlu kuruluş olması gerektiğini öngörmüştür. Halbuki teknik yönetici, DoC sahibi olarak, kayıtlı malik için yalnızca bir hizmet sağlayıcıdır. Ayrıca, gemiye ilişkin zaman charterı yapılmışsa, chartererin hangi yakıtı kullanacağı ve chartererin sera gazı yoğunluğu sınırlarını aşıp aşmadığı teknik yöneticinin kontrolü dışındadır. Bu nedenlerle, özellikle FuelEU Yönetmeliği kapsamındaki herhangi bir cezanın ödenmesi konusunda, yetkili makam nezdinde teknik yöneticinin sorumlu kuruluş olarak kabul edilmesi eleştirilmesi gereken bir durumdur. Sonuç olarak donatana bağlı bir geminin teknik yöneticisinin sorumlu kuruluş olarak kabul edilmesi mantıklı olsa bile hizmetlerini bağımsız olarak sunan teknik yöneticilere böyle bir sorumluluk yüklemek hakkaniyete aykırılık teşkil etmektedir. AB yasama organı, tarafların bu risklere ilişkin an-

sının taşıma sözleşmesinin ihlali teşkil etmediğini garanti eder. Chartererlar, konşimento, taşıma senedi veya taşıma sözleşmelerini kanıtlayan diğer belgelerin sunulduğu şekilde düzenlenmesinden doğabilecek tüm sonuç ve yükümlülükler karşı, bu tür konşimento, taşıma senedi veya taşıma sözleşmelerini kanıtlayan diğer belgelerin hükümlerinin, bu madde uyarınca donatan tarafından üstlenilenlerden daha ağır yükümlülükler yüklemesi veya yüklemesiyle sonuçlanması durumunda, donatanların zararlarını tazmin edecektir. (d) Bu Madde, Geminin (a) alt maddesinde belirtilen asgari hızın altında hızlarda seyretmesine hak kazandıran, bu charterparti kapsamındaki diğer açık veya zımnî haklara hâlel getirmeyecektir.

(e) Charterparti kapsamında taşınan yükün nihai boşaltımının tamamlanmasından sonraki [X]* gün içinde, donatan chartererlara şunları sunacaktır: (i) Charterparti kapsamında tüketilen yakıt türleri ve miktarları; ve (ii) hem balastlı hem de yüklü seferler açısından kat edilen mesafe.

* Bu (e) bendinde gün sayısı belirtilmemişse varsayılan süre 7 (yedii) gündür.

¹¹¹ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?filename=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

¹¹² Yönetmelik madde 3/13 ‘company’ means the shipowner or any other organisation or person such as the manager or the bareboat charterer, which has assumed the responsibility for the operation of the ship from the shipowner and has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention.

laşmalar yapmaları gerektiğini belirtmektedir.¹¹³ Ancak, AB yasa koyucusu, yetkili makamın donatana karşı masrafların geri ödenmesi talebini ileri sürememesi durumunda bile teknik yöneticinin yetkili makama karşı sorumlu olmaya devam ettiğini belirtmektedir. Bununla birlikte, AB yasa koyucusunun FuelEU'nun yetkili makama karşı yükümlülüklerini teknik yöneticiden donatana devredebileceğine dair bir gösterge bulunmamaktadır (AB ETS'de olduğu gibi). Bu nedenle, teknik yönetici, donatanın ödeme güçlüğü çekmesi durumunda (örneğin, zaman chartererından artık ödeme alamaması gibi) olası cezaların maliyetiyle karşı karşıya kalma riskini taşımaktadır.¹¹⁴

Riskini en aza indirmek için, teknik yöneticinin yönetim sözleşmesinde kayıtlı donatanla, teknik yöneticinin yetkili makama ödemek zorunda kalabileceği ceza tutarına karşılık gelen avans ödemeleri de dahil olmak üzere tüm ödemeleri mümkün olduğunca düzenli ve kısa aralıklarla almayı kabul etmesi esastır. Üçüncü taraf yöneticiler olarak teknik yöneticiler ileride bu riski bertaraf etmek amacıyla ek teminat alma yoluna gitmeyi bile düşünebilirler.

Bu geniş tanım uyarınca sorumluluk kapsamının genişliği dikkate alınarak, bareboat charter sözleşmelerinin ve/veya yönetim anlaşmalarının da dikkatle düzenlenmesi ve bu anlaşmalarda sorumluluğun belirsizliğe ve tartışmaya yer vermeyecek şekilde açık, net ve doğru bir şekilde dağıtılması ve kimin uyumluluktan sorumlu olduğu konusunda herhangi bir ihtilaf gerekçesinin olmaması gerekmektedir. Yine charterpartilerde FuelEU Maritime hükümlerine uyulması ve cezalı duruma düşmekten kaçınılması konusunda hükümlerin açık ve net şekilde belirtilmesi gerekmektedir.¹¹⁵

FuelEU Maritime'ın giriş bölümünün 63. Paragrafında,¹¹⁶ “şirketin” bu yönetmelik kapsamında uyumsuz yakıt nedeniyle sorumlu olmasına rağmen kirleten öder prensibi

¹¹³ [https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%202\(1\)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series](https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%202(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series), çevrimiçi 04.11.2025.

¹¹⁴ [https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%202\(1\)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series](https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%202(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series), çevrimiçi 04.11.2025.

¹¹⁵ [https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%202\(1\)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series](https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%202(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series), çevrimiçi 04.11.2025.

¹¹⁶ Yönetmelik Önsöz paragraf 63 *Şirket, bu Yönetmelik kapsamındaki izleme ve raporlama yükümlülüklerini yerine getirmekten ve FuelEU cezalarını ödemekten sorumlu olmaya devam ederken, “kirleten öder” ilkesi doğrultusunda ve daha temiz yakıtların kullanımını teşvik etmek amacıyla, yakıtı satın almaktan veya geminin kullandığı enerjinin sera gazı yoğunluğunu etkileyen operasyonel kararlar almaktan sorumlu kuruluş, şirketle yapacağı sözleşmesel anlaşmalar yoluyla, uyumsuzluk durumunda, geminin işletilmesinden kaynaklanan FuelEU cezalarının maliyetini şirkete geri ödeme veya başka şekilde tazmin etme yükümlülüğü altına sokulabilir. Söz konusu şirket, sözleşmesel olarak, doğrulayıcıdan, raporlama dönemi içerisinde diğer kuruluş tarafından geminin işletilmesine karşılık gelen FuelEU cezalarının miktarını hesaplamasını talep*

doğrultusunda ceza ödenmesine sebep olan işlem hakkında karar alanlardan ve/veya yakıt sağlayan firmalardan ödediği bedeli tahsil edebilme veya tazminat isteme imkanı hatırlatılmakta ve sözleşme yoluyla bu hakların saklı tutulması önerilmektedir. Yine aynı bölümde “şirketin” yakıt tedarikçisiyle, belirli yakıtların önceden belirlenmiş miktarlarda üretilmesi, tedarik edilmesi ve satın alınması için anlaşmalar yapabileceğini ve bu anlaşmaya göre yakıt tedarikçisinin, mutabık kalınan yakıtı sağlayamaması durumunda FuelEU Maritime kapsamındaki cezaları “şirkete” tazmin etmekle yükümlü olacağının da anlaşmada hüküm altına alınması gerektiği de tavsiye edilmektedir.¹¹⁷

Bu nedenlerle söz konusu taşıma kapsamına dahil olan tüm kişilerin karbon salınımına etkileri dikkate alınarak FuelEU ve diğer mevzuat ile donatana yüklenen ağır sorumluluk dengeli bir şekilde dağıtılmalıdır.

BIMCO, üyelerinin sözleşmelerini FuelEU Yönetmeliği kapsamındaki yükümlülüklerle uyumlu hale getirmelerine yardımcı olmak amacıyla 25 Kasım 2024'te Time Charterpartiler için FuelEU Maritime Maddesi 2024'ü kabul etmiştir. Madde donatanların, chartererların ve diğer tarafların Yönetmelik kapsamında ortaya çıkabilecek olası cezalar için sorumluluğu devretmelerine yardımcı olmayı amaçlamaktadır.¹¹⁸

Bununla birlikte, şirket, geminin ticari işletmecileriyle, söz konusu ticari işletmecilerin yakıt satın alma veya geminin işletimi sorumluluğunu üstlendiği durumlarda (yani taşınan yükü, izlenecek rotayı ve geminin hızını belirleyerek), FuelEU cezalarının ödenmesi için şirkete geri ödeme yapmayı kabul ettikleri anlaşmalar imzalayabilir. Ancak, bu tür düzenlemelerin akdedilmesinin, şirkete cezaları ödeme yükümlülüğünden kurtarmayacağını da belirtmek gerekmektedir.

Yakıt (bunker) alım sözleşmeleri ile ilgili olarak FuelEU Yönetmeliği'nin 10. maddesi, bu yakıtların Yenilenebilir Enerji Direktifi (RED) 2018/2001 uyarınca sertifikalandırılması gerektiğini belirtmektedir. Gemi tarafından tüketilen yakıt geçerli standartları karşılamıyorsa veya uygun sertifikaya sahip değilse, “o tür yakıt için en az elverişli fosil yakıt yolu ile aynı emisyon faktörlerine sahip olduğu kabul edilecektir.”¹¹⁹

edebilmelidir. Bu bağlamda, geminin işletilmesi, taşınan yükün, rotanın ve geminin hızının belirlenmesi anlamına gelmelidir. Benzer şekilde, şirket bu Yönetmelik kapsamındaki izleme ve raporlama yükümlülüklerini yerine getirmekten ve FuelEU cezalarını ödemekten sorumlu olmaya devam ederken, şirketler ve yakıt tedarikçileri, sözleşmesel anlaşmalar yoluyla, belirli yakıtların önceden belirlenmiş miktarlarda üretilmesi, tedarik edilmesi ve satın alınması konusunda karşılıklı taahhütler üzerinde anlaşabilmelidir. Bu tür sözleşmesel anlaşmalar, yakıtların şirkete kararlaştırıldığı şekilde sağlanmaması durumunda, yakıt tedarikçilerinin şirkete ceza ödemesi nedeniyle tazminat ödeme yükümlülüğünü de içerebilir.

¹¹⁷ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?file_name=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

¹¹⁸ [https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20\(1\)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series](https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%20241203%20-%20fueleu%20maritime%20series).

¹¹⁹ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?file_name=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

Yakıtın sera gazı (GHG) yoğunluğu ve sürdürülebilirlik gerekliliklerine uygun olduğunu teyit etmek için, donatan ve bunker alıcısı, bunker tedarikçisinin FuelEU Yönetmeliği kapsamında gerekli olan uygun sertifikayı sağladığından emin olmak isteyecektir. AB, Yönetmelik önsöz paragraf 51 uyarınca “denizcilik sektöründe kullanılması beklenen yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların çevresel bütünlüğünü” garanti altına almak amacıyla bu tür yakıtların sertifikalandırılmasını zorunlu kılmıştır.

FuelEU Yönetmeliği, yakıtın sera gazı yoğunluğunun, hammaddenin çıkarılmasından depolanmasına, yakıt ikmalinden gemide kullanımına kadar tüm kullanım ömrü boyunca hesaplanan emisyonlarla “well to wake” (kuyudan uyanmaya) esasına göre değerlendirilmesini öngörmektedir. Bu nedenle, yakıt alıcılarının, yakıt tedarik sözleşmelerinin metninin, yakıtın FuelEU Yönetmeliği kapsamında uygun şekilde sertifikalandırılmasını sağlamak için yeterli olup olmadığını değerlendirmeleri gerekmektedir. Bu sözleşmeler tedarikçinin; tedarikle ilgili bilgileri (well to wake -kuyudan uyanma sürecine kadar emisyon faktörleri gibi) belirten bir bunker teslimat notu (BDN) vermesini ve AB tarafından tanınan bir program kapsamında istenen nitelikte bir sertifika sağlamasını talep eden hükümler içerebilir. Bunker alıcıları ayrıca, bunker tedarik sözleşmelerinin genellikle kısa hasar bildirim süreleri ve dolaylı zarar taleplerini kısıtlayan hükümler içerdiğini göz önüne alarak sözleşmeleri Fuel EU kapsamında değerlendirmeleri gerekmektedir.

FuelEU Yönetmeliği, diğer uluslararası mevzuatla birlikte, yenilenebilir yakıt tüketebilen gemilerin inşası için önemli bir teşvik sağlamaktadır. Nitekim, bir geminin yenilenebilir yakıtları tüketememesi veya izinleri alamaması durumunda, FuelEU Yönetmeliği kapsamında artan oranda cezalarla karşılaşacağı göz önüne alındığında, gelecekte AB limanlarına ve limanlarından yapılan seferlere ilişkin faaliyetin aşırı pahalı hale gelebilmesi donatan için büyük risk oluşturmaktadır.

Alternatif yakıt üretimi artarken, şu anda alternatif yakıtların maliyetleri yüksek ve bulunabilirliği düşüktür. Bu nedenle, denizcilik sektöründe gelecek dikkate alınarak yakıt kullanımında tercih imkânı tanıyan ve geleneksel petrol bazlı yakıtları da kullanabilen çift yakıtlı makinalara sahip gemilere talep artmaktadır.¹²⁰ Ancak bu durumda da her yenilikte olduğu gibi gemilerde yenilikçi teknolojilerin uygulanması, özellikle de bu teknoloji henüz yeni ve gelişmekteyken, kendi risklerini de beraberinde getirmektedir. Yenilenebilir yakıtların hacim olarak geleneksel petrol bazlı bunker yakıtlarından genellikle daha az verimli olduğu göz önüne alındığında, yenilenebilir yakıt tüketen gemilerin daha sık bunker ikmali ve/veya daha fazla yakıt depolama kapasitesine ihtiyaç duyması da ihtimal dahilinde olacaktır.¹²¹

¹²⁰ [https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20\(1\)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%2020241203%20-%20fueleu%20maritime%20series,%20cevrimi%2004.11.2025](https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%2020241203%20-%20fueleu%20maritime%20series,%20cevrimi%2004.11.2025).

¹²¹ [https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20\(1\)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%2020241203%20-%20fueleu%20maritime%20series,%20cevrimi%2004.11.2025](https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%2020241203%20-%20fueleu%20maritime%20series,%20cevrimi%2004.11.2025).

FuelEU Yönetmeliği uyarınca raporlama döneminde sera gazı yoğunluğunda uyumsuzluk gösteren veya uyumsuz bir liman ziyareti yapan gemilere ceza uygulanacak olup, ceza tahsilat yöntemi her üye devlet tarafından belirlenecek ve tahakkuk eden cezalar doğrulama döneminin 30 Haziran tarihine kadar ödenecektir.¹²²

Ceza ödemesi, FuelEU Yönetmeliği kapsamında ödeme yapmakla sorumlu şirket ile aldığı kararlar neticesinde doğrudan veya dolaylı olarak Yönetmeliğe uyulmamasına neden olan taraf arasında ihtilafa yol açabilir. Örneğin, bir gemi zaman charterındaysa donatan konuyla ilgili sözleşmeye ek hükümler konmadığı sürece, charterer tarafından satın alınan yakıt üzerinde kontrole sahip değildir. Bu nedenle, chartererin daha fazla istenmeyen yakıt satın alma kararları, donatanın sera gazı yoğunluğu hedefini kaçırmasına ve geminin cezalara tabi tutulmasına neden olabilecektir. FuelEU Yönetmeliği'ne uyulmamasının yol açabileceği olası anlaşmazlıkları ve cezalarda kimin payı olduğu konusundaki tartışmaları önlemek için, charterpartilere ve gemi yönetim sözleşmeleri gibi diğer sözleşmelere, FuelEU Yönetmeliği'ne uyumu sağlamaktan kimin sorumlu olduğu ve sözleşmenin diğer bir tarafınca, örneğin charterer tarafından, uygunsuzluğa yol açılması durumunda FuelEU'ya uyumu sağlamaktan sorumlu olan bu şirketin zararının tazmin edilip edilmeyeceği hususunu belirten bir madde eklemek faydalı olacaktır.

Cezaların ödenmemesi veya FuelEU Yönetmeliği'ne sürekli olarak uyulmamasının sonuçları Yönetmelik madde 25(3)'te belirtilmiş olup, uğrak limanlarının, iki veya daha fazla ardışık raporlama dönemi boyunca geçerli bir FuelEU Uygunluk Belgesi'ne sahip olmayan gemilere yönelik olarak bu gemilerin uğrak limanı bayrağı dışında bir bayrak taşımaları halinde gemilere ihraç emirleri verme konusunda takdir yetkisi düzenlenmektedir. Uyumluluktan sorumlu şirket yükümlülüklerini yerine getirene kadar, geminin bayrağını taşımadığı Üye Devletler, böyle bir emre tabi olan gemiye giriş izni vermeyecek ve geminin bayrağını taşıyan Üye Devlet ise limanlarından birine girdiğinde bayrak alıkoyma emri verecektir.¹²³

Bir gemi ihraç emrine veya bayrak alıkoyma emrine maruz kaldığında, charterpartinin tarafları, charterpartinin sona ermesine ilişkin hükümlerin uygulanıp uygulanmayacağını değerlendirmeli ve fesih haklarının dayanaklarını uygun şekilde belgelendirmelidirler. Bu tür durumlara ilişkin hükümlerin charterpartilerde bulunmaması anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına da sebep olabilecektir.¹²⁴

com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%2020241203%20-%20fuelEU%20maritime%20series, çevrimiçi 04.11.2025.

¹²² https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?file name=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

¹²³ https://climate.ec.europa.eu/document/download/31875b4f-39b9-4cde-a4e2-fbb8f65ee703_en?file name=policy_transport_shipping_gd1_maritime_en.pdf, çevrimiçi 04.11.2025.

¹²⁴ [https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20\(1\)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%2020241203%20-%20fuelEU%20maritime%20series](https://www.clydeco.com/en/insights/2024/12/fueleu-maritime-series-part-2-exemptions-and-compl?utm_source=vuture&utm_medium=email&utm_campaign=https%3a%2f%2fsites-clydeco.vuturevx.com%2fv%2f8y4lp58v05%20december%202024update%20-%20version%20(1)ukeu%20-%20ukl%20-%20mar%20-%2020241203%20-%20fuelEU%20maritime%20series).

Fuel EU'nun getirdiği yükümlülükleri tüm ilgililere paylaştırmak amacıyla BIMCO Zaman Çarteri için Fuel EU Klozu'nu hazırlamıştır. 2024 Yılı Time Charter Sözleşmeleri için BIMCO FuelEU Denizcilik Maddesi bir uyarıyla başlamakta ve taraflara, biyoyakıtlar da dahil olmak üzere alternatif yakıtların kullanımını yansıtmak için mevcut çarterpartide değişiklik yapmanın gerekli olup olmadığı konusunda değerlendirme imkanları olduğu hatırlatılmaktadır.¹²⁵ Maddenin devamında tanımlara yer verilmekte olup, maddede geçen; uyumluluk dengesi,¹²⁶ FuelEU Veritabanı,¹²⁷ FuelEU Maritime,¹²⁸ FuelEU Cezası,¹²⁹ Sera Gazı Yoğunluğu,¹³⁰ Raporlama Dönemi,¹³¹ Doğrulama Dönemi¹³² ve sefer¹³³ sözcüklerinin bu madde kapsamında anlamları açıklanmaktadır. Tanımlardan sonra a bendinde; tarafların, geminin FuelEU Maritime'a uyması gerektiğini kabul

¹²⁵ BIMCO FuelEU Maritime Clause for Time Charter Parties 2024 *ATTENTION: The Parties may wish to consider whether it is necessary to make amendments to the existing Charter Party to reflect the use of alternative fuels including biofuels.*

¹²⁶ "Uyumluluk Dengesi", Geminin, FuelEU Denizcilik kapsamındaki Seferler sırasında Gemi tarafından kullanılan enerjinin yıllık ortalama sera gazı yoğunluğu sınırlarına ilişkin aşırı veya yetersiz uyumunun ölçüsü anlamına gelir ve bu sınır, FuelEU Denizcilik Ek IV, A Kısmı uyarınca hesaplanır.

"Compliance Balance" means the measure of the Vessel's over- or under-compliance with regard to the limits for the yearly average GHG intensity of the energy used on board by the Vessel during Voyages within the scope of FuelEU Maritime, which is calculated in accordance with Part A of Annex IV of FuelEU Maritime.

¹²⁷ "FuelEU Veritabanı", Avrupa Komisyonu tarafından kurulan FuelEU Denizcilik uyumluluğunun izlenmesi ve kaydedilmesi için elektronik veritabanı anlamına gelir.

"FuelEU Database" means the electronic database for the monitoring and recording of compliance with FuelEU Maritime established by the European Commission.

¹²⁸ "FuelEU Maritime", deniz taşımacılığında yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımını düzenleyen ve zaman zaman değiştirilen 2009/16/EC sayılı Direktifi değiştiren Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2023/1805 sayılı Tüzüğü anlamına gelir. Bu Tüzük, tüm uygulama tüzükleri, yetki devri tüzükleri ve yönetmelikleri içerir.

"FuelEU Maritime" means Regulation (EU) 2023/1805 of the European Parliament and of the Council, governing the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC as amended from time to time, including all implementing acts and delegated acts and regulations.

¹²⁹ "FuelEU Cezası", FuelEU Maritime'a uygun olarak hesaplanan ve bu Madde uyarınca geçerli olduğu durumlarda, FuelEU Maritime'ın 23(2) Maddesinde belirtilen herhangi bir çarpanı dikkate alan bir Raporlama Dönemi için ceza anlamına gelir.

"FuelEU Penalty" means the penalty in respect of a Reporting Period calculated in accordance with FuelEU Maritime taking into account, where applicable under this Clause, any multiplier as set out in Article 23(2) of FuelEU Maritime.

¹³⁰ "Sera Gazı Yoğunluğu", FuelEU Maritime kapsamında Gemide kullanılan yakıt ve enerjinin megajul (MJ) başına sera gazı emisyonu miktarını ifade eder ve FuelEU Maritime'ın Ek I'inde belirtilen metodolojiye göre hesaplanır. Bu miktar, gram cinsinden CO₂ eşdeğeri birimi (gCO₂eq/MJ) cinsinden ifade edilir.

"GHG Intensity" means the amount of GHG emissions per megajoule (MJ) of the fuels and energy, expressed in grams of CO₂ equivalent units (gCO₂eq/MJ), used on board the Vessel under the scope of FuelEU Maritime, calculated in accordance with the methodology set out in Annex I of FuelEU Maritime.

¹³¹ "Raporlama Dönemi", FuelEU Maritime'da belirtilen bilgilerin izlenip kaydedildiği yılın 1 Ocak - 31 Aralık tarihleri arasındaki dönemi ifade eder.

"Reporting Period" means a period from 1 January to 31 December of the year during which information referred to in FuelEU Maritime is monitored and recorded.

¹³² "Doğrulama Dönemi", bir Raporlama Dönemini takip eden takvim yılını ifade eder.

"Verification Period" means the calendar year following a Reporting Period.

¹³³ "Sefer", (AB) 2015/757 sayılı Yönetmeliğin 3. maddesinin (c) bendinde tanımlanan bir seferi ifade eder.

"Voyage" means a voyage as defined in Article 3, point (c), of Regulation (EU) 2015/757.

edecekleri ve donatanın teslimat sırasında geminin önceki iki Raporlama Dönemine ait Uygunluk Bakiyesi ve teslimat tarihine kadarki mevcut raporlama dönemine ait toplam uygunluk bakiyesi hakkında chartererları bilgilendireceği düzenlenmektedir.¹³⁴ BIMCO'nun time charterlar için CII klotunda da belirttiğimiz üzere Yönetmelik uyarınca hiçbir yükümlülüğü bulunmayan charterer bu madde ile yükümlülük altına girmekte olup, CII klotuna ilişkin olarak yaptığımız değerlendirmeler burada da geçerlidir.

Maddenin b bendinde charter süresi boyunca her bir raporlama dönemi için, donatanın FuelEU Maritime uyarınca, geminin FuelEU Veritabanında kayıtlı bir izleme planına sahip olmasını ve gemi tarafından tüketilen yakıt ve enerjinin sera gazı yoğunluğunun, izlenmesini bağımsız bir doğrulayıcı tarafından doğrulanarak raporlanmasını sağlayacağı düzenlenmektedir.¹³⁵

Maddenin c bendinde ise chartererların yakıtların, bu charterpartide yer alan yakıt şartnamelerine ve maddelerine uygun olması, yakıt teslimat notlarının (BDN'ler) ve elektrik teslimat notlarının (EDN'ler), FuelEU Maritime'a uygun olarak sağlanması ve geçerli olması ile FuelEU Maritime hesaplamalarında herhangi bir fayda elde etmek amacıyla FuelEU Maritime kapsamında belirtilen sürdürülebilirlik ve sera gazı emisyonu tasarrufu kriterlerini karşıladıklarına dair doğrulayıcı tarafından onaylanma ve belgelendirme koşullarını sağladıkları takdirde, geminin yakıt ve enerji tedarikine ilişkin olarak FuelEU Maritime'a uyumlu olmasını sağlama seçeneğine sahip olacakları ifade edilmektedir.¹³⁶

BIMCO'nun Time Charterlar için FuelEU klotunun d bendinde ise, her ayın/her seferin ardından gelen ilk on beş (15) gün içinde¹³⁷ ve yeniden teslimat sırasında, donatanın, chartererlara, o zamanki geçerli Raporlama Döneminde, charter süresi boyunca oluşan geminin toplam uygunluk bakiyesini yazılı olarak bildireceği düzenlenmektedir. Toplam Uygunluk Bakiyesi negatif bir değere sahipse, donatan, charterera, o ön-

¹³⁴ (a) The Parties acknowledge that the Vessel is required to comply with FuelEU Maritime and the Owners shall upon delivery inform the Charterers of the Vessel's Compliance Balance for the previous two Reporting Periods and the aggregated Compliance Balance for the current Reporting Period up to the date of delivery.

¹³⁵ (b) For each respective Reporting Period during the Charter Period, the Owners shall ensure that the Vessel has a monitoring plan recorded in the FuelEU Database and that the GHG Intensity of the fuels and energy consumed by the Vessel is monitored and reported for verification by an independent verifier in accordance with FuelEU Maritime.

¹³⁶ (c) The Charterers shall have the option to enable the Vessel to comply with FuelEU Maritime through the supply of fuels and energy provided that: (i) such fuels comply with the bunker specifications and clauses contained in this Charter Party^a; and (ii) the bunker delivery notes (BDNs) and electricity delivery notes (EDNs) are provided in accordance with FuelEU Maritime; and if applicable, (iii) they are certified and documented to the satisfaction of the verifier to meet the sustainability and the GHG emissions saving criteria set out under FuelEU Maritime to obtain any benefit(s) in FuelEU Maritime calculations.

¹³⁷ Taraflar (d) alt maddesindeki iki seçenekten birini seçmezlerse, varsayılan değer "her seferden sonra" olacaktır.

* If the parties do not elect one of the two options in subclause (d), the default shall be "after each Voyage".

* If the parties do not elect one of the two options in subclause (d), the default shall be "after each Voyage".

ceki ay veya o sefer (hangisi geçerliyse) için beklenen FuelEU Cezası'na eşit bir "Ek Ücret" in hesaplanmasında kullanılan hesaplamayı ve bağımsız olarak doğrulanmış bilgileri ve yeniden teslimat sırasında (Ek Ücret) sağlayacağı ve "Ek Ücret" in, (f) alt maddesine uygun olarak ödeneceği aynı bentte yer almaktadır.¹³⁸

E bendi, herhangi bir "Ek Ücret" in hesaplanmasında hariç tutulacak kalemlere yer vermektedir. Buna göre; geminin kiralama dışı olduğuna ilişkin ihtilaf bulunmayan dönemlerde tüketilen yakıt ve enerji; aksi kararlaştırılmadıkça, charter sözleşmesinin başlangıcından önce alınan herhangi bir banka, borç alma veya birleştirme kararının etkileri; ve Geminin, charter süresinin başlangıcından önceki iki veya daha fazla ardışık Raporlama Dönemi boyunca negatif Uyumluluk Bakiyesine sahip olmasının etkileri hariç tutulacaktır.¹³⁹

F bendi uyarınca charterer, ek ücret(ler)i donatana [aylık/seyahat başına] esasına göre veya herhangi bir ödeme sıklığı seçilmemişse, son kira ödemesinin vadesi geldiğinde veya Doğrulama Dönemi(leri)nin Haziran ayının ilk yedi (7) günü içinde, hangisi daha erkense, ödeyecektir.¹⁴⁰

Klozun g bendinde; Ek ücretin aylık/seyahat başına ödenmesi durumunda ve toplam Uyumluluk Bakiyesi bir önceki ay/seyahat ile aynı kalması halinde, cari ay/seyahat için herhangi bir Ek Ücret ödenmeyeceği düzenlenmektedir. Bir Raporlama Dönemi'nde belirli bir ay/seyahat için negatif toplam Uyumluluk Bakiyesi azaltılır veya ortadan kaldırılırsa, chartererin, söz konusu Raporlama Dönemi içinde charterer tarafından aylık/seyahat başına bir Ek Ücret(ler) ödenmiş olması koşuluyla, söz konusu Ek Ücret(ler)den söz konusu iyileştirmeye karşılık gelen bir tutarın geri ödenmesine hak kazanacağı da aynı bentte yer almaktadır. Donatanın, toplam Uyumluluk Bakiyesi'nin yazılı bildiriminden itibaren yedi (7) gün içinde charterera geri ödeme yapacağı da g bendinde düzenlenmektedir.¹⁴¹

¹³⁸ (d) Within the first fifteen (15) days [of each month/after each Voyage]* and upon redelivery, the Owners shall notify the Charterers in writing of the aggregated Compliance Balance of the Vessel incurred during the Charter Period in the then current Reporting Period. If the aggregated Compliance Balance has a negative value, the Owners shall provide to the Charterers the calculation and independently validated information used in the calculation of a surcharge equal to the FuelEU Penalty expected for that previous month or that Voyage (whichever applies) and upon redelivery (the **Surcharge**). The Surcharge shall be payable in accordance with subclause (f).

¹³⁹ (e) For the purpose of calculating any Surcharge, the following shall be excluded:
(i) fuel and energy consumed during any undisputed off-hire periods;
(ii) the effects of any banking, borrowing or pooling decisions made prior to the commencement of the Charter Period unless otherwise agreed; and
(iii) the effects of the Vessel having had a negative Compliance Balance for two consecutive Reporting Periods or more prior to the commencement of the Charter Period.

¹⁴⁰ f) The Charterers shall pay the Surcharge(s) to the Owners on a [monthly/per Voyage] basis or, if no payment frequency is selected, at the same time as the final hire payment is due or within the first seven (7) days of June of the Verification Period(s), whichever is earlier.

¹⁴¹ (g) Where the Surcharge is paid on a monthly/per Voyage basis and the aggregated Compliance Balance remains the same as the previous Month/Voyage, no Surcharge shall be payable for the current month/Voyage. If a negative aggregated Compliance Balance for a specific month/Voyage in a Reporting Period is reduced or eliminated, the Charterers shall be entitled to reimbursement of a sum corresponding to such

Maddenin h bendi uyarınca, Çarterer, (f) alt maddesi uyarınca Ek Ücret(ler)i ödemezlerse, donatan, çarterera beş (5) gün önceden bildirimde bulunarak, ek ücret(ler)in ödemesi donatan tarafından tam olarak alınana kadar bu çarter sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerinin herhangi birinin veya tamamının ifasını askıya alma hakkına sahip olacaktır. Donatanın bu alt madde kapsamındaki ifayı askıya alma hakkı, bu Çarter Sözleşmesi kapsamında çarterera karşı sahip olabilecekleri diğer hak veya taleplere halel getirmeyecektir.¹⁴²

Maddenin i bendinde çarter süresinin tam bir Raporlama Dönemini kapsamaması halinde, çartererin, donatana “FuelEU Maritime Yönetmeliği” uyarınca herhangi bir Uyumluluk Bakiyesini bankaya yatırmaları (to bank) veya birleştirmeleri (pooling) talimatını verme hakkına sahip olduğu düzenlenmektedir. Donatan, çartererin talimatlarına uygun olarak söz konusu Raporlama Dönemi kapsamında oluşturulan herhangi bir Uyumluluk Bakiyesinin bankaya yatırılması veya birleştirilmesi (pooling) işlemlerini FuelEU Veritabanına kaydedecektir; ancak bu talimatların Donatana Doğrulama Döneminin 30 Nisan tarihinden en geç [X**]¹⁴³ gün önce ulaşması gerekmektedir. Çartererler, bu bent kapsamında bu tür talimatlar sonucunda ortaya çıkabilecek her türlü yükümlülük veya masraftan sorumlu olacaklardır.¹⁴⁴

Maddenin j bendinde Çartererlerin, çarter süresi en az iki ardışık Raporlama Dönemini kapsıyorsa, bir sonraki Raporlama Dönemi tamamen Kira Dönemi içinde kalmak koşuluyla, donatana bir sonraki Raporlama Döneminden borçlanma (to borrow) talimatı verme hakkına sahip oldukları hüküm altına alınmaktadır. Donatan, çartererlerin talimatlarına uygun olarak, bu talimatların Doğrulama Döneminin 30 Nisan tarihinden en geç [X**]¹⁴⁵ gün önce donatana ulaşması koşuluyla, herhangi bir borçlanmayı FuelEU Veritabanına kaydedeceği de ifade edilmektedir.¹⁴⁶

improvement from the Surcharge(s) provided that a Surcharge(s) has been paid by the Charterers on a monthly/per Voyage basis within that specific Reporting Period. The Owners shall reimburse the Charterers within seven (7) days of the written notification of the aggregated Compliance Balance.

¹⁴² (h) If the Charterers fail to pay the Surcharge(s) in accordance with subclause (f), the Owners shall, by giving the Charterers five (5) days' notice, have the right to suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party until such time as payment of the Surcharge(s) are received in full by the Owners. The Owners' right to suspend performance under this subclause shall be without prejudice to any other rights or claims they may have against the Charterers under this Charter Party.

¹⁴³ Gün sayısı girilmemişse, varsayılan değer yedi (7) gündür.

¹⁴⁴ (i) If the Charter Period covers a complete Reporting Period, the Charterers shall have the right to instruct the Owners to bank or pool any Compliance Balance in accordance with FuelEU Maritime. The Owners shall register in the FuelEU Database any banking or pooling of any Compliance Balance generated under that Reporting Period in accordance with the Charterers' instructions, provided that such instructions are received by the Owners no later than [X**] days prior to 30 April of a Verification Period. The Charterers shall be responsible for any liability or costs arising as a consequence of such instructions.

¹⁴⁵ Gün sayısı girilmemişse, varsayılan değer yedi (7) gündür.

¹⁴⁶ (j) If the Charter Period covers at least two consecutive Reporting Periods, the Charterers shall have the right to instruct the Owners to borrow from the following Reporting Period provided the following Reporting Period falls entirely within the Charter Period. The Owners shall register in the FuelEU Database any borrowing in accordance with the Charterers' instructions, provided such instructions are received by the Owners no later than [X**] days prior to 30 April of a Verification Period.

K bendinde ise chartererin (i) ve (j) bentleri uyarınca ödünç alma (to borrow) veya birleştirme (to pool) talimatının, geminin ilgili Raporlama Dönemi için negatif Uyumluluk Bakiyesini azaltması veya ortadan kaldırması halinde ve chartererin bir veya daha fazla ek ücret ödemiş olması koşuluyla, donatanın, charterera, ilgili Raporlama Dönemi için ödenen son ek ücret ile o Raporlama Dönemi için FuelEU Cezası arasındaki farka eşdeğer bir tutarı, FuelEU Uyumluluk Belgesi'nin alınmasından itibaren en geç [X**]¹⁴⁷ gün içinde geri ödeyeceği belirtilmektedir.¹⁴⁸

I bendinde ise charter süresi en az iki ardışık Raporlama Dönemini kapsıyorsa ve gemi, yeniden teslimattan önceki charter süresi boyunca son iki ardışık tam Raporlama Dönemi veya daha fazlası için negatif Uyumluluk Bakiyesine sahipse, chartererin, yeniden teslimat sırasında, ceza olarak değil (ödenen herhangi bir Ek Ücrete ek olarak) tazminat olarak donatana ... (*kararlaştırılan miktar*) tutarında ödeme yapacağı, charterer ve donatanın, bu tutarın, FuelEU Maritime uyarınca yeniden teslimattan sonra donatanın FuelEU çarpanına maruz kalacağı gelecekteki tutarın meşru ve adil bir tahmini olduğunu kabul edecekleri düzenlenmektedir.¹⁴⁹ Ancak bendin başında para birimi ve tutar girilmemişse, bu bendin uygulanmayacağı ifade edilmektedir.¹⁵⁰

M bendinde herhangi bir Raporlama Dönemi için charter süresi boyunca oluşan toplam Uyumluluk Bakiyesi pozitif ise, donatanın, charterera, ilgili Doğrulama Dönemi'nin 30 Haziran'ından itibaren veya yeniden teslimattan sonra (hangisi daha erkense) [X**]¹⁵¹ gün içinde, pozitif Uyumluluk Bakiyesi'nin (herhangi bir banka ve/veya havuzlama işleminden sonra kalan) ton başına ... (*kararlaştırılan miktar*) tutarında bir tutar ödeyeceği belirtilmektedir.¹⁵² Ancak bendin başında para birimi ve tutar girilmemişse, bu bendin uygulanmayacağı ifade edilmektedir.¹⁵³

¹⁴⁷ Gün sayısı girilmemişse, varsayılan değer yedi (7) gündür.

¹⁴⁸ (k) *If the Charterers' instruction to borrow or pool pursuant to subclauses (i) and (j) reduces or eliminates the Vessel's negative Compliance Balance for that Reporting Period, and provided that the Charterers have paid a Surcharge(s), the Owners shall reimburse the Charterers a sum equivalent to the difference between the final Surcharge paid for the relevant Reporting Period and the FuelEU Penalty for that Reporting Period, no later than [X**] days after receipt of the FuelEU Document of Compliance.*

¹⁴⁹ (l) ****If the Charter Period covers at least two consecutive Reporting Periods, and the Vessel has a negative Compliance Balance for the last two consecutive complete Reporting Periods or more during the Charter Period prior to redelivery, the Charterers shall pay to the Owners upon redelivery, by way of liquidated damages and not as a penalty (in addition to any Surcharge(s) paid), the sum of [insert currency and amount]. The Charterers and the Owners agree this sum is a legitimate and fair estimate of the Owners' future exposure to the FuelEU multiplier after redelivery in accordance with FuelEU Maritime.*

¹⁵⁰ *If currency and amount are not inserted in subclauses (l) and/or (m), then those subclause(s) shall not apply.*

¹⁵¹ Gün sayısı girilmemişse, varsayılan değer yedi (7) gündür.

¹⁵² (m) ****If the aggregated Compliance Balance incurred during the Charter Period for any Reporting Period is positive, the Owners will pay the Charterers a sum equal to [insert currency and amount] per tonne of CO2 equivalent of positive Compliance Balance (remaining after any banking and/or pooling) up to a maximum of [insert currency and amount] within [X**] days after 30 June of the corresponding Verification Period or upon redelivery (whichever is earlier).*

¹⁵³ *If currency and amount are not inserted in subclauses (l) and/or (m), then those subclause(s) shall not apply.*

Tarafların (i), (j), (k) ve (m) alt maddelerinde belirtilen hak ve yükümlülüklerinin, Taraflar FuelEU Maritime kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmedikçe veya yerine getirene kadar, bu Çarter Sözleşmesi'nin sona ermesinden veya feshedilmesinden sonra da geçerli kalacağını açıkça kabul edildiği ise n bendinde düzenlenmektedir.¹⁵⁴

Klozun o bendi yalnızca konteyner gemileri ve yolcu gemileri için geçerli olup,¹⁵⁵ çarter süresi 1 Ocak 2030'dan sonra da devam ederse, donatanın, geminin kıyı güç kaynağına bağlanacak şekilde her türlü donanıma sahip olmasını ve geminin FuelEU Maritime uyarınca kıyı güç kaynağına bağlanmak zorunda olduğunu ve uğrak limanının gerekli tesislere sahip olduğu rıhtımdaki tüm elektrik ihtiyacını karşılamak üzere kullanılmasını sağlayacağını düzenlemektedir. Bu gibi durumlarda, çarterer, aşağıdaki koşullar sağlandığı takdirde, Geminin rıhtımdaki elektrik ihtiyacı için kullanılan elektriğin ücretini ödeyecektir: (i) Gemi, kargo operasyonları veya çartererin diğer işleri için demirli olmalıdır; (ii) Gemi, kiralanmamış olmalıdır; ve (iii) bu elektrik, kesinlikle donatana atfedilebilecek amaçlar için tüketilmemelidir.¹⁵⁶

SONUÇ

Giriş bölümünde de belirttiğimiz üzere dünya ticaretinin %90'ı deniz taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bu yüksek hacme rağmen deniz taşımacılığı toplam karbon emisyonlarının yaklaşık %3'ünü oluşturmaktadır. Oran düşüktür ancak karbondan arınmaya ilişkin olumlu sonuç verecek tüm tedbirlerin desteklenmesi gerektiği gibi deniz taşımacılığının karbondan arındırılması yolunda atılan adımların ve alınan kararların da desteklenmesi gerektiği düşünülmektedir.

Fakat alınan bu kararların, getirilen yükümlülüklerin ve bunlara uyulmaması halinde uygulanacak yaptırımların denizcilik faaliyeti dikkate alınarak hakkaniyetli bir şekilde düzenlenmesi ve dağıtılması gerektiğine inanılmaktadır.

Ele alınan tüm düzenlemeler özellikle “time charter” sözleşmeleri açısından değerlendirildiğinde yakıt alımı, izlenecek rota, geminin hızı gibi, donatanın çoğunlukla müdahale imkânı olmayan konulardan doğan sorumluluğa donatanın katlanması beklenmektedir. Bu da adaletsiz bir uygulama ortaya koymaktadır.

¹⁵⁴ (n) It is expressly agreed that the rights and obligations of the Parties set out in subclauses (i), (j), (k) and (m) shall survive the expiration or termination of this Charter Party unless or until the Parties have fulfilled or satisfied their respective obligations under FuelEU Maritime.

¹⁵⁵ Subclause (o) is only applicable to container vessels and passenger vessels.

¹⁵⁶ (o) **** If the Charter Period continues beyond 1 January 2030, the Owners shall ensure that the Vessel is in every way fitted to connect to onshore power supply and use it for all the Vessel's electrical power demand at berth where the Vessel is obliged to connect to on-shore power supply in accordance with FuelEU Maritime and where the port of call has the requisite facilities. In such cases, the Charterers shall pay for the electricity used for the Vessel's power demand at berth provided: (i) the Vessel is moored for cargo operations or other employment of the Charterers; (ii) the Vessel is not off-hire; and (iii) such electricity is not consumed for purposes which are strictly attributable to the Owners.

Bu duruma ilişkin olarak, yasa koyucular ise donatanı yalnız bırakmakta ve ilgililerle sözleşme yaparken istenen karbon değerlerini dikkate alarak kendilerini koruyan hükümlere yer vermelerini tavsiye etmektedirler. Ancak serbest piyasa ekonomisinde charterer bulmak için çaba sarf eden donatan kendini koruyan hükümleri ona dayatamamaktadır. Donatanın bu şekilde ağır sorumluluk altında yalnız bırakılmaması gerekmektedir. Mevzuat uyarınca donatanın üzerine yüklenen sorumluluğunu yansıtmaması için önerilen tek çözüm sözleşme yapması ve sorumluluğunu charterera bırakması da olmamalıdır.

Bu konuda istenen karbon değerlere ulaşılabilmesi halinde sorumluluğu ispat edilen chartereri de donatan ile birlikte müteselsilen sorumlu tutan hükümlere yer verilmesinin daha adil bir çözüm olacağı düşünülmektedir. Ayrıca chartererların da geçmiş cezalarının olup olmadığının liman devletleri tarafından sorgulanmasına imkan veren, donatanların çalışacakları chartererları karbon konusundaki geçmiş sicillerini araştırarak kontrol edebilmelerine ve ona göre çalışmaya karar vermelerine olanak sağlayacak sistemlerin oluşturulması durumunda hem amaçlanan hedeflerin daha verimli gerçekleşeceği, hem donatanın rahatlayacağı hem de geminin batması, donatanın iflas etmesi gibi durumlarda donatandan tahsil imkânı kalmayan cezaların da tahsil edilebilme ihtimali doğacağı düşünülmektedir.

Düzenlemeler çok yenidir. Henüz sonuçları ortaya çıkmamıştır. 2026'nın ikinci yarısından sonra ilk sonuçlar ortaya çıkacaktır. Donatanların uygulamalarının sonuçlarını görmeleri, zararları doğmuşsa bunun miktarını anlamaları da zaman alacaktır. Nitekim hedeflenen değerleri karşılayamayan donatanlara yaptırımlar uygulanması birkaç yıl sonra olacaktır. Yaptırımlar ortaya çıktıkça donatanlar da bu düzenlemelere uyulmamasının sonuçlarını fark edecek ve geminin istenen karbon değerlerine ulaşmasına engel olacak karar almaları durumuna ilişkin kendilerini koruyacak maddeleri chartererlara kabul ettirebileceklerdir. Bu hükümleri kabul ettiremeyen donatanlar ya mevzuatın gereklerini karşılayan nitelikteki gemilere yönelecekler ya da piyasadan silineceklerdir.

Düzenlemelerde birçok eksiklik ve eleştirilecek husus bulunmaktadır. Ancak bu eleştirilerin büyük kısmının sebebi düzenlemelerin halihazırdaki belirsizliğidir. Örneğin konuya ilişkin sorunlar bölümünde yer verildiği üzere, raporlama döneminin ortasında yapılan gemi satışlarında alıcı ve satıcı arasında karbon mevzuatına özellikle uyumsuzluk gösteren gemiye ceza uygulanacağını düzenleyen FuelEU'ya ilişkin yükümlülüklerin nasıl adil dağıtılacağı hususu belirsizdir. Bu gibi belirsizliklerin giderilmesinin uygulamaya bırakılması gerektiği düşünülmektedir. Gemi satışlarında satıcı ve alıcı bu konuda yasa koyucular tarafından getirilecek düzenlemelere ihtiyaç olmaksızın kendilerini koruyan hükümleri kendileri oluşturabilirler. Gemi satış sözleşmelerine karbon mevzuatına ilişkin madde eklenerek, tarafların bu mevzuatın so-

rumluluğunu birlikte üstlenmeleri sağlanabilir. Ayrıca satıcının raporlama döneminden geminin teslim anına kadar olan dönemdeki karbon verilerini onaylatıp, istendiği takdirde geçmiş yılların verileri ile alıcıya teslim etmesi ve FuelEU düzenlemesine ilişkin olarak geçmişte ödünç alma (borrowing) uygulamasına ve sair sonradan alıcının zararına sebep olabilecek uygulamalara başvurmadığına ilişkin taahhüt içeren hükümler konulması da istenebilir.

Zamanla yürürlüğe giren sistemin gemiler ve dolayısıyla donatan üzerindeki sonuçları ortaya çıkmaya başladıkça yaşanan olumsuzluklar doğrultusunda uygulamanın kendi tedbirlerini alarak sorunların bir kısmını ortadan kaldıracakı düşünülmektedir. Ortadan kalkmayan sorunların saptanarak sistemde yapılacak değişiklikler ve ek düzenlemelerle aksaklıkların giderileceğine inanılmaktadır.

Son olarak Türkiye’de de konuya ilişkin mevzuat oluşturulmaya başlanmış olup, başta İklim Kanunu olmak üzere, Limanlar Kanunu’na eklenen ek madde 2 de yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Ancak bu düzenlemelerde oluşturulan sistemleri ortaya koyacak Yönetmelik ve tebliğlerin hazırlanması beklenmektedir. Söz konusu düzenlemeleri tamamlayan mevzuat hazırlanırken oluşturulacak sistemin uygulanması için alt yapı çalışmalarının da uyumlu şekilde yürütülmesi gerekmektedir. Bu dönem zarfında da karbon mevzuatının gereklerini yerine getiremeyecek çok sayıda geminin deniz taşımacılığından çıkartılmak zorunda kalınacağı ve mevzuata uyumlu yeni inşa gemilere yönelineceği dikkate alınarak modern gemi dizaynına önem verilerek gemi inşa sektörüne ağırlık verilmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu süreçte de AB uygulamasının yakından takip edilerek düzenlemelerinde aksayan hususların Türkiye’de giderilerek mevzuatın bu şekilde hazırlanarak yürürlüğe konması gerektiği düşünülmektedir.

KISALTMALAR LİSTESİ

AEA (EEA):	Avrupa Ekonomik Alanı - <i>European Economic Area</i>
BDN	: Bunker Delivery Note - <i>Yakıt Teslimat Notları</i>
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council - <i>Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi</i>
CII	: Carbon Intensity Indicator - <i>Karbon Yoğunluğu Göstergesi</i>
C/P	: Charterparty - <i>Çarterparti</i>
DCS	: Data Collection System - <i>Veri Toplama Sistemi</i>
DoC	: Document of Compliance - <i>Uygunluk Belgesi</i>
EDN	: Electric Delivery Note - <i>Elektrik Teslimat Notları</i>
EEDI	: Energy Efficiency Design Index - <i>Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi</i>
EEEXI	: Energy Efficiency Existing Ship Index - <i>Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi</i>
EU ETS	: European Union Emissions Trading System for Shipping - <i>Avrupa Birliği Nakliye için Emisyon Ticareti Sistemi</i>
EU MRV	: European Union Monitoring, Reporting and Verification (System) - <i>Avrupa Birliği İzleme, Raporlama ve Doğrulama (Sistemi)</i>
FuelEU	: Fuel European Union Regulation - <i>Avrupa Birliği Yakıt Yönetmeliği</i>
GHG	: Green House Gas - <i>Sera Gazı</i>
IAPP	: International Air Pollution Prevention - <i>Uluslararası Hava Kirliliği Önleme</i>
IMO	: International Maritime Organisation - <i>Uluslararası Denizcilik Örgütü</i>
ISM	: International Safety Management - <i>Uluslararası Güvenli Yönetim</i>
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships- <i>Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme</i>
MEPC	: Marine Environment Protection Committee - <i>Deniz Çevresini Koruma Komitesi</i>
OPS	: On Shore Power Supply - <i>Kara Güç Kaynağı</i>
RFNBO	: Renewable Fuels of Non-Biological Origin - <i>Biyolojik Olmayan Kaynaklı Yenilenebilir Yakıtlar</i>
SEEMP	: Ship Energy Efficiency Management Plan - <i>Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı</i>
SoC	: Statement of Compliance - <i>Uygunluk Beyanı</i>

KAYNAKÇA

- BAŞOĞLU, Başak**, *Çevre Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2016.
- ILGIN, Sezer**, *Deniz Ticaretinde Chartering ve Hukuku*, Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğt. Mrk. K.'lığı Öğretim Başkanlığı Yayınları, 24, 1988.
- ILGIN, Sezer**, *Deniz Hukuku II, Deniz Özel Hukuku*, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 2008.
- KANER, İnci**, *Deniz Ticaret Hukuku I-II*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2019.
- KARA, Hacı**, *Deniz Ticareti Hukuku*, On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul 2020.
- SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticaret Hukuku*, Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım A.Ş. 2. Bası, İstanbul 2012.
- SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku I*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022.
- SÖZER, Bülent**, *Unmanned Ships and The Law*, informa law from Routledge, 2024.
- TOLUNER, Sevin**, *Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi*, Beta, İstanbul 1996.
- TOPSOY, Fevzi**, *Deniz Ticaret Hukuku I*, Legal Yayıncılık 2020.
- ÜLGENER, Fehmi**, *Çarter Sözleşmeleri I (Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi)*, Der yayınları, İstanbul, 2017.
- ÜLGENER, Fehmi**, *Çarter Sözleşmeleri II (Zaman Çarteri Sözleşmeleri)*, Der Yayınları, İstanbul, 2017.
- ÜLGENER, Fehmi**, *Sefer Çarterindeki Hukuki Gelişmeler ve GENCON 22*, Der Yayınları, İstanbul 20925.
- YAZICIOĞLU, Emine**, *Kender Çetingil Deniz Ticaret Hukuku*, Filiz Kitabevi, Gözden Geçirilmiş Onaltıncı Bası, İstanbul 2020.

Makaleler

- DOĞAN ŞAHİNLER, Duygu / KALINCA, Şevval.**, *Karbon Emisyon Regülasyonlarının Deniz Taşımacılığına Etkisi ve Hukuki Yansımaları*, 30.4.2025. <https://kilinclaw.com.tr/karbon-emisyon-regulasyonlari-deniz-tasimaciligina-etkisi-ve-hukuki-yansimalari/>.
- MİLLET Yeşim / FİDAN, Yahya / AKOĞLU, Nagehan**, “Ticari Gemilerden Kaynaklanan Karbon Emisyonları Üzerine Bir Araştırma”, *Ekonomik İşletme ve Yönetim Dergisi*, Cilt: 5, S: 2, (223-242).

Tezler

- TOPALOĞLU, Harun**, *Ticari Gemilerin Karbondioksit Emisyon Etkilerinin Değerlendirilmesi ve Analizi*, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü, Mayıs 2013.

İnternet Kaynakları

<https://armatorlerbirligi.org>

<https://www.bimco.org>

<https://cdniys.tarimorman.gov.tr>
<https://wwwcdn.imo.org>
<https://cevre.ibb.istanbul>
<https://www.clarksons.com>
<https://www.classnk.or.jp>
<https://www.clydeco.com>
<https://climate.ec.europa.eu>
<https://www.consilium.europa.eu>
<https://www.dnv.com/>
<https://www.emsa.europa.eu/thetis-mrv.html>
<https://greenly.earth/>
<https://havakalitesi.ibb.gov.tr>
<https://iklim.gov.tr>
<https://www.iklimhaber.org>
<https://www.imo.org>
<https://www.lr.org/>
<https://normecverifavia.com>
<https://www.oldendorff.com>
<https://proseadure.com>
<https://science.nasa.gov>
<https://sozluk.gov.tr/>
<https://transport.ec.europa.eu>
www.wfw.com
<https://yesilbuyume.org>
<https://yesilturkiye.org>

Otonom Gemiler: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Üzerine İnceleme^(*)

Unmanned Ships: A Study on the United Nations Convention on the Law of the Sea

Pınar Yiğit^(**)

Öz

Bu çalışma, otonom gemilerin ortaya çıkışıyla birlikte Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) insan merkezli normatif yapısının ne ölçüde uygulanabilirliğini koruduğunu incelemektedir. Sözleşme ile gemi; bayrak Devleti sorumluluğu, etkin kontrol ve denizde yardım yükümlülüğü gibi temel kavramlarının, gemide kaptan ve mürettebatın fiili varlığını esas alan klasik denizcilik anlayışı üzerine kurulmuştur. Otonom gemilerde gemi yönetiminin algoritmik sistemler veya kıyıdaki kontrol merkezleri aracılığıyla yürütülmesi, bu varsayımları doğrudan sorgular hâle getirmektedir. Çalışmada, BMDHS hükümlerinin otonom gemilere yorum yoluyla uygulanıp uygulanamayacağı, Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 31. maddesinde öngörülen lafzî, bağlamsal ve teleolojik yorum ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Yorum yolunun sınırlı bir uyarlama imkânı sunduğu, ancak özellikle sorumluluğun atfedilmesi ve insan unsuruna dayalı yükümlülükler bakımından yapısal boşlukları tamamen gideremediği sonucuna ulaşılmaktadır. Ayrıca, BMDHS'nin değiştirilmesi veya güncellenmesinin hukuken mümkün olmakla birlikte, mevcut uluslararası hukuk pratiği ve devletlerin tutumu dikkate alındığında kısa vadede gerçekçi bir çözüm sunmadığı ortaya konulmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Otonom Gemiler, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Bayrak Devleti Sorumluluğu, Etkin Kontrol, Teleolojik Yorum.

Abstract

This study examines to what extent the human-centred normative structure of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) remains applicable following the emergence of autonomous ships. Under the Convention, core concepts such as the notion of a ship, flag State responsibility, effective control and the duty to render assistance at sea are constructed upon the traditional maritime paradigm that presupposes the physical presence of a master and crew on board the vessel. The operation of autonomous ships through algorithmic systems or shore-based control centres directly calls these assumptions into question. The study assesses whether the provisions of UNCLOS can be applied to autonomous ships through interpretation, within the framework of the literal, contextual and teleological principles of interpretation set out in Article 31 of the Vienna Convention on the Law of

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir.

Makale Geliş Tarihi: 16.12.2025 - Makale Kabul Tarihi: 02.01.2026.

^(**) 33. Asliye Hukuk Mahkemesi Hakimi, İstanbul Anadolu Adliyesi, İstanbul - Türkiye,
E-posta: ygtpinar92@gmail.com,
Orcid: 0009-0007-3554-893X.

Treaties. It concludes that interpretation offers only a limited possibility of adaptation and is unable to fully eliminate the structural gaps that arise, particularly with regard to the attribution of responsibility and obligations based on the human element. Furthermore, although the amendment or revision of UNCLOS is legally possible, it is demonstrated that such an approach does not constitute a realistic solution in the short term, given current international legal practice and the positions adopted by States.

Keywords

Autonomous Ships, United Nations Convention on the Law of the Sea, Flag State Responsibility, Effective Control, Teleological Interpretation.

I. GİRİŞ

Deniz taşımacılığı, tarihsel olarak insanın bilgi, deneyim ve öngörüsüne dayalı bir faaliyet alanı olarak gelişmiştir. Gemi sevk ve idaresinin, kaptan ve mürettebat eliyle yürütülmesi, yalnızca fiili bir gereklilik değil, aynı zamanda uluslararası deniz hukukunun normatif kurgusunun da temel dayanağını oluşturmuştur. Gemi, seyrüsefer, sorumluluk ve denetim kavramları, uzun yıllar boyunca insan varlığını zorunlu kabul eden bir anlayışla düzenlenmiştir.

Yirmi birinci yüzyılda ise deniz taşımacılığı, dijitalleşme ve yapay zekâ temelli otomasyonun etkisiyle köklü bir dönüşüm sürecine girmiştir. Dijitalleşme ve yapay zekâ temelli otomasyon teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte, gemi yönetiminin insanın fiziksel varlığından bağımsız olarak yürütülebildiği yeni bir seyrüsefer modeli ortaya çıkmıştır. Otonom gemiler, denizcilik faaliyetlerinin icrasında insan unsurunu ikincil hatta tamamen devre dışı bırakan bir yapıyı temsil etmektedir. Bu durum, mevcut hukuki düzenlemelerin dayandığı temel varsayımların sorgulanmasını zorunlu kılmaktadır.

Uluslararası deniz hukukunun temel metni olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Law of the Sea / BMDHS*), denizlerin hukuki statüsünü belirleyen kapsamlı bir çerçeve sunmaktadır. Ancak hazırlanış dönemi itibarıyla otonom seyrüsefer olgusunu öngörmediği kabul edilmektedir. Sözleşme hükümleri incelendiğinde, bayrak Devleti sorumluluğu, etkin kontrol, yardım yükümlülüğü ve korsanlık gibi temel kavramların, gemide bulunan kaptan ve mürettebat aracılığıyla işletilen klasik denizcilik modelini esas aldığı görülmektedir. Bu durum, otonom gemilerin fiilen deniz taşımacılığına dâhil olmasıyla birlikte BMDHS'nin uygulanabilirliği konusunda ciddi hukuki tartışmaları gündeme getirmektedir.

Bu çalışma, otonom gemilerin BMDHS karşısındaki hukuki durumunu, Sözleşme'nin insan merkezli yapısı çerçevesinde incelemeyi amaçlamaktadır. Bu kapsamda, gemi kavramının otonom seyrüsefer bakımından anlamı, bayrak Devleti ilkesi ve gerçek bağ, denizde yardım yükümlülüğü gibi temel alanlarda ortaya çıkan normatif boşluklar değerlendirilmeye çalışılmış, BMDHS hükümlerinin otonom gemilere yorum yoluyla uygulanıp uygulanamayacağı, Viyana Antlaşmalar Hukuku

Sözleşmesi'nin 31. maddesinde öngörülen genel yorum kuralları ışığında ele alınmış, BMDHS'nin değiştirilip değiştirilemeyeceği değerlendirilmiş ve son olarak da uluslararası örgütlerin teknik ve düzenleyici faaliyetlerinin BMDHS çerçevesindeki hukuki sınırları da değerlendirilmiştir.

II. BMDHS'NİN İNSAN MERKEZLİ YAPISI ÇERÇEVESİNDE OTONOM GEMİLER

A. Gemi ve Otonom Gemi

Geminin tanımı ile ilgili uluslararası alanda tanım birliği sağlanabilmiş değildir.¹ Gemi ile ilgili doktrinde yapılan tanımlamaların ise aracının denizde taşımaya elverişli nitelikte olması kavramı etrafında şekillendiği görülmektedir.² Bu elverişlilik ise çoğunlukla geminin sevk ve idaresi sırasında insanın fiziksel varlığına, öngörüsüne ve karar verme kapasitesine bağlanmaktadır.³

Otonom gemiler insan hatalarını ortadan kaldırmak, kazaları azaltmak, riskleri en aza indirmek, sigorta maliyetlerini azaltmak, lojistik maliyetlerini düşürmek amaçları nedeniyle geliştirilmiştir. Otonom gemilerin tanımı birçok kuruluş tarafından yapılmaya çalışılmışsa da henüz ulusal ve uluslararası alanda tanım birliği sağlanabilmiş değildir.⁴ Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization/IMO*), “*Maritime Autonomous Surface Ship (MASS, Otonom Deniz Yüzey Gemileri)*”⁵ kavramını geliştirmiştir. IMO'ya göre MASS, “*gemi fonksiyonlarının bir kısmı veya tamamı, belirli bir düzeyde insan müdahalesi olmaksızın gerçekleştirilebilen gemilerdir.*”⁶ Bu kavram dışında doktrinde insansız gemi (*unmanned ship*),⁷

¹ Geminin tanımının 20 temel denizcilik sözleşmesinde bulunmadığına ilişkin rapora bkz. <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Letter-to-Presidents-of-NMLAs-re-IWG-on-Vessel-Nomenclature-080316.pdf> (13.12.2025 E.T.).

² Seferi elverişlilik kavramının denizcilik sektörünün en temel kavramlarından birisi olduğuna ilişkin açıklamaya bkz. **YILMAZ, Mustafa**, *Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu*, 1, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2022, s. 161; **GIRVIN, Stephen**, “*The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer*”, https://law.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/04/019_2017_Stephen-Girvin-CML.pdf, s. 1 (06.12.2025 E.T.); **STEVENSON, Frank**, “*Seaworthiness and Good Seamanship In The Age Of Autonomous Vessels*”, *Autonomous Ships and the Law*, Henrik Ringbom, Erik Røsæg, Trond Solvang (ed), Routledge, London - New York, 2021, s. 243-260, s. 244.

³ **CİĞER, Selim**, “*Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO'nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler*”, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/4623995> (06.12.2025 E.T.), s. 1160; **RINGBOM, Henrik / COLLIN, Felix**, “*Terminology and Concepts*”, *Autonomous Ships and the Law*, Henrik Ringbom, Erik Røsæg, Trond Solvang (ed), Routledge, London - New York, 2021, s. 7-20, s. 7.

⁴ Çalışma boyunca otonom gemi kavramı kullanılacaktır.

⁵ **YILMAZ**, s. 37.

⁶ **YILMAZ**, s. 37; **SÖZER, Bülent**, *Unmanned Ships And The Law*, Informa Law from Routledge, London-New York 2024, s. 28; **RINGBOM, Henrik**, “*Developments, Challenges, and Prospects at the IMO*”, *Autonomous Ships and the Law*, Henrik Ringbom, Erik Røsæg, Trond Solvang (ed), Routledge, London - New York, 2021, s. 56-68, ss. 57.

⁷ **YILMAZ**, s. 40; **SÖZER, Bülent**, “*Mürettebatsız Gemiler (Unmanned Ships)*”, *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalarında*

kendini sevk eden gemi (*self-steering ship*)⁸ ile akıllı gemi (*smart ship*)⁹ kavramları da tercih edilmektedir.¹⁰

Deniz hukukunun temel kaynağı olan BMDHS,¹¹ deniz yetki alanlarının belirlenmesinden deniz çevresinin korunmasına kadar geniş bir düzenleme alanı içermektedir. BMHDS’de gemiler, ticaret gemileri ve savaş gemileri olmak üzere iki temel kategoriye ayrılmaktadır. Sözleşmeye göre savaş gemileri, ilgili devletin silahlı kuvvetleri tarafından yönetilmelidir. Bu nedenle otonom gemilerin savaş gemisi olamayacağı kabul edilmektedir.¹²

Sözleşmede ticaret gemisinin tanımının ne olduğuna ilişkin açık bir ifade bulunmamaktadır.¹³ Bununla birlikte Sözleşme’de gemi faaliyetlerine ilişkin kuralların büyük ölçüde insan unsurunu esas alan bir yapı üzerine inşa edildiği görülmektedir.¹⁴ Bu durum, BMDHS’nin hazırlandığı dönemin teknik ve operasyonel gerçekleri göz

Birden Çok Sigorta Sempozyumu, 18.01.2019, Serap Amasya(ed), Onikilevha Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul 2020, s. 43-59, s. 44; **ECE, Nur Jale**, “Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: GZFT Analizi ve Hukuki Boyutları”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/609370> (13.12.2025 E.T.), s. 281.

⁸ **YILMAZ**, s. 40; **SÖZER, Bülent**, “Mürettebatsız Gemiler (Self-Steering Ships)”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalılarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu, 18.01.2019, Serap Amasya (ed), Onikilevha Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul 2020, s. 61-74, s. 62; **SÖZER, Bülent**, “Mürettebatsız Gemiler (Unmanned Ships / Self-Steering Ships)”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuk Dergisi, 1, 1, Ankara Haziran 2022, s. 149-165, s. 150.

⁹ **YILMAZ**, s. 41; **YORULMAZ, Murat/KARABULUT, Kaan**, “Deniz Taşımacılığında Akıllı Gemiler: Gemi Kaptanlarının Bakışı”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1546230> (13.12.2025 E.T.), s. 40.

¹⁰ **YILMAZ**, s. 41; <https://comitemaritime.org/recent-work/> (E.T. 22.02.2025).

¹¹ BMDHS/Sözleşme kavramları makale boyunca kullanılacaktır. Sözleşmenin İngilizce metni ve taraf statülerine bkz. <https://treaties.un.org/> (01.12.2025 E.T.); Sözleşmenin Türkçe çevirisine bkz. **GÜNDÜZ, Aslan**, *Milletlerarası Hukuk Konu Anlatımı Temel Belgeler Örnek Kararlar*, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 6. Baskı, Beta Yayınları İstanbul, 2013, s. 220; 2022 yılı itibarıyla sözleşmeye 168 devletin taraf olduğuna ve Avrupa Birliği (AB)’nin de taraf olduğuna, Türkiye’nin sözleşmeye taraf olmadığına ilişkin açıklamaya bkz. **YILMAZ**, s. 80; **AKKUŞ, Berkant**, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Derin Deniz Yatağı Madencilik: Sorunlu Konular ve Değerlendirmeler”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3400824> (06.12.2025 E.T.).

¹² İnsansız savaş gemisinin, savaş gemisi olarak kabul edilemeyeceğine ilişkin görüşe bkz. **SÖZER**, *Unmanned Ships*, s. 139; **LOGCHEM, Van Youri**, “*International Law of the Sea and Autonomous Cargo ‘Vessels’*”, Artificial Intelligence and Autonomous Shipping Developing The International Legal Framework, Barış SOYER-Andrew TETTENBORN (ed), Oxford / New York, Hart Publishing, 2021, s. 25-62, s. 26; **YILMAZ**, s. 81.

¹³ **YILMAZ**, s. 81; **SÖZER**, *Unmanned Ships*, s. 136; **LOGCHEM**, s. 31; Fransız Kanunlarında gemide mürettebat bulundurulması gerektiği kabul edildiğinden mürettebat bulundurmayan otonom gemilerin gemi sayılmasının güç olduğuna ilişkin açıklamaya bkz. **DEAN, Paul and CLACK, Henry**, “*Autonomous Shipping and Maritime Law*, New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, Barış SOYER-Andrew TETTENBORN (ed), London and New York, Informa Law from Routledge 2020, 67-89, s. 72; Fransız Hukuku’na göre mürettebatsız olarak işletilen deniz araçlarının gemi sayılacağına ilişkin açıklamaya bkz. <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000044204366/2021-10-15/> (06.12.2025 E.T.); **ÇİĞER**, “IMO’nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler”, s. 1160.

¹⁴ **SÖZER**, *Unmanned Ships*, s. 141; **AKHAN, Mustafa Miraç**, *Otonom Gemilerde Gemi Adamları ve Özellikle Kaptan*, Yüksek Lisans Tezi, Türk-Alman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2024, s. 35; **GÖZÜYEŞİL, Fevzi Fırat**, “Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1778277> (01.12.2025 E.T.); **LOGCHEM**, s. 31.

önünde bulundurulduğunda şaşırtıcı değildir. Zira sözleşme tasarlanırken gemi yönetiminde kaptanın otoritesi, mürettebatın fiziksel mevcudiyeti, insan öngörüsü ve deneyimi deniz emniyetinin vazgeçilmez unsurları olarak kabul edilmiştir.¹⁵ Bu yaklaşım, denizcilik faaliyetlerinin asırlar boyunca insan kontrolüne dayanmış olması sebebiyle, hukuki düzenlemelerin doğal bir yansımasıdır.¹⁶

Otonom gemilerin yürürlükte bulunan mevzuat yönünden Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (*International Maritime Organization/IMO*) benimsediği gemi kategorileri üzerinden tek tek inceleme yapılması birden fazla çalışmada yöntem olarak tercih edilmiş olsa da bu sınıflandırmanın otonom gemilerin deniz taşımacılığında hayata geçirilmesi için gereken esnek yapıya sahip olmadığı ileri sürülmektedir.¹⁷ Bu yaklaşım uyarınca işbu çalışmada bu sınıflandırma yapılmayarak BMDHS'nin bazı hükümlerinin otonom gemilere uygulanma kabiliyeti üzerinden inceleme yapılacaktır.

B. Bayrak Devleti İlkesi ve Gerçek Bağ

BMDHS "91. maddesinde"¹⁸ devletlerin, gemilere tabiiyet verilmesi, kendi ülkesinde gemi siciline kaydedilmesi ile gemilerin bayrak çekme hakkına ilişkin şartlar düzenleme altına alınmıştır. BMDHS bayrak Devleti ilkesi ile gemi üzerinde etkin kontrol (*effective control*) sağlanmasını zorunlu kılmaktadır. Bu zorunluluk da Sözleşmenin insanı merkeze alan yapısının bir sonucudur.¹⁹

BMDHS'nin insanı merkezine alan yapısının en açık biçimde görüldüğü alanlardan biri Sözleşme'nin "94. maddesinde"²⁰ düzenleme altına alınan bayrak Devleti sorumluluğudur.²¹ Sözleşmenin 94. maddesi, her devletin kendi bayrağını taşıyan gemilerin yönetimi, emniyeti ve seyrüseferi üzerinde etkin kontrolü tesis etmesini zorunlu kılar.²² Bu hüküm ile devlet, bayrak taşımaya yetkili kıldığı gemi üzerinde bir

¹⁵ UNCLOS'un düzenlendiği sırada mevcut olan gemiler düşünüldüğünde sözleşmenin geleneksel gemiler kapsamında kaleme alındığı, geleneksel gemilerde gemi adamı bulunmadan seyrüseferin gerçekleşmesinin mümkün olmadığı, maddenin içeriğine otonom gemileri dahil etmenin maddenin çok geniş şekilde yorumlanması sonucunu doğuracağına ilişkin görüşe bkz. **SÖZER**, *Unmanned Ships*, s. 136; **AKHAN**, s. 89; **LOGCHEM**, s. 31.

¹⁶ **SÖZER**, *Unmanned Ships*, s. 136; **LOGCHEM**, s. 31.

¹⁷ **ÇİĞER, Selim**, "Yeni Tıp Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO'nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler", <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/4623995> (06.12.2025 E.T.), s. 1160.

¹⁸ Sözleşmenin Gemilerin Tabiiyeti kenar başlıklı 91. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. **GÜNDÜZ**, s. 247.

¹⁹ **BAUGHEN, Simon**, "Who is the master now? Regulatory and Contractual Challenges of Unmanned Vessels", *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century*, Barış Soyer and Andrew Tettenborn (ed), London and New York, Informa Law from Routledge 2020, 129-147, s. 131.

²⁰ Sözleşmenin Bayrak Devletin Görevleri kenar başlıklı 94. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. **GÜNDÜZ**, s. 247.

²¹ **SÖZER**, *Unmanned Ships*, s. 140; **AKHAN**, s. 36; **DOĞAN**, s. 51; **AYDIN, Sadet**, "Otonom Gemilerin Deniz Kazalarındaki Hukuki Sorumluluklarının Değerlendirilmesi", *Yüksek Lisans Tezi*, İskenderun Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2023, s. 30; **LOGCHEM**, s. 46; **BAUGHEN**, "Who is the master now?", s. 132.

²² **GÜNDÜZ**, s. 247; **SÖZER**, *Unmanned Ships*, s. 140; **AKHAN**, s. 36; **DOĞAN**, s. 51; **AYDIN**, s. 30; **LOGCHEM**, s. 46.

tür fiili ve hukuki denetim sağlar. Ancak bu denetim, Sözleşme'nin yazıldığı dönem itibariyle, gemide fiziksel olarak bulunan bir kaptan ve mürettebat aracılığıyla yerine getirilen klasik bir yönetim modelini esas alır. Dolayısıyla etkin kontrol kavramı, gemi üzerindeki insan faaliyetleri yani kaptan ve gemi adamları üzerinden anlaşılmıştır.²³

Bayrak Devleti, kaptan ve mürettebat aracılığı ile gemi üzerinde icra yetkisini fiili olarak kullanmaktadır. Kaptanın gemi üzerindeki nihai otoritesi, seyrüseferden yük emniyetine, kolluk güçleri ile iletişim kurulmasından acil durum yönetimine kadar geniş bir alana yayılan yetki ve sorumluluklar içermektedir.²⁴ Aynı şekilde mürettebat da geminin güvenli yönetimi, vardiya düzeni, gözetim yükümlülüğü ve acil müdahale kapasitesinin temel unsuru olarak konumlandırılmıştır.²⁵ Kaptanın ve mürettebatın varlığı halinde bayrak Devleti gemi ile arasında gerçek bağ tesis etmiş olmaktadır. Bayrak Devleti ilkesi ile gemiler, münhasır ekonomik bölgede, açık denizlerde, karasularında ya da takımda sularında seyrüsefer özgürlüğü kapsamında sefer yapabilirler.²⁶

BMDHS'nin "98. maddesinde"²⁷ denizde seyrüsefer halinde iken başka bir gemide tehlike yaşanması durumunda bayrak Devletinin geminin kaptanını yardıma göndermek zorunda olduğunu düzenleme altına almıştır. Denizde tehlike anında yardım sağlama yükümlülüğü olarak ifade edilmektedir.²⁸ Bu maddeye göre bayrak Devleti, kaptanından, bulunduğu gemiye ve içindekilere zarar gelmeden yapabileceği ölçüde yardım etmesini istemelidir. Otonom geminin denizde tehlike anında yardım sağlama yükümlülüğünü nasıl yerine getireceği henüz açıklanabilmiş değildir.

Otonom gemilerde gemi yönetimi algoritmik sistemlere veya kıyıda/karada bulunan bir kontrol merkezine (Control Center/CC) bırakılmaktadır. Otonom gemi, bayrak Devleti ilkesinden yararlanan bir gemi olarak kabul edilecek midir? Gemide bulunmayan ancak gemiyi algoritmik sistemlerle ya da CC üzerinden yöneten kişiler vasıta ile yapılan seferlerde bayrak Devleti ile gemi arasında gerçek bağ nasıl tesis edilecektir? Denizde tehlike anında bayrak Devleti yardım yükümlülüğünü nasıl ye-

²³ SÖZER, *Unmanned Ships*, s. 140; AKHAN, s. 75; LOGCHEM, s. 46; DOĞAN, Melike Umay, *Otonom Gemilerin Deniz Taşımacılığındaki Hukuki Statüsü ve Sorumluluk Esasları*, Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2025, s. 51.

²⁴ YILMAZ, s. 259; HOOYDONK, Eric Van, "The Law of Unmanned Merchant Shipping - An Exploration", *The Journal of International Maritime Law*, 2014, Vol. 20, N. 3, 403-423, s. 412.

²⁵ DOĞAN, s. 52; AYDIN, s. 31; YILMAZ, s. 263; BAUGHEN, Simon / Tettenborn, Andrew, "International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels", *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping Developing The International Legal Framework*, Barış SOYER-Andrew TETTENBORN (ed), Oxford / New York, Hart Publishing, 2021, s. 7-24, s. 13.

²⁶ LOGCHEM, s. 46.

²⁷ Sözleşmenin Yardım Etme Görevi kenar başlıklı 98. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 248.

²⁸ LOGCHEM, s. 51; BAUGHEN, "Who is the master now?", s. 135.

rine getirecektir? Bayrak Devleti, otonom gemi üzerinde icra yetkisini kullanabilecek midir?

Otonom bir gemide kaptanın ve mürettebatın bulunmaması, kolluk ve emniyet otoriteleriyle iletişimin farklı yöntemlerle sağlanması, gözetim yükümlülüğünün insan yerine sensör sistemleri aracılığıyla yerine getirilmesi ve seyrüsefer kararlarının yapay zekâ tarafından verilmesi, BMDHS'nin varsayımlarını doğrudan sarsmaktadır.²⁹ Sözleşme'nin insan unsuruna atfettiği merkezi rol, otonom gemiler bakımından hem kavramsal hem de hukuki bir boşluk yaratmaktadır.³⁰

BMDHS'nin "101. maddesinde"³¹ deniz haydutluğu eylemi için özel bir geminin mürettebatı tarafından başka bir gemiye karşı açık denizlerdeki kişilere ve mallara yöneltilen eylemin korsanlık olarak tanımlandığı görülmektedir. Tamamen otonom gemiler aracılığı ile gerçekleştirilecek eylemin deniz haydutluğu olarak kabul edilmesi bu aşamada mümkün görünmemektedir.³² Bu maddenin geniş yorumlanmasının ceza hukukuna hâkim olan yasallık ilkesi ile çelişkiye neden olacağı bu nedenle otonom gemiler aracılığı ile korsanlık faaliyetinin yapılamayacağı kabul edilmektedir.³³

BMDHS'nin otonom seyrüsefer karşısındaki yetersizliği, sorumluluğun kime ait olacağı konusunda doğurduğu boşlukta da açıkça görülür.³⁴ Geleneksel düzende gemide meydana gelen bir ihlal genellikle kaptanın kusuru, mürettebatın ihmali davranışı veya donatanın gözetim eksikliği üzerinden değerlendirilir.³⁵ BMDHS'nin 211.³⁶ ve 217.³⁷ maddeleri uyarınca gemilerden kaynaklanan kirlenmelerde bayrak Devletin izlemesi gereken prosedür anlatılmaktadır. Ancak otonom gemilerde kararlar yazılım tarafından alındığında veya operasyon kıyıda bir CC'da yürütüldüğünde, BMDHS'nin gemi kaynaklı ihlal sorumluluğu kime yöneltileceği belirli değildir.³⁸ Otonom gemi için bayrak Devleti nasıl tespit edilecektir? Donatana göre mi, CC personeline göre mi, yazılım sağlayıcısına göre mi, yoksa algoritmanın kendisinin mi

²⁹ YILMAZ, s. 255; HOOYDONK, s. 409.

³⁰ LOGCHEM, s. 47.

³¹ Sözleşmenin Deniz Haydutluğunun Tarifi kenar başlıklı 101. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 249.

³² Bir geminin kontrolünün sanal yollarla ele geçirilmesinin Sözleşmenin 101.maddesi kapsamında kalmayacağı görüşüne bkz. BAUGHEN, "Who is the master now?", s. 145.

³³ PETRIG, Anna, "Autonomous Offender Ships and International Maritime Security Law", Autonomous Ships and the Law, Henrik RINGBOM, Erik RØSÆG and Trond SOLVANG (ed.), Routledge, 2021, 23-55, s. 27.

³⁴ COLLIN, Felix, "Unmanned Ships and Fault As The Basis Of Shipowner's Liability", Autonomous Ships and the Law, Henrik RINGBOM, Erik RØSÆG and Trond SOLVANG (ed.), Routledge, 2021, 85-97, s. 87.

³⁵ COLLIN, s. 87.

³⁶ Sözleşmenin Gemilerden Kaynaklanan Kirlenme kenar başlıklı 211. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 268.

³⁷ Sözleşmenin Bayrak Devleti Tarafından İcra Tedbirleri kenar başlıklı 217. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 270.

³⁸ COLLIN, s. 89.

sorumluluk üstlenmiş sayılacağı açıklanmamıştır.³⁹ BMDHS bu hususta da herhangi bir normatif rehberlik sunmamaktadır.

Sözleşmede gerçek bağı nasıl kurulacağına yönelik bir tanımlama yapılmamıştır. “Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi (*International Tribunal for the Law of the Sea, ITLOS*),⁴⁰ “*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*”⁴¹ davasında BMDHS’de gerçek bağa ilişkin maddede bilinçli olarak bağlayıcı bir açıklama yapılmadığı ve bayrak Devletin belirlenmesi sırasında esneklik tanındığı tespitinde bulunmuştur.⁴² Bu karar doğrultusunda bayrak Devleti, yükümlülüklerini fiili olarak yerine getirebiliyorsa gerçek bağ şartı sağlanmış kabul edilir.⁴³ Otonom gemiler söz konusu olduğunda bayrak Devleti ile otonom gemi arasında en yükseğinden sanal bağ bulunması halinde bayrak Devleti için gerçek bağın sağlanmış olacağı görüşü ileri sürülmektedir.⁴⁴

Tüm bu düzenlemeler ve açıklamalar bir arada değerlendirildiğinde, BMDHS’nin otonom gemilerin ortaya çıkışıyla birlikte derin bir kavramsal kırılma yaşadığı görülmektedir. Sözleşme, kapsamlı amaçlar ortaya koymasına rağmen, bu amaçlara ulaşmak için öngördüğü mekanizmaların tamamı insan davranışına ve icra kabiliyeti olan bayrak Devlete dayalıdır. Dolayısıyla otonom gemiler, BMDHS hükümlerinin temelindeki tarihsel varsayımı geçersiz kılmakta ve Sözleşme’nin mevcut haliyle yeni teknolojiye uygulanmasında yetersiz kaldığını göstermektedir.

III. OTONOM GEMİLER YÖNÜNDEN GERÇEKÇİ ÇÖZÜM ARAYIŞLARI

A. BMDHS’nin Teleolojik Yorumu Açısından Çözüm Arayışları: Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi M. 31 Çerçevesinde Bir Değerlendirme

BMDHS’nin otonom gemiler karşısında doğurduğu normatif boşluklar, Sözleşme hükümlerinin doğrudan uygulanmasıyla giderilemeyecek niteliktedir. Bununla birlikte, BMDHS’nin bağlayıcılığı ve uluslararası deniz hukukundaki merkezi rolü, otonom denizcilik bakımından ilk başvurulması gereken hukuki zemin olma niteliğini korumaktadır. Otonom gemilerin hukuki statüsünün belirlenmesinde BMDHS’nin Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi’nin (*VAHS*)⁴⁵ “31. maddesinde”⁴⁶ öngörülen

³⁹ COLLIN, s. 91.

⁴⁰ Mahkemenin resmi sitesi için bkz. <https://www.itlos.org/en/> (E.T. 12.12.2025).

⁴¹ Karar için bkz. <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2/> (E.T. 12.12.2025); YILMAZ, s. 256.

⁴² YILMAZ, s. 256; LOGCHEM, s. 47.

⁴³ ITLOS, M/V Saiga (No 2) davasında bayrak Devletin yükümlülüklerini fiilen yerine getirmesi gerektiğine yönelik karar verildiği açıklamasına bkz. LOGCHEM, s. 47; DOĞAN, s. 52; AKHAN, s. 75; gerçek bağın Sözleşme’de tanımlanmadığına ilişkin açıklamaya bkz. YILMAZ, s. 254.

⁴⁴ YILMAZ, s. 255; HOOYDONK, s. 409.

⁴⁵ Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi’nin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 66.

⁴⁶ VAHS’in Genel Yorum Kuralı kenar başlıklı 31. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 73.

genel yorum kuralları ışığında değerlendirilmesi gerektiği *Bülent Sözer, Youri Van Logchem, Anna Petrig gibi yazarlar* tarafından ileri sürülmekle birlikte tek başına yeterli olmadığı da ifade edilmektedir.⁴⁷ Bu yaklaşım, Sözleşme'nin lafzına sadık olarak, yeni teknolojilerin yarattığı ihtiyaçlar doğrultusunda anlam genişletilmesine imkân tanımaktadır.

VAHS m.31/1 uyarınca bir antlaşma, “*Bir antlaşma, antlaşmanın bütünü içinde, hükümlerine konu ve amacının ışığında verilecek alelade manaya uygun şekilde iyi niyetle yorumlanmalıdır.*”⁴⁸ Bu hüküm, BMDHS'nin yorumlanmasında üç temel eksen belirler: “*lafzî yorum, bağlamsal yorum ve amaç-odaklı (teleolojik) yorum.*”⁴⁹ Otonom gemiler bakımından bu üç yorum ekseninin birlikte değerlendirilmesi, Sözleşme'nin insan merkezli yapısı ile teknolojik gelişmeler arasındaki uyumsuzluğun giderilmesi için gerekli, fakat sınırlı ölçüde etkili bir yöntem sunmaktadır.⁵⁰

BMDHS lafzi olarak yorumlandığında insansız gemilerden doğrudan bahsetmediği açıkça görülmektedir.⁵¹ Bu kapsamda tek başına lafzi yoruma bakıldığında geminin insanlı/mürettebatlı/kaptanlı olması gerektiği şartı açıkça belirtilmediğinden ilk bakışta otonom gemilerin de BMDHS kapsamında gemi olduğu kabul edilebilir görünmektedir. Ancak gemi yönetimi, seyrüsefer, sorumluluk ve etkin kontrol gibi alanlarda kullanılan kavramlar, otonom gemilerin ortaya çıkış döneminden çok önce, insanın gemide fiziksel olarak bulunduğu klasik denizcilik modeline göre formüle edilmiştir. Bu nedenle otonom gemilere uygulanmaması gerektiği görüşü savunulmaktadır.⁵²

BMDHS bağlamsal olarak yorumlandığında otonom gemilere uygulanmasına ilişkin devletlerin uygulamaları ve taraflar arasında zaman içinde oluşan açık veya zımni mutabakatı dikkate alınmalıdır.⁵³ BMDHS bakımından bu yaklaşım, bayrak Devleti sorumluluğu, çevre koruma yükümlülükleri ve seyrüsefer güvenliğine ilişkin genel hükümlerin, devletlerin güncel uygulamaları ve uluslararası örgütlerin teknik çalışmaları ile birlikte değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.⁵⁴ Bu doğrultuda devletlerin otonom gemileri giderek daha fazla test etmesi ve otonom seyrüseferi pratikte benimsemeye çalışması, BMDHS'ye hakim olan etkin kontrol yükümlülüğünün uzaktan yönetim modellerine uygulanabilir bir çerçeveye kavuşturulması açısından bağlamsal bir dayanak oluşturur.⁵⁵ Aynı şekilde devlet uygulamaları

⁴⁷ SÖZER, *Unmanned Ships*, s. 141; LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁴⁸ SÖZER, *Unmanned Ships*, s. 141; LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29; GÜNDÜZ, s. 73.

⁴⁹ LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁵⁰ SÖZER, s. 141; PETRIG, s. 29.

⁵¹ SÖZER, s. 141; LOGCHEM, s. 55.

⁵² SÖZER, s. 141; LOGCHEM, s. 55.

⁵³ SÖZER, s. 141; LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁵⁴ LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁵⁵ SÖZER, s. 141; LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

(*state practice*) ile otonom gemilerin varlığını fiilen kabul eden bir eğilim doğduğunda, Sözleşme hükümleri, bu yeni gerçeklik ışığında yorumlanacaktır. Bu kabul de BMDHS'nin otonom gemilere de uygulanabileceği sonucunu doğurmaktadır.⁵⁶

BMDHS'nin otonom gemiler bakımından en fazla tartışma yaratan yönü, teleolojik yorumun gerektirdiği amaç-odaklı yaklaşım açısından ortaya çıkmaktadır.⁵⁷ VAHS m.31/1'e göre antlaşma hükümleri, antlaşmanın amacına uygun şekilde anlaşılmalıdır.⁵⁸ BMDHS'nin amaçları arasında denizlerin düzenli kullanımının sağlanması, deniz çevresinin korunması ve seyrüsefer emniyetinin teminat altına alınması gibi geniş ilkeler yer almaktadır.⁵⁹ Bu ilkeler, otonom gemilerin varlığını dışlamak yerine, söz konusu teknolojilerin güvenli kullanımını mümkün kılacak şekilde yorumlanmaya elverişlidir.⁶⁰ Örneğin güvenli seyrüseferin temini amacı, gemide insan bulunmasını mutlak bir koşul olarak görmemektedir.⁶¹ Aksine güvenliğin nasıl sağlanacağı konusunda esnek yorumlara izin vermektedir. Bu nedenle, güvenli seyrüseferin sensör sistemleri, algoritmalar ve uzaktan kontrol mekanizmalarıyla sağlanması teleolojik açıdan mümkündür.⁶²

Bununla birlikte, teleolojik yorumun sınırları bulunmaktadır. VAHS sistematigi, antlaşmanın lafzının açıkça izin vermediği veya amaçlarla bağdaşmayan ölçüde genişletici yorumlara imkân tanımamaktadır.⁶³ BMDHS'nin kaptan, mürettebat ve gemi yönetimi konusundaki örtülü kabulleri uyarınca tamamen insan mevcudiyetine dayalı olduğu için, her ne kadar yorum yoluyla belirli ölçüde uyarlanabilir görünse de otonom sistemlerin doğası gereği bazı hükümler teleolojik yorumla dahi kapsama alınamayabilir.⁶⁴ Özellikle algoritmik karar alma süreçlerinin sorumluluğunun hangi unsura atfedileceği konusunda BMDHS'nin mevcut hükümleri yorum yoluyla doldurulamayacak boşluklar içermektedir.⁶⁵

Sonuç olarak, VAHS m.31'de öngörülen yorum ilkeleri, BMDHS'nin otonom gemiler karşısında geçici ve sınırlı bir uyarılama kapasitesi sunduğunu göstermektedir. Sistematik ve teleolojik yorum yoluyla Sözleşme'nin bazı hükümleri modern koşullara uyarlanabilir görünse de kritik alanlarda BMDHS'nin insanı merkeze alan düzenlemeleri, yorumla aşılabilecek sınırların ötesinde kalmaktadır.

⁵⁶ LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁵⁷ SÖZER, s. 141; LOGCHEM, s. 55.

⁵⁸ LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁵⁹ SÖZER, s. 141; LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁶⁰ LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁶¹ SÖZER, s. 141; PETRIG, s. 29.

⁶² SÖZER, *Unmanned Ships*, s. 141; LOGCHEM, s. 55; PETRIG, s. 29.

⁶³ LOGCHEM, s. 57.

⁶⁴ LOGCHEM, s. 57.

⁶⁵ LOGCHEM, s. 57; PETRIG, s. 29.

B. BMDHS'nin Maddelerinin Otonom Gemiler Yönünden Değiştirilmesi/Güncelleştirilmesi

BMDHS'nin otonom gemiler açısından bazı maddelerinin değiştirilmesi veya güncellenmesi de doktrinde değerlendirilmektedir.⁶⁶ Ancak bu şekilde yapılacak bir düzenleme ciddi hukuki ve siyasi güçlükler nedeniyle zor görünmektedir. Bunun en açık göstergesi ise BMDHS'nin 1994 yılında yürürlüğe girmesinden bu yana esas metin yönünden herhangi bir değişikliğe uğramamasıdır.⁶⁷ Sözleşme, çerçeve sözleşme niteliğini haiz olsa da bu durum metin değişikliğinin zor bir süreç olduğunu göstermektedir.

BMDHS'nin "312. maddesi",⁶⁸ sözleşmenin değiştirilmesine ilişkin genel usulü düzenlemektedir. Bu düzenlemeye göre değişiklikler esas itibarıyla uzlaşya dayalı bir müzakere süreci sonunda kabul edilebilecektir. Bu usul, Sözleşme'nin kabul sürecinde benimsenen konsensüs anlayışının devamı niteliğindedir. Konsensüs sağlanamaması hâlinde oylama yoluna gidilebilmekteyse de sözleşmeye taraf devlet sayısının yarısından az olmayan sayıdaki devletin olumlu görüş bildirmesi halinde Genel Sekreter bir konferans düzenleyebilecektir.⁶⁹ Bu konferans uyarınca yapılacak değişiklikler yalnızca bunları kabul eden devletler bakımından hüküm doğuracağı görüşü de ileri sürülmektedir.⁷⁰

BMDHS'nin "313. maddesinde"⁷¹ öngörülen basitleştirilmiş değişiklik usulü de pratikte sınırlı bir etkiye sahiptir. Bu usulde de bir taraf devletin önerdiği değişiklik, Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri aracılığıyla diğer taraflara bildirilmektedir. Bildirimden itibaren on iki ay içinde herhangi bir itirazın ileri sürülmemesi hâlinde değişiklik kabul edilmiş sayılmaktadır. Ancak bu mekanizma da devletlerin itiraz hakkını muhafaza etmesi ve bağlayıcılığın yine kabul şartına bağlı olması nedeniyle, otonom gemiler gibi kapsamlı ve tartışmalı bir alanda etkin bir çözüm sunmaktan uzaktır.⁷²

BMDHS maddelerinin otonom gemiler yönünden doğrudan değiştirilmesi veya güncellenmesi, hukuki açıdan mümkün görünmektedir. Ancak uygulamaya geçirilmesi son derece güçlük barındırmaktadır. Ayrıca, otonom gemi teknolojilerinin faydalarının tüm devletler bakımından eşit biçimde paylaşılması, birçok devletin bu yönde kapsamlı bir sözleşme değişikliği sürecine kaynak ayırma konusunda isteksiz davranmasına yol açmaktadır. Bu durum, devletler nezdinde acil ve ortak bir reform ihtiyacının henüz tam anlamıyla oluşmadığını göstermektedir.⁷³

⁶⁶ LOGCHEM, s. 57.

⁶⁷ LOGCHEM, s. 57.

⁶⁸ Sözleşmenin Değişiklik kenar başlıklı 312. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 294.

⁶⁹ Sözleşmenin Değişiklik kenar başlıklı 312. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 294.

⁷⁰ LOGCHEM, s. 58.

⁷¹ Sözleşmenin Basit Usulle Değişiklik kenar başlıklı 313. maddesinin Türkçe çevirisine bkz. GÜNDÜZ, s. 294.

⁷² LOGCHEM, s. 58.

⁷³ LOGCHEM, s. 58.

Bu açıklamalar ışığında BMDHS'nin otonom gemilere uyarlanması bakımından metin değişikliği veya güncelleme yolu teorik olarak mümkün olsa da mevcut uluslararası hukuk pratiği ve devletlerin tutumu dikkate alındığında, bu yaklaşımın kısa ve orta vadede gerçekçi bir çözüm sunduğunu söylemek güçtür.

C. Otonom Gemiler Bakımından Imo-Bmdhs İlişisinin Değerlendirilmesi

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren deniz taşımacılığına ilişkin birçok uluslararası sözleşme kabul edilmiştir. Bu sözleşmeler, hükümetlerarası veya özel kuruluşlar tarafından düzenlenmiştir. Zamanla, deniz taşımacılığına ilişkin kuralların hazırlanmasıyla uğraşan kuruluşların sayısı önemli ölçüde artmıştır. Bu durum, kalıcı bir esas temelinde koordinasyonu sağlayabilecek ve ilave önlemleri teşvik edebilecek bir kuruluşa duyulan ihtiyacı açık hâle getirmiştir.⁷⁴

Bu ihtiyaç nedeniyle, Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü'nün (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation/IMCO*) kurulmasına ilişkin 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de bir sözleşme düzenlenmiştir. Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için, her biri en az bir milyon gros tonluk deniz ticaret filosuna sahip olan yedi devlet dâhil olmak üzere toplam yirmi bir devletin kabulü gerekmiştir. Bu şart 1958 yılında yerine getirilmiş ve ilk IMCO Genel Kurulu Ocak 1959'da Londra'da toplanmıştır.⁷⁵

IMCO olarak isimlendirilen bu örgüt, Birleşmiş Milletlerin (BM) on ikinci uzman kuruluşudur. Münhasır olarak denizcilik işleri ile ilgilenmektedir. Üyeleri, hem geleneksel denizci devletler hem de başka ülkelerin deniz taşımacılığına bağımlı olan devletlerden oluşmaktadır. 22 Mayıs 1982 yılından bu yana ise Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) olarak bilinmektedir.⁷⁶

IMO'nun kurucu mantığının esasen insan unsuruna dayalı güvenlik etrafında şekillenmektedir.⁷⁷ Bu yaklaşım, teknik düzenlemelerin tekil bir makine güvenliği perspektifinden ziyade, gemi kaptanı, mürettebat ve seyrüsefer faaliyetinin bizzat insan tarafından icra edilmesi fikrine dayandığını göstermektedir.⁷⁸ Nitekim IMO'nun söz konusu dönemdeki düzenleyici mimarisi, seyrüsefer karar alma süreçlerini insanın gözetimi, müdahalesi ve sorumluluğu altında varsaymaktadır.⁷⁹ BMDHS kuralları

⁷⁴ MANKABADY, Samir, "IMO: Structure, Relationship with Other Organizations and Future Development", The International Maritime Organisation, Volume 1, Samir MANKABADY (ed), Routledge Revivals, New York, 2024, 2-22, s. 2.

⁷⁵ MANKABADY, s. 2.

⁷⁶ MANKABADY, s. 2.

⁷⁷ SOYER, Barış, "The Future of Autonomous Shipping - The Regulatory Challenge", Artificial Intelligence and Autonomous Shipping Developing The International Legal Framework, Barış SOYER-Andrew TETTENBORN (ed), Oxford / New York, Hart Publishing, 2021, s. 163-183, s. 170.

⁷⁸ SOYER, s. 170.

⁷⁹ SOYER, s. 171.

da bu çerçevede şekillendirilmiştir. Bu tarihsel çerçeve, günümüzde otonom gemiler bakımından ciddi bir normatif boşluk yaratmaktadır. Zira BMDHS'nin seyir emniyetinin temeli olarak gemide insan varlığını zorunlu kabul eden hükümler üzerine inşa edildiği görülmektedir. Dolayısıyla, otonom deniz taşımacılığına ilişkin hukuki tartışmalar, yalnızca yeni teknolojilerin entegrasyonu değil, aynı zamanda insanı merkeze alan normatif yapının dönüştürülmesi ihtiyacına işaret etmektedir.⁸⁰

Otonom gemilere uygulanacak hukukun tespiti açısından BMDHS ve IMO arasındaki ilişkinin sınırlarının belirlenmesi de gerekmektedir. Bu sınırlar belirlenirken sadece teknik düzenlemeler incelenmemelidir. IMO'nun yetki sınırları ve BMDHS'nin evrimsel yorumunun incelenmesi elzem hale gelmektedir. BMDHS deniz hukukunun temel ilkelerini belirleyen ve devletlerin yetki alanlarını tespit eden çerçeve bir sözleşmedir. Otonom gemiler açısından IMO'nun rolü yalnızca mevcut BMDHS hükümlerinin teknik uygulanmasıyla mı sınırlıdır? IMO otonom gemiler yönünden bağımsız normlar tesis edebilir mi?⁸¹ BMDHS ile eşdeğer bir düzenleme yapabilir mi?⁸²

BMDHS'nin düzenlemelerinin mutlaka kaptan ve mürettebatı fiziki olarak bulundurmaya şart koştuğu kabul edilirse, IMO'nun otonom gemiler açısından yaptığı düzenlemelerin Sözleşmenin öngördüğü sınırları aşması sonucu ortaya çıkacaktır. IMO'nun dayanağı BMDHS'dir. Bu nedenle Sözleşmeden ayrılarak kendi başına gemi tanımlı yapması olası görünmemektedir.⁸³

BMDHS düzenlemelerinin teknolojik gelişmelere kapalı bir gemi kabulü içermediği kabulü ile hareket edildiğinde IMO'nun otonom gemilere yönelik teknik ve operasyonel standartlar belirlemesi Sözleşmeyi aşan bir faaliyet olarak değerlendirilmeyecektir. Aksine bu kabul Sözleşmeyi tamamlamayan bir adım olarak görülecektir. IMO bu şekilde yeni bir hukuki rejim yaratmak yerine BMDHS'nin uygulanabilirliğini sürdürmesini sağlayan ikincil bir aktör konumunda olacaktır.⁸⁴

Burada asıl önemli olan devletlerin tutumu ve uygulamasıdır. IMO tarafından geliştirilecek otonom gemilere ilişkin düzenlemelerin devletlerce benimsenmesi ve iç hukukta uygulanması halinde zaman içerisinde teamül kapsamında otonom gemiler BMDHS anlamında gemi olarak kabul edildiği bir devlet pratiği oluşabilecektir. Bu şekildeki bir gelişimi, IMO'nun bu alandaki düzenleyici faaliyetlerinin yetki aşımı teşkil etmediği yönünde güçlü bir hukuki dayanak oluşturacaktır.⁸⁵

⁸⁰ LOGCHEM, s. 59; SOYER, s. 171.

⁸¹ LOGCHEM, s. 59; SOYER, s. 171.

⁸² Eşdeğer tanımlı hususunda anlaşma sağlamanın zorluğuna ilişkin açıklamaya bkz. SOYER, s. 172.

⁸³ LOGCHEM, s. 59; IMO aracılığı ile tatmin edici çerçeve bir düzenleme oluşturulması gerektiğine yönelik görüş için bkz. BAUGHEN, "Who is the master now?", s. 132.

⁸⁴ LOGCHEM, s. 59.

⁸⁵ LOGCHEM, s. 59.

IMO-BMDHS ilişkisi, katı bir yetki çatışması olarak değerlendirilmemelidir. Sözleşmenin teleolojik yorumu, devlet uygulaması ve denizde seyrüsefer güvenliği ihtiyaçları birlikte değerlendirilerek ele alınmalıdır. BMDHS'nin çerçeve sözleşme niteliği ve IMO'nun teknik uzmanlığı arasındaki bu tamamlayıcı ilişki, otonom gemilere ilişkin hukuki rejimin, sözleşme değişikliğine gidilmeksizin kademeli ve uygulama temelli bir şekilde gelişmesine imkân tanıyacaktır.⁸⁶

IV. SONUÇ

Otonom gemilerin deniz taşımacılığına fiilen dâhil olması, BMDHS'nin insan merkezli normatif yapısını teknik bir uyum sorununun ötesinde, yapısal bir dönüşüm ihtiyacıyla karşı karşıya bırakmaktadır. Sözleşme, gemi sevk ve idaresinin kaptan ve mürettebatın fiziksel varlığına dayandığı klasik denizcilik modelini esas almaktadır. Bayrak Devleti sorumluluğu, etkin kontrol ve denizde yardım yükümlülüğü gibi temel kavramlarını bu varsayım üzerine inşa etmektedir. Otonom seyrüsefer modeli ise bu tarihsel varsayımı ortadan kaldırmayı hedeflemektedir.

BMDHS hükümlerinin VAHS 31. maddesi çerçevesinde yorum yoluyla otonom gemilere uygulanabileceği ileri sürülmekle birlikte bu yöntemin sınırlı ve geçici bir çözüm sunduğu anlaşılmaktadır. Teleolojik yorum, denizlerin güvenli ve düzenli kullanımına ilişkin Sözleşme amaçları bakımından belirli bir esneklik sağlasa da, insan unsurunu merkeze alan yükümlülüklerin tamamen dönüştürülmesine imkân vermemektedir. Özellikle sorumluluğun atfedilmesi, etkin kontrolün tesis edilmesi ve yardım yükümlülüğünün ifası gibi alanlarda ortaya çıkan normatif boşluklar, yorum yoluyla doldurulabilecek sınırların ötesinde kalmaktadır.

BMDHS'nin otonom gemilere uyarlanması tek başına yorum faaliyetiyle çözülebilecek bir mesele olmadığı açıktır. Sözleşmenin metninin değiştirilmesi veya güncellenmesi teorik olarak mümkün görünmekle birlikte, bu yolun mevcut uluslararası hukuk pratiği içerisinde kısa ve orta vadede gerçekçi bir çözüm sunduğunu söylemek güçtür. Zira BMDHS'nin değiştirilmesine ilişkin usuller, devletlerin farklı çıkarları ve teknolojik dönüşümün her bir devlet yönünden aynı hızda olmadığı dikkate alındığında, geniş kapsamlı bir uzlaşma ihtiyacını zorunlu kılmaktadır.

IMO'nun otonom gemilere ilişkin teknik ve operasyonel düzenlemeleri, BMDHS'ye alternatif bir normatif rejim olarak değil, Sözleşme'nin uygulanabilirliğini destekleyen tamamlayıcı araçlar olarak değerlendirilmelidir. IMO'nun rolü, BMDHS'nin çizdiği yetki çerçevesi içinde kaldığı ölçüde, Sözleşmenin normatif sınırlarını aşan değil, bu sınırların pratikte işletilmesini kolaylaştıran ikincil bir işlev taşımaktadır.

⁸⁶ IMO'nun otonom gemilere ilişkin güncel çalışmasına bkz. <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Comite-Maritime-International-Report-on-a-Survey-of-Current-Issues-relating-to-Remote-Operation-Centres-dd-09-04-25.pdf> (13.12.2025 E.T.).

Sonuç olarak otonom gemiler, BMDHS'nin insan merkezli düzenleme anlayışının sınırlarını görünür kılmakta ve uluslararası deniz hukukunda yeni bir normatif denge arayışını zorunlu hâle getirmektedir. Bu çalışma, BMDHS'nin otonom gemiler bakımından ne tamamen işlevsiz ne de sınırsız biçimde esnek olduğunu göstermektedir. Aksine, yorum yoluyla kısmen uyarlanabilir, ancak yapısal boşluklar barındıran bir çerçeve sunduğunu ortaya koymaktadır. Bu tespit, otonom deniz taşımacılığına ilişkin hukuki rejimin, ani ve kapsamlı bir sözleşme değişikliğinden ziyade, devlet uygulamaları ve tamamlayıcı düzenlemeler aracılığıyla kademeli bir normatif dönüşüm süreci içinde şekilleneceğine işaret etmektedir.

KAYNAKÇA

- AKHAN, Mustafa Miraç**, *Otonom Gemilerde Gemi Adamları ve Özellikle Kaptan*, Yüksek Lisans Tezi, Türk-Alman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2024.
- AKKUŞ, Berkant**, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Derin Deniz Yatağı Madenciliği: Sorunlu Konular ve Değerlendirmeler”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3400824> (06.12.2025 E.T.).
- AYDIN, Sadet**, “Otonom Gemilerin Deniz Kazalarındaki Hukuki Sorumluluklarının Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İskenderun Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2023.
- BAUGHEN, Simon / TETTENBORN, Andrew**, “International Regulation of Shipping and Unmanned Vessels”, Artificial Intelligence and Autonomous Shipping Developing The International Legal Framework, Barış SOYER-Andrew TETTENBORN (ed), Oxford / New York, Hart Publishing, 2021, s. 7-24.
- BAUGHEN, Simon**, “Who is the master now? Regulatory and Contractual Challenges of Unmanned Vessels” New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, Barış Soyer and Andrew Tettenborn (ed), London and New York, Informa Law from Routledge 2020, 129-147.
- CİĞER, Selim**, “Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO’nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler”, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/4623995> (06.12.2025 E.T.).
- CİĞER, Selim**, “Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO’nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler”, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/4623995> (06.12.2025 E.T.).
- COLLIN, Felix**, “Unmanned Ships and Fault As The Basis Of Shipowner’s Liability”, Autonomous Ships and the Law, Henrik RINGBOM, Erik RØSÆG and Trond SOLVANG (ed.), Routledge, 2021, 85-97.
- DOĞAN, Melike Umay**, *Otonom Gemilerin Deniz Taşımacılığındaki Hukuki Statüsü ve Sorumluluk Esasları*, Yüksek Lisans Tezi, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2025.
- ECE, Nur Jale**, “Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: GZFT Analizi ve Hukuki Boyutları”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/609370> (13.12.2025 E.T.).
- GIRVIN, Stephen**, “The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer”, https://law.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/04/019_2017_Stephen-Girvin-CML.pdf, (06.12.2025 E.T.)
- GÖZÜYEŞİL, Fevzi Fırat**, “Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1778277> (01.12.2025 E.T.).
- GÜNDÜZ, Aslan**, *Milletlerarası Hukuk Konu Anlatımı Temel Belgeler Örnek Kararlar*, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 6. Baskı, Beta Yayınları İstanbul, 2013.

- HOOYDONK, Eric Van**, “*The Law of Unmanned Merchant Shipping - An Exploration*”, The Journal of International Maritime Law, 2014, Vol. 20, N. 3, 403-423.
- LOGCHEM, Van Youri**, “*International Law of the Sea and Autonomous Cargo ‘Vessels’*”, Artificial Intelligence and Autonomous Shipping Developing The International Legal Framework, Barış SOYER-Andrew TETTENBORN (ed), Oxford / New York, Hart Publishing, 2021, s. 25-62.
- MANKABADY, Samir**, “*IMO: Structure, Relationship with Other Organizations and Future Development*”, The International Maritime Organisation, Volume 1, Samir MANKABADY (ed), Routledge Revivals, New York, 2024, 2-22.
- DEAN, Paul / CLACK, Henry**, “*Autonomous Shipping and Maritime Law*”, New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, Barış SOYER-Andrew TETTENBORN (ed), London and New York, Informa Law from Routledge 2020, 67-89.
- PETRIG, Anna**, “*Autonomous Offender Ships and International Maritime Security Law*”, Autonomous Ships and the Law, Henrik RINGBOM, Erik RØSÆG and Trond SOLVANG (ed.), Routledge, 2021, 23-55.
- RINGBOM, Henrik / COLLIN, Felix**, “*Terminology and Concepts*”, Autonomous Ships and the Law, Henrik Ringbom, Erik Røsæg, Trond Solvang (ed), Routledge, London - New York, 2021, s. 7-20.
- RINGBOM, Henrik**, “*Developments, Challenges, and Prospects at the IMO*”, Autonomous Ships and the Law, Henrik Ringbom, Erik Røsæg, Trond Solvang (ed), Routledge, London - New York, 2021, s. 56-68.
- SÖZER, Bülent**, “*Mürettebatsız Gemiler (Self-Steering Ships)*”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu, 18.01.2019, Serap Amasya (ed), Onikilevha Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul 2020, s. 61-74.
- SÖZER, Bülent**, “*Mürettebatsız Gemiler (Unmanned Ships / Self-Steering Ships)*”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuk Dergisi, 1, 1, Ankara Haziran 2022, s. 149-165.
- SÖZER, Bülent**, “*Mürettebatsız Gemiler (Unmanned Ships)*”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Özel Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu, 18.01.2019, Serap Amasya (ed), Onikilevha Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul 2020, s. 43-59.
- SÖZER, Bülent**, *Unmanned Ships And The Law*, Informa Law from Routledge, London-New York 2024.
- STEVENS, Frank**, “*Seaworthiness and Good Seamanship In The Age Of Autonomous Vessels*”, Autonomous Ships and the Law, Henrik Ringbom, Erik Røsæg, Trond Solvang (ed), Routledge, London - New York, 2021, s. 243-260.
- YILMAZ, Mustafa**, *Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu*, 1, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2022.
- YORULMAZ, Murat / KARABULUT, Kaan**, “*Deniz Taşımacılığında Akıllı Gemiler: Gemi Kapitanlarının Bakışı*”, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1546230> (13.12.2025 E.T.).

İnternet Kaynakları

<https://www.itlos.org/en/> (E.T. 12.12.2025).

<https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2/> (E.T. 12.12.2025).

<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000044204366/2021-10-15/> (E.T. 06.12.2025).

<https://comitemaritime.org/recent-work/> (E.T. 22.02.2025).

<https://treaties.un.org/> (E.T. 01.12.2025).

<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Letter-to-Presidents-of-NMLAs-re-IWG-on-Vessel-Nomenclature-080316.pdf> (E.T. 13.12.2025).

<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Comite-Maritime-International-Report-on-a-Survey-of-Current-Issues-relating-to-Remote-Operation-Centres-dd-09-04-25.pdf> (E.T. 13.12.2025).