



1. ULUSLARARASI **IMLTECH'25**
DENİZ HUKUKU VE TEKNOLOJİLERİ
1st INTERNATIONAL SEMPOZYUMU
MARITIME LAW AND TECHNOLOGIES SYMPOSIUM

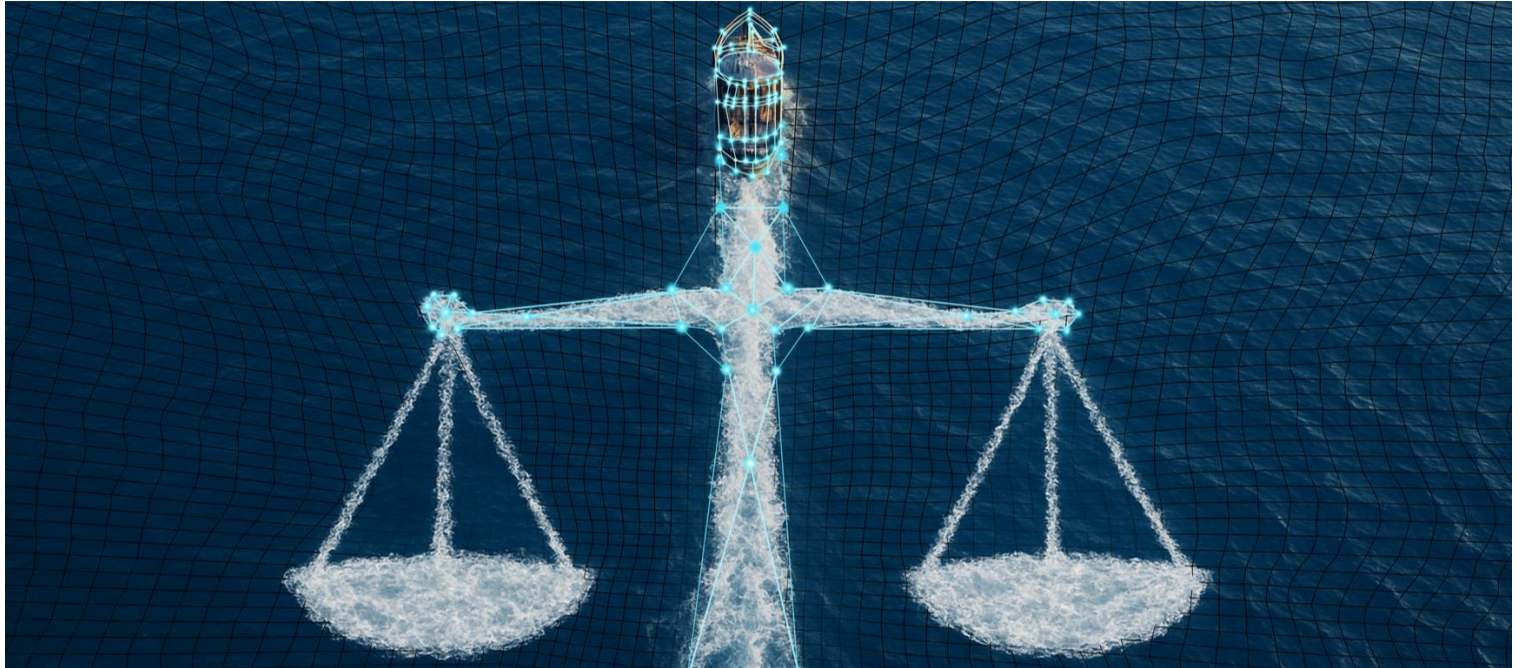
20-22

KASIM/NOVEMBER
2025

DÜZCE UNIVERSITY
DÜZCE -TÜRKİYE

SEMPOZYUM ÖZET KİTABI
SYMPOSIUM ABSTRACT BOOK

e-ISBN: 978-625-6330-19-1





1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

1st International Maritime Law and Technologies Symposium

Abstracts Book

November 20-22, 2025
Düzce, Türkiye

ISBN
978-625-6330-19-1



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Preface

1st International Space Law and Technologies Symposium was held between 20-22 November 2025 with the hosting of Düzce University, Türkiye. Over 100 full-text papers and abstracts were submitted in space law and technologies branches to the symposium. Approximately 80 of these papers were accepted for the presentation after the peer-reviews. The 78 presented papers are included in this abstract book.

Thank you for your interest to the symposium.

IMLTECH'25 Organization Committee



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Committees

HONOR COMMITTEE

Selçuk Aslan

Abdullah Yaman

Dr. Faruk Özlü

Suat Hayri Aka

Ahmet Hamdi Atalay

Dr. Mehmet Akif Nacar

Prof. Dr. Nedim Sözbir

Prof. Dr. Ahmet Hamdi Topal

Prof. Dr. Atilla Arkan

Prof. Dr. Bahri Şahin

Prof. Dr. Eyüp Debik

Prof. Dr. Hacı Ali Mantar

Prof. Dr. Hamza Al

Prof. Dr. İsmail Boz

Prof. Dr. Mehmet Bahçekapılı

Prof. Dr. Mehmet Duruel

Prof. Dr. Mustafa Alişarlı

Prof. Dr. Nafiz Arıca

Prof. Dr. Necdet Ünüvar

Prof. Dr. Nuh Zafer Cantürk

Governor of Düzce

President of the 11th Civil Chamber of the Supreme
Court of Appeals

Mayor of Düzce

Former Undersecretary of the Ministry of Transport,
Maritime Affairs and Communications and Retired
Ambassador

General Manager of TURKSAT

General Manager of HAVELSAN

Rector of Düzce University

Rector of Kastamonu University

Rector of İbn Haldun University

Rector of Gelişim University

Rector of Yıldız Technical University

Rector of Gebze Technical University

Rector of Sakarya University

Rector of Bandırma Onyedi Eylül University

Rector of Yalova University

Rector of İskenderun Technical University

Rector of Bolu Abant İzzet Baysal University

Rector of Piri Reis University

Rector of Ankara University

Rector of Kocaeli

ORGANIZATION COMMITTEE

Prof. Dr. Ali Öztürk

Prof. Dr. Ali Etem Gürel

Prof. Dr. Resul Kara

Prof. Dr. İsmail Demir

Prof. Dr. Yeliz Bozkurt Gümrükçüoğlu

Assoc. Prof. Kazım Sedat Sirmen

Assoc. Prof. Murat Bulut

Assoc. Prof. Sezercan Bektaş

Asst. Prof. Gökhan Yıldız

Asst. Prof. Filiz Dursun

Düzce University

Düzce University

Düzce University

Ankara University

İbn Haldun University

Eskişehir Osmangazi University

Düzce University

Sakarya University

Düzce University

Düzce University



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Asst. Prof. Ceren Karagözoğlu
Asst. Prof. Dağlar Ekşi
Asst. Prof. Mehmet Duman
Asst. Prof. Gülnihal Ahter Yakacak
Asst. Prof. Ömer Faruk Kafalı
Dr. Nebile Pelin Manti
Dr. Kerem Öz
Dr. Mustafa Başkara
Dr. Onur Sabri Durak
Dr. Yeşim Yıldız
Dr. Ali Özdemir
Res. Asst. Elif Eda Takgil
Res. Asst. Görkem Kayacık
Lwy. Egemen Demirer
Lwy. Muhlis Ünal

Sakarya University
Antalya Bilim University
Düzce University
İbn Haldun University
İbn Haldun University
İstanbul University
Antalya Bilim University
İstanbul Bar Association
İstanbul Technical University
Sakarya Üniversitesi
Sakarya Üniversitesi
Düzce University
Sakarya University
İstanbul Bar Association
YSM Legal

SCIENTIFIC COMMITTEE

Prof. Dr. Ali Yeşilirmak
Prof. Dr. Burcu Özsoy
Prof. Dr. Celil Aydın
Prof. Dr. Enver Bozkurt
Prof. Dr. Gökhan Güneysu
Prof. Dr. Hacı Kara
Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz
Prof. Dr. İsmail Demir
Prof. Dr. Nil Kula
Prof. Dr. Osman Azmi Özsosyal
Prof. Dr. Şaban Kayıhan
Prof. Dr. Şafak Narbay
Prof. Dr. Yeliz Bozkurt Gümrükçüoğlu
Prof. Dr. Yücel Acer
Assoc. Prof. Ali İbrahim Akkutay
Assoc. Prof. Aslıhan Sevinç Kuyucu
Assoc. Prof. Gülfer Meriç
Assoc. Prof. Hakkı Hakan Erkiner
Assoc. Prof. İbrahim Ağsakal
Assoc. Prof. İlyas Gölcüklü
Assoc. Prof. Kazım Sedat Sirmen
Assoc. Prof. Murat Yorulmaz

İbn Haldun University
TÜBİTAK Kutup Araştırmaları Enstitüsü
Bandırma Onyedi Eylül University
Hasan Kalyoncu University
Anadolu University
İstanbul Medeniyet University
Yıldız Technical University
Ankara University
Dokuz Eylül University
İstanbul Technical University
İstanbul Medeniyet University
Sakarya University
İbn Haldun University
Ankara Yıldırım Beyazıt University
Ankara Hacı Bayram Veli University
İstanbul University
Özyeğin University
Marmara University
Kocaeli University
İstanbul Altınbaş University
Eskişehir Osmangazi University
Kocaeli University



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Assoc. Prof. Oğuz Caner
Assoc. Prof. Umur Bucak
Assoc. Prof. Sabri Alkan
Assoc. Prof. Sezercan Bektaş
Asst. Prof. Bulut Ozan Ceylan
Asst. Prof. Ceren Karagözoğlu
Asst. Prof. Dağlar Ekşi
Asst. Prof. Gülnihal Ahter Yakacak
Asst. Prof. Elif Altınok Çalışkan
Asst. Prof. Ender Yalçın
Asst. Prof. İsmet Tıkız
Asst. Prof. Ömer Faruk Kafalı
Dr. Ceren Cerit Dindar
Dr. Kerem Öz
Dr. Mustafa Başkara
Dr. Yeşim Yıldız
Res. Asst. Görkem Kayacık
Lwy. Mehmet Hakan Tüfekçi

Uludağ University
Kocaeli University
Bandırma Onyedi Eylül University
Sakarya University
Bandırma Onyedi Eylül University
Sakarya University
Antalya Bilim University
İbn Haldun University
Özyeğin University
Bandırma Onyedi Eylül University
Kocaeli University
İbn Haldun University
Ankara Yıldırım Beyazıt University
Antalya Bilim University
DEHUKAM
Sakarya University
Sakarya University
TMMOB Gemi Mühendisleri Odası



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Editors

Prof. Dr. Nedim Sözbir, Rector of Düzce University
Suat Hayri AKA, Retired Ambassador
Prof. Dr. Ali Etem Gürel
Asst. Prof. Gökhan Yıldız

ISBN
978-625-6330-19-1

Düzce, Türkiye



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Contents

Preface	ii
Committees	iii
Editors.....	vi
Otonom Gemilerde Karar Mercii: Yapay Zeka v. Hukuk.....	1
Akıllı Gemilerdeki Gemi Adamlarının Veri Koruma ve Mahremiyet Hakları	2
Kolay Bayraklar ve Uluslararası Hukuk.....	3
Liman ve Gemi İşletmeciliğinde Kalite Yönetim Sistemleri Uygulama Örneği ve Önerileri	4
Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 70. Maddesi Kapsamında Coğrafi Olarak Elverişsiz Devletlerin Balıkçılık Dezavantajlarının Giderilmesi.....	6
1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Çerçevesinde Sedanter Türlerin Kapsamı.....	8
Uluslararası Boğazları Hedef Alan Gelişen Hibrit Tehditlerin Değerlendirilmesi ve Türk Boğazları ile Montrö Konvansiyonu'na Özel Bir Bakış	9
Kraken Uyanırıldı: Uluslararası Hukuk ve Deniz Hukuku Bakımından PNT Güvenliğine İlişkin Bir Değerlendirme.....	10
Deniz Savaş Hukukuna İlişkin Newport El Kitabı	11
Etiyopya'nın Assab Üzerindeki İddiası: Tarihî Hak Sahipliği ile Çağdaş Uluslararası Deniz Hukuku Arasında.....	12
Artificial Islands in the International Law of the Sea as a Possible Solution for "Sinking States"	13
Pollution Without Borders: Legal Limits of State Responsibility in Marine Environmental Protection	14
Between Ambition and Constraint: Reassessing China's Blue Economy and the Legal Governance of Marine Sustainability.....	15
Legal Protection of the Marine Environment and Marine Pollution	16
Uluslararası Çevre Hukukunda Deniz Taşımacılığının İklim Değişikliği Üzerindeki Etkileri: "Ex Gratia" Tazmine İlişkin Bir Değerlendirme.....	17
Açık Denizlerde Deniz Biyoçeşitliliğinin Korunması Anlaşması (BBJN Anlaşması) ve Yürürlüğü Öncesi Güncel Gelişmeler	19
Osmanlı Liman Kentlerinde Lazaret Uygulamalarının Hukuki Boyutu (1831-1914).....	20
Denizde İnsan Haklarının Korunması Bağlamında Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin S.S. ve Diğerleri v. İtalya Kararı'nın Değerlendirilmesi.....	22



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Türkiye Karasularının Hukuki Çerçevesi ve Yetki Alanları.....	23
Limanlara Ticaret Gemilerinin Giriş Serbestisinin Değerlendirilmesi	24
Deniz Ticaret Hukukunda Navlun Alacağına Uygulanacak Zamanaşımı	25
Esas Hat Kavramı ve Esas Hattın Belirlenmesi	26
Elektronik Konışmantonun Hukuki Geçerliliği ve Uluslararası Dolaşımı Üzerinde Etkili Bir Faktör: Güvenli Elektronik İmza	28
Gemi İnşa Sözleşmesinde Bedel Ödeme Borcu ve Gemi Finansmanı İle İlişkisi	30
Andlaşmaların Yorumlanmasına İlişkin VAHS Hükümleri Işığında Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Verme Yetkisi	31
Deniz Hukukunun Kara Deliği: M/Y YOGI Neden Battı?.....	33
Deniz İş Kazalarında Sefer Veri Kaydedicisi (VDR) Kayıtlarının Delil Niteliği ve Hukuka Uygunluğu	34
Deniz Ekosisteminden İlhamla Moda: Iris Van Herpen Koleksiyonlarında Renk, Doku ve 3D Baskı Kullanımı.....	35
Denizden Modaya: Deniz Atıklarından ve Deniz Kaynaklı Sürdürülebilir Malzemelerden Tekstil Üretimi ve Moda Yaklaşımları	37
Ulusal Yetki Sınırlarının Ötesindeki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğin Korunmasına İlişkin Anlaşma Çerçevesinde Oluşturulan Alan Temelli Yönetim Araçlarının Hukuki Niteliği.....	39
Donanma Harekâtlarının Anayasal Boyutu Üzerine Bir İnceleme	41
Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasında Forum Shopping	43
International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) Advisory Opinion: Questions relating to the specific obligations of states concerning climate change mitigation.....	45
Uluslararası Hukukta Deniz Ablukasının Meşruiyet Sınırları: Gazze Ablukasını Üzerine Bir İnceleme	46
Denizde Güç Kullanma, Angajman Kuralları ve Navtex İlanı.....	48
Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 (MLC 2006) ve Türk Deniz İş Kanunu Arasındaki Uyumluluk: Gemi Adamlarının Çalışma Koşulları Açısından Karşılaştırmalı Bir İnceleme	50
Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmeyen Ada, Adacık ve Kayalıklar'ın (EGAYDAAK) Hukuki Statüsü	52
S-100 Hukuk Çerçevesinin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine (UNCLOS) Etkisi: Teknik Standartlardan Hukuki Dönüşüme	54
Zaman Çarteri Sözleşmelerinde Savaş Risklerine İlişkin CONWARTIME 2025 Klotu'nun Değerlendirilmesi.....	56



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Otonom Gemilerin Başlangıçta Denize ve Yola Elverişliliği Sorunu	57
BM Awaza Eylem Programının Denize Kıyısı Olmayan Gelişmekte Olan Devletler Bakımından Değerlendirilmesi: Türkmenistan Örneği	58
İklim Değişikliğine Bağlı Deniz Seviyesi Yükselmesi Karşısında Ada Devletlerinde Egemenlik ve İnsan Hakları Arasındaki Denge	60
Denizlerde Göçmen Ölümleri ve Uluslararası Hukukun Kör Noktaları.....	61
Analysis and Assessment of Recent Judicial Development of Chinese Maritime Law.....	62
Regulatory Alignment of Belt and Road Initiative (BRI) Maritime Corridors and Ports..	63
Deniz Kirliliğinin İzlenmesinde Uydu Teknolojilerinin Kullanımı ve Uydu Verilerinin Hukuki Kanıt Niteliği.....	64
Denizcilikte Büyük Veri Analitiği ile Siber Saldırı Tespit Yöntemleri: AIS ve Radar Verilerinde Anomali Analizi	66
Deniz Araçlarında Emisyon Azaltımı için Yenilenebilir Enerji Entegrasyonunun Hidrodinamik, Yaşam Döngüsü ve Ekonomik Analizi.....	67
Uluslararası Deniz Hukuku Andlaşmaları Çerçevesinde Bitişik Bölge Rejimi.....	69
“Gölge Filo”Nun Ve Bayrak Uygulamalarının Günümüz Uluslararası Deniz Hukukunda Hukuki Düzenlenmesi.....	70
Roma II Tüzüğü Uyarınca Deniz Haksız Fillerine Uygulanacak Hukukun Tespiti	71
Gemilerin Yabancı Sicillere Tescilinde Son Gelişmeler.....	73
1982 BMDHS’nin Dijital Çağla İmtihani: “Deniz Teknolojisi” Kavramı Hakkında Bir Değerlendirme	74
Uluslararası Deniz Hukukunun Yeni Gelişen Göç Dalgalarına Bağlı Olarak Denizde İnsan Hakları Kapsamında Değerlendirilmesi	75
Konteyner Demurajından Kaynaklanan Sorumluluk	77
Elektronik Konişmentoya dair Güncel Gelişmeler	78
Yapay Zekâ, Teknostres ve Hukuki Sorumluluk: Otonom Deniz Taşımacılığında İnsan Faktörünün Dönüşümü	80
Space Miners as the New Seafarers: Proposing a 'Space Labour Convention' by Analogy to the Maritime Labour Convention.....	81
Exploring the Res Communis Doctrine: Maritime Law as a Blueprint for Protecting Space Miners' Healthcare Rights in Trade and Resource Extraction.....	83
Dünya Deniz Ticaretinde Elektronik Konişmentonun Hukuki Geçerliliği ve Ticari Uygulamaları	85
Coğrafi Olarak Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Deniz Hukuku Kapsamındaki Statüsü: Kırgızistan Örneği ve Çin ile Anklav İlişkisi	87



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Türk Deniz Hukukunda Konişmentoların Ethereum Standartları ile Düzenlenebilmesi Paradigması: Non-Fungible Token (NFT) Konişmentolar.....	88
Denizcilik Sektöründe Adil Bir Dijital Geçiş Sağlanabilmesi ve Sürdürülebilir Bir Çalışma Ortamının Yaratılabilmesi İçin Bir Gereklilik: Sendikalarda Örgütsel Dönüşüm.....	90
Med-Arb Yönteminin Deniz Hukukunda Uygulanması ve Med-Arb Yöntemi Açısından Elverişlilik Kavramı	91
Otonom Deniz Araçlarının Kullanımında Sorumluluk Rejimi: Karadeniz’de Ukrayna’ya Ait İnsansız Deniz Araçları Olayı Bağlamında Bir Değerlendirme	92
Milletlerarası Deniz Taşımacılığında Emisyon Ticaret Sistemine Uyum Arayışı ve Türkiye Örneği.....	94
Teknik Kusur İstisnasının Günümüz Deniz Taşımacılığındaki Geçerliliği Üzerine Bir Değerlendirme	95
Mecelle’de Deniz Ticareti ile İlgili Maddelerin İslam Hukuku Açısından İncelenmesi.....	97
İslam Deniz Ticaret Hukukunda Gasp ve İtlaftan Doğan Hukukî Sorumluluk.....	99
Türkiye’nin Deniz Yetki Alanları ve Sınırları	101
Uluslararası Deniz Hukukuna Dair Uyuşmazlıkların Singapur Sözleşmesi Perspektifinden Değerlendirilmesi	102
Uluslararası Deniz Hukuku Bakımından Gazze Ablukasının Hukuka Aykırılığı	104
Uluslararası Mahkemeler ve Tahkim Kararlarında Adalar Rejimi	105
Uluslararası Nitelik Taşıyan Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarında Arabuluculuğun Rolü: Singapur Konvansiyonu ve Türk Hukuku Perspektifinden Bir Değerlendirme.....	107
İklim Değişikliği ve Deniz İş Hukuku: Adil Geçiş Çerçevesinde Çalışma Koşullarının Yeniden Tasarımı.....	109
Denizcilik Sektöründe Soğutucu Akışkan Yönetimi: F-Gaz Kısıtlamaları ve Etkileri.....	110
Uluslararası ve Ulusal Deniz İş Hukuku Standartları Çerçevesinde Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri	111
Gazze’de Uygulanan Uluslararası Hukuka Aykırı Deniz Ablukasını ve Yarattığı İnsan Hakkı İhlalleri	113



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Otonom Gemilerde Karar Mercii: Yapay Zeka v. Hukuk

Merve Ayşegül Kulular^{a}, Elife Filiz Gökdaş^b*

^a Hacettepe Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Dekan Yardımcısı, Bilişim ve Teknoloji Hukuku Anabilim Dalı Başkanı, Ankara/Türkiye.

^b TOBBUYUM Uzay Hukuku Komisyon Uzmanı, Ankara/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: kulularmerve@hacettepe.edu.tr

ÖZET

Otonom gemilerde yapay zeka sistemlerinin aktif olarak kullanılması, karar verme mercii olarak insan yerine algoritmanın yetkilendirilmesi gibi hususların tartışılmakta olduğu deniz otonom yüzey gemilerinde çarpışmaların önlenmesi önemli konulardandır. Nitekim bu şekilde büyük kitledeki gemilerin çarpışması hem gemilere hem de çevreye ciddi zarar verme riski taşımaktadır. Bu riski en aza indirmek için gemi yörüngelerini hesaplamaya yönelik modeller geliştirilmektedir. Buna rağmen insansız deniz araçlarının çarpışma riski devam etmektedir. Bu çalışmada algoritmik hesaplamada hata olması yahut algoritma hesaplamayı doğru yapsa dahi aynı algoritmanın farklı gemi tipinde çalışması nedeniyle her gemi tipinin manevra kabiliyetindeki farklılıktan kaynaklı kaçınma eyleminin zamanlamasındaki hatalar nedeniyle zarar oluşması durumunda nasıl bir sorumluluk rejiminin uygulanabileceği tartışılacaktır. Çalışma ile deniz otonom yüzey gemilerinde yapay zekanın karar verici mercii olarak kullanılmasındaki risklere dikkat çekilmesi amaçlanmıştır. Bu risklerin hukuki analizi ile otonomluk düzeylerine göre sorumluluk belirlenmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *İnsan gözetimi, Otonom gemiler, Siber güvenlik, Uluslararası deniz hukuku, Yapay zeka.*

Maritime Autonomous Surface Ships: AI as Decision-Maker vs. the Law

Merve Ayşegül Kulular^{a}, Elife Filiz Gökdaş^b*

^a Hacettepe University, Faculty of Law, Vice Dean; Head of the Department of Information and Technology Law, Ankara, Türkiye.

^b TOBBUYUM, Expert of the Space Law Commission, Ankara, Türkiye.

*Corresponding Author: kulularmerve@hacettepe.edu.tr

ABSTRACT

The active use of artificial intelligence systems in the maritime autonomous surface ships (MASS), such as authorizing algorithms instead of humans for decision-making especially to prevent collisions is a significant topic of ongoing discussion. Collisions involving maritime autonomous surface ships pose critical risks to both ships and the environment. AI models are used to minimize these risks. However, AI systems used in calculating ship trajectories might have errors. This study aims to discuss the liability regime considering collaborative collision for maritime autonomous surface ships. This study analyses the cases where damage occurs due to errors in algorithmic calculations affecting the timing of evasive action, or errors in algorithmic calculations related to negligence in variations in each ship's maneuvering capabilities. This study illustrates the risks associated with the use of artificial intelligence as a decision-making authority in maritime autonomous surface ships. It proposes that liability should be assessed based on levels of autonomy.

Keywords: *Human oversight, MASS Code, Cybersecurity, International maritime law, AI.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Akıllı Gemilerdeki Gemi Adamlarının Veri Koruma ve Mahremiyet Hakları

Ensar Baki^{a}*

^aAYBÜ üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Genel Kamu Hukuku Bölümü, Ankara/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: ensarbaki@aybu.edu.tr

ÖZET

Bilişim teknolojilerindeki gelişmelere paralel olarak akıllı gemilerin (smart ships) kullanımı artmaktadır. Akıllı gemiler; güvertelerinden makine dairelerine kadar her alanlarında sürekli veri toplanan, âdeta yüzer bir sensör ağı biçiminde dizayn edilmiştir. Toplanan veriler sadece gemilerin yapısına ilişkin olmayıp gemi adamlarının kişisel verilerini de içermektedir. Bu sunum, operasyonel verilerin yanı sıra, biyometrik veriler ve performans metrikleri de dahil olmak üzere gemi adamlarına ilişkin kişisel verilerin sürekli işlenmesinin yarattığı mahremiyet ve veri koruma sorunlarını ele almaktadır. Geminin, hukuki olarak bir "işyeri" olmanın ötesinde, izole ve kapalı bir yaşam alanı olması, çalışanların izlenme durumunu önemli kılmaktadır. Bu çalışma, Avrupa Birliği Genel Veri Koruma Tüzüğü (GDPR) ve benzeri düzenlemelerin, bayrak devleti, kıyı devleti ve işveren şirketin yargı yetkisi kesişiminde bulunan bir gemide nasıl uygulanabileceğini analiz etmektedir. Temel argüman, operasyonel güvenlik ve verimlilik gibi amaçlarla, gemi adamlarının temel bir hakkı olan mahremiyet arasında adil bir dengenin kurulması gerekliliğidir. Sunum, mevcut yasal boşlukları inceleyecek ve denizcilik sektörüne özgü, şeffaf ve hak temelli bir veri işleme çerçevesi için öneriler geliştirecektir.

Anahtar Kelimeler: *Akıllı gemi, Gemi adamı hakları, Veri mahremiyeti, GDPR, Denizcilik teknolojileri.*

Data Protection and Privacy Rights of Seafarers on Smart Ships

Ensar Baki^{a},*

^aAYBU University, Faculty of Law, General Public Law, Ankara/Türkiye

^{*}Corresponding Author: ensarbaki@aybu.edu.tr

ABSTRACT

In parallel with the developments in information technologies, the use of smart ships is increasing. It is designed as a floating sensor network, where data is constantly collected in every area from the decks to the engine rooms. The data collected is not only related to the structure of the ships but also includes the personal data of the seafarers. This presentation addresses the privacy and data protection issues created by the continuous processing of seafarers' personal data, including biometric data and performance metrics, as well as operational data. The fact that the ship, beyond being a legal "workplace", is an isolated and closed living space, makes the monitoring of employees important. This study analyzes how the European Union General Data Protection Regulation (GDPR) and similar regulations can be applied on a ship located at the intersection of jurisdiction of the flag state, coastal state and employer company. The main argument is that a fair balance must be struck between objectives such as operational safety and efficiency and privacy, which is a fundamental right of seafarers. The presentation will examine existing legal gaps and develop recommendations for a transparent and rights-based data processing framework specific to the maritime sector.

Keywords: *Smart ship, Seafarer rights, Data privacy, GDPR, Maritime technologies.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Kolay Bayraklar ve Uluslararası Hukuk

İbrahim İbrahimli^{a}*

^a Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Hukuku Yüksek Lisans Programı, Ankara/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: ibrahimibrahimli887@gmail.com

ÖZET

Bu yazı, denizcilik sektöründe son yüzyılda hızla yaygınlaşan ve günümüzde uluslararası deniz ticaretinin omurgasını oluşturan Kolay Bayrak Uygulamasına odaklanmaktadır. Çalışmanın temel amacı, bu sistemin yalnızca ekonomik avantajlar ve hukuki esneklik sunan bir teknik araç olmadığını; aynı zamanda uluslararası deniz hukuku, devlet egemenliği, denizcilik yönetimi ve küresel adalet mekanizmaları açısından çok katmanlı sonuçlar doğuran yapısal bir olgu olduğunu ortaya koymaktır. Bu bağlamda çalışmam, kolay bayrak rejimlerinin tarihsel gelişimini, ekonomik güdülerini ve hukuki çerçevesini inceleyerek; devletlerin bu sistem karşısında izlediği politikaları, uluslararası kuruluşların rolünü ve reform girişimlerinin neden başarısızlığa uğradığını analiz etmeyi hedeflemektedir. Ayrıca gemi sahiplerinin ekonomik ve düzenleyici stratejileri ile bayrak devleti sorumluluğu arasındaki ilişkileri değerlendirerek, mevcut sistemin küresel denizcilik yönetiminde neden yapısal bir kırılma yarattığını ortaya koymak amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Açık sicil, Bayrak devleti sorumluluğu, Gerçek bağ, Kolay bayrak.*

Flag of Convenience and International Law

İbrahim İbrahimli^{a}*

^a Ankara Yıldırım Beyazıt University, Graduate School of Social Sciences, Maritime Law, Ankara/Türkiye.

*Corresponding Author: ibrahimibrahimli887@gmail.com

ABSTRACT

This writing focuses on the Flag of Convenience Application, which has become rapidly widespread in the maritime sector in the last century and forms the backbone of international maritime trade today. The main purpose of the writing is to reveal that this system is not only a technical tool that offers economic advantages and structural flexibility; It is also a structural phenomenon that produces very comprehensive results in terms of international maritime law, state institutions, maritime management and global justice. In this context, my study aims to analyze the developments, economic motivations and legal frameworks of flag of convenience regimes; to analyze the policies of states to monitor this system, their role at the international level and why reform policies fail. In addition, by evaluating the relationships between the economic and structural changes of ship owners and the responsibility of the flag state, it reveals why flexible fractures have emerged in the current system of global maritime management.

Keywords: *Open registry, Genuine link, Flag of convenience, Flag state responsibility.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Liman ve Gemi İşletmeciliğinde Kalite Yönetim Sistemleri Uygulama Örneği ve Önerileri

Ramazan Açıkgöz^{a*}

^aİstanbul Gelisim Üniversitesi, İstanbul Gelisim Meslek Yüksekokulu, Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: racikgoz@gelisim.edu.tr

ÖZET

Amaç: Bu çalışmada; ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001'in liman ve gemi işletmeciliği şirketlerine etkileri ile Deniz İş Kanunu ve 6331 sayılı İSG Kanunun uluslararası sefer yapan gemileri işleten şirketler ve gemilerde uygulanmasında çekilen güçlükler ve ISM, ISPS uygulamalarında dahili yasal düzenlemelerin uluslararası düzenlemelerle örtüşmeyen ve uygulanmasında karşılaşılan problemlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Yöntem: Uygulamada uluslararası standartların liman ve gemi işletmelerine katkılarının ve tercih edilmelerine olan yararları ortaya konulmasının yanında, ulusal bazlı düzenlemelerin uluslararası sözleşmelerle çelişmelerinin ortaya konularak, zaten yerleşmemiş İSG kültürünün yapılan düzenlemelerle dublikasyona neden olması ve sadece kağıt işlemlerinden öteye gidemediği ortaya konulmuştur. Liman ve Gemi işletmelerinde IMO kurumunun düzenlemelerinin daha etkin ve verimli olacağı uluslararası kuralların karşılaştırma metodu ile analiz edilmesidir.

Bulgular: Yapılan analizde deniz ticaretinin en temel ilkelerinden olan liman ve gemi üzerine yapılan ulusal düzenlemeler, uluslararası düzenlemelerle çelişmesinin yanında, denizcilik uygulamalarını olumsuz etkileri olduğu ortaya çıkmıştır. Ulusal düzenlemelerin sadece kağıt üzerinde kaldığı, uygulanabilir ve pratik olmadığı görülmüştür.

Sonuç: IMO'nun gemiler, gemi çalışanları ve gemi işletmecileri ile limanlar ile ilgili konularda sağlık, emniyet ve güvenlikleri yanında çevre kirliliğini önleme vb konularda köklü ve denizcilik camiasında kabul görmüş düzenleme ve uygulamaları bulunmaktadır. Ulusal düzenlemeler ise kağıt üzerinde kalan ve liman ve gemi işletmeleri ile gemilere ve gemi adamlarına ekstra iş yükü barındırması nedenleriyle uygulanabilir olmadığı gibi pratik de olmadığı sonucuna ulaşılmış ve öneriler sunulmuştur. Bu çalışma ülkemiz denizciliğine olumlu katkıları olması nedeniyle örnek bir çalışma niteliğindedir.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik, Gemi, IMO, ISO, Liman.

Quality Management Systems Application Process and Suggestions on Port&Shipping Management

Ramazan Açıkgöz^{a*}

^aIstanbul Gelisim University, Istanbul Gelisim Vocational Higher Education School, Department of Port&Shipping Management, Istanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: racikgoz@gelisim.edu.tr

ABSTRACT

Purpose: This study aims to identify the impacts of ISO 9001, ISO 14001, and ISO 45001 on port and ship management companies, the difficulties encountered in implementing the Turkish Labor Law and OHS Law No. 6331 on companies and ships operating international voyages, and the problems encountered in implementing ISM and ISPS, where internal legal regulations do not align with international regulations.

Methodology: In addition to demonstrating the benefits of international standards in practice for port and ship management, the contradictions between national regulations and international conventions are revealed. This study demonstrates that an already unestablished OHS culture is being duplicated by the



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

regulations and cannot go beyond more paperwork. The aim is to analyze international rules through a comparative method, which would make IMO regulations more effective and efficient in port and ship operations.

Findings: The analysis revealed that national regulations concerning ports and ships, one of the most fundamental principles of maritime trade, not only contradict international regulations but also negatively impact maritime practices. National regulations have been found to exist only on paper and are neither applicable nor practical.

Conclusion: The IMO has well-established regulations and practices accepted by the maritime community regarding health, safety, and security for ships, ship crews, ship operators, and ports, as well as environmental pollution prevention. National regulations, however, remain on paper and impose additional workloads on port and ship operators, ships, and seafarers, resulting in both impractical and unworkable practices. Recommendations have been presented. This study serves as an exemplary study due to its positive contributions to our maritime sector.

Keywords: *Maritime, Ship, IMO, ISO, Port.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 70. Maddesi Kapsamında Coğrafi Olarak Elverişsiz Devletlerin Balıkçılık Dezavantajlarının Giderilmesi

Reyhan Mutahhera Kocabey^a

^aAnkara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Deniz Hukuku Bölümü, Ankara/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: 235236108@aybu.edu.tr

ÖZET

Bu çalışma, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 70. maddesi kapsamında coğrafi olarak elverişsiz devletlere tanınan balıkçılık haklarını incelemekte ve özellikle bu hükmün nasıl işler hale getirilebileceği sorusu üzerinde durmaktadır. Madde 70, sınırlı deniz yetki alanı veya yetersiz balık stokları nedeniyle komşu devletlerin Münhasır ekonomik bölgelerindeki (MEB) deniz kaynaklarına bağımlı kalan devletlere, artan kapasite bulunması halinde "hakkaniyete uygun katılım" hakkı öngörmektedir. Ancak artan kapasitenin varlığının kıyı devletinin takdirine bağlı olması ve takdir yetkisinin zorunlu yargı denetimi dışında tutulması, hükmün pratik etkisini oldukça zayıflatmaktadır. Uluslararası uygulamada Madde 70'in fiilen işletildiği bir örnek bulunmaması, mevcut düzenlemenin uygulanabilirlik açısından ciddi eksikliklere sahip olduğunu göstermektedir. Bu çalışma, söz konusu eksikliklerin giderilebilmesi için hangi hukuki, kurumsal ve politik mekanizmaların geliştirilebileceğini tartışmaktadır. Özellikle şeffaf kapasite belirleme süreçleri, bağlayıcı veya yarı-bağlayıcı bölgesel koordinasyon modelleri, teknik kapasite artırımı ve besin güvenliğini önceleyen yeni iş birliği araçları, maddenin işler hale gelmesi açısından değerlendirilmekte; ayrıca literatürde önerilen reform seçenekleri analiz edilmektedir. Sonuç olarak çalışma, Madde 70'in uygulanabilirliğinin artırılması için somut iyileştirme yolları ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Artan kapasite, BMDHS madde 70, Balıkçılık hakları, Coğrafi olarak elverişsiz devletler, Münhasır Ekonomik Bölge(MEB).*

Addressing the Fishing Disadvantages of Geographically Disadvantaged States under United Nations Convention on the Law of the Sea Article 70

Reyhan Mutahhera Kocabey^a

^a Ankara Yıldırım Beyazıt University, Faculty of Law, Department of Private Law, Department of Maritime Law, Ankara/Turkey

*Corresponding Author: 235236108@aybu.edu.tr

ABSTRACT

This study examines the fishing rights granted to geographically disadvantaged States under Article 70 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), with a particular focus on how this provision can be made genuinely operational. Article 70 provides that States with limited maritime zones or insufficient fish stocks, and therefore dependent on the Exclusive Economic Zones (EEZ) of neighbouring coastal states, may participate in the exploitation of any existing surplus on an equitable basis. However, the determination of such surplus lies entirely within the discretion of the coastal State, and disputes relating to this matter fall outside compulsory judicial settlement. Consequently, the provision has had minimal practical effect. The absence of any known case in which Article 70 has been effectively invoked or implemented demonstrates significant shortcomings in its current design. This study therefore explores potential legal, institutional, and policy mechanisms that could enhance the operability of Article 70. These include more transparent methods of determining available fishing capacity, semi-binding or cooperative regional coordination models, capacity-building measures, and new cooperation tools focused on food security. Proposed reforms in academic literature are also evaluated. In conclusion, the study aims to identify concrete pathways through which Article 70 can be transformed from a largely symbolic norm into a more meaningful and functional instrument for geographically disadvantaged States.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Keywords: *Exclusive Economic Zone (EEZ), Fishing rights, Geographically Disadvantaged states, Surplus determination, UNCLOS article 70.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Çerçevesinde Sedarter Türlerin Kapsamı

Yeşim Yıldız^{a*}

^aSakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Bölümü, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: yesimyildiz@sakarya.edu.tr

ÖZET

1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 77. maddesi uyarınca kıyı devletinın kıta sahanlığın alanının deniz yatağında bulunan sedanter türler üzerinde egemen haklara sahip olduğu kabul edilmiştir. Sedarter türler ise hasat edilebilir aşamaya geldiğinde deniz tabanı üzerinde veya altında hareketsiz olan veya deniz tabanı veya toprak altı ile sürekli fiziksel temas dışında hareket edemeyen organizmalar olarak kabul edilmiştir. Sedarter türlerle ilgili bu açıklama haricinde herhangi bir açıklamada bulunulmamıştır. Bu durum deniz tabanında hayatını devam ettiren ancak sürekli hareket halinde bulunan yengeç ve istakozların sedanter tür olup olmadığı hususunda farklı görüş açılarının oluşmasına sebebiyet vermiştir. Devletlerin genişletilmiş kıta sahanlığı taleplerinin arttığı bu son yıllarda konu daha da ilgi çekici hale gelmiştir. Rusya ve Norveç Barents Denizi'nde bulunan kar yengeçlerinin sedanter tür olduğu hususunda anlaşmaya varmışlardır. Bu doğrultuda kıta sahanlığı alanlarında kar yengeçlerinin avlanmaması için diğer devletlerin balıkçı gemilerinin erişimini kapatmışlardır. Norveç ve Avrupa Birliği arasında da farklı yorumlamaya gidildiği görülmüştür. Sunumda sedanter türler kavramı BMDHS'deki düzenleme amacı çerçevesinde ele alınacak ve hangi deniz canlılarının bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: 1982 BMDHS, Kıta sahanlığı, Sedarter türler.

The Scope of Sedentary Species within the Framework of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea

Yeşim Yıldız^{a*}

^aSakarya University, Law Faculty, Department of International Law, Sakarya/Türkiye.

*Corresponding Author: yesimyildiz@sakarya.edu.tr

ABSTRACT

According to Article 77 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), coastal states have sovereign rights over sedentary species found on the seabed of their continental shelf area. Sedentary species are defined as organisms which, at the harvestable stage, either are immobile on or under the seabed or are unable to move except in constant physical contact with the seabed or the subsoil. No other explanation has been provided regarding sedentary species. This has led to differing perspectives on whether crabs and lobsters, which live on the seabed but are constantly moving, are sedentary. This issue has become even more interesting in recent years, as states have increasingly sought expanded continental shelves. Russia and Norway have agreed that snow crabs in the Barents Sea are sedentary. Consequently, they have blocked access to fishing vessels from other states to prevent the fishing of snow crabs within their continental shelf areas. Norway and the European Union have also adopted differing interpretations. In the presentation, the concept of sedentary species will be discussed within the framework of the regulatory purpose in UNCLOS and which marine creatures should be evaluated within this scope will be discussed.

Keywords: 1982 UNCLOS, Continental shelf, Sedentary species.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Boğazları Hedef Alan Gelişen Hibrit Tehditlerin Değerlendirilmesi ve Türk Boğazları ile Montrö Konvansiyonu'na Özel Bir Bakış

Nebile Pelin Mantı^{a}*

^aİstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: npmanti@gmail.com

ÖZET

UNCLOS, uluslararası boğazları, açık denizlerin veya münhasır ekonomik bölgelerin iki bölümünü birbirine bağlayan ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan dar ve doğal su yolu olarak tanımlamaktadır. Uluslararası seyrüsefere açık boğazlarla ilgili milletlerarası hukuk, açık denizlerin çeşitli bölümlerini birbirine bağlayan bu dar su yollarından geçiş özgürlüğünün çok önemli olduğu, uluslararası toplumun çıkarları ile kıyı devletlerinin kıyılarına yakın sulardaki trafiği kontrol etme ve düzenleme hakkını saklı tutma arzusu arasındaki tarihi bir uzlaşmadır. Günümüzde uluslararası seyrüsefer, özellikle uluslararası boğazlardan geçiş, yoğun ve artan hibrit tehditler altındadır. Haziran 2025'te ABD ve İran arasında Hürmüz Boğazı nedeniyle, Baltık Boğazları'ndan Malaka Boğazı'na ve devam eden savaş nedeniyle Ukrayna ve Rusya arasındaki artan gerginlikler ve silahlı çatışmalar nedeniyle Kerç Boğazı ve Türk Boğazları'ndan geçiş bakımından, seyrüsefer özgürlüğü ve güvenliği baskı altındadır. Bu çalışma, uluslararası seyrüsefere açık boğazları hedef alan bu hibrit tehditleri incelerken, milletlerarası hukuk ve Montrö Konvansiyonu kapsamında Türk Boğazları'na ilişkin özel bir odak sunacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Hibrit tehditler, Uluslararası boğazlar, Montrö Konvansiyonu ve Türk boğazları, Milletlerarası Hukuk.*

A Review of Emerging Hybrid Threats Targeting International Straits With A Specific Focus on Turkish Straits and Montreux Convention

Nebile Pelin Mantı^{a}*

^aIstanbul University, Faculty of Law, PIL Department, Istanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: npmanti@gmail.com

ABSTRACT

UNCLOS defines international straits as natural passages between two parts of the high seas or EEZs used for international shipping. International law regarding straits open to international navigation is a historic compromise between the interests of the international community, for whom freedom of passage through these narrow waterways connecting various parts of the high seas is paramount, and the desire of coastal states to reserve the right to control and regulate traffic in waters near their shores. Today, international navigation, especially through international straits, is under intense and growing hybrid threats. Strait of Hormuz between the United States and Iran in June 2025, Baltic Straits to Malacca Strait and considering the growing tensions between Ukraine and Russia because of the ongoing war, Kerch Strait and Turkish Straits due to growing tensions and armed conflicts, freedom and security of navigation are under pressure. This study will examine these hybrid threats targeting international straits and will focus on the Turkish Straits under international law and Montreux Convention.

Keywords: *Hybrid threats, International straits, Montreux convention and Turkish straits, International law.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Kraken Uyanırıldı: Uluslararası Hukuk ve Deniz Hukuku Bakımından PNT Güvenliğine İlişkin Bir Değerlendirme

Nebile Pelin Mantı^{a}*

^a İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: npmanti@gmail.com

ÖZET

Seyrüseferin ilk dönemlerinden günümüze, doğru konumlandırma, seyir ve zamanlama (Positioning, Navigation and Timing, kısaca PNT) gereklidir. İster sivil, ister ticari veya askeri kullanım için olsun, neredeyse tüm sektörler hizmet sunmak için doğru PNT bilgisine güvenmektedir. 21nci yüzyıl, kritik altyapıların yüzyılı olarak başlamıştır. Sayısız kritik altyapı sektörünün işleyişi için doğru PNT bilgileri, seyir emniyetini, karada, havada, uzayda ve denizde operasyonların sürekliliğini sağlamak için hayati önem taşımaktadır. Günümüzde PNT, e-Seyir, Deniz Trafik Yönetimi ve Deniz Otonom Yüzey ve Sualtı Gemilerinin güvenli seyirleri için temel unsurlardan biri haline gelmiştir ve IMO'nun e-Seyir Stratejisi'nde, konum belirleme, e-seyirin belirlenen sekiz temel unsurundan biri olarak tanımlanmaktadır. Bu araştırma, güncel PNT saldırıları çerçevesinde, kritik deniz altyapılarında ve denizde PNT dayanıklılığını uluslararası deniz hukuku bakımından ve milletlerarası hukuk bakımından mevcut korumaları incelemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *PNT güvenliği, Deniz güvenliği, Kritik altyapılar, Seyrüsefer emniyeti ve güvenliği, Uluslararası deniz hukuku.*

Kraken Awakened: An Assessment of PNT Security Under International Law and Law of the Sea

Nebile Pelin Mantı^{a}*

^aIstanbul University, Faculty of Law, PIL Department, Istanbul/Türkiye.

^{*}Corresponding Author: npmanti@gmail.com

ABSTRACT

From the earliest days of navigation to the present day, accurate positioning, navigation, and timing (PNT) have been essential for the functioning of the nation's critical infrastructure. Whether for civil, commercial, or military use, nearly all sectors rely on accurate PNT information to provide services. The 21st century has become the century of critical infrastructures. Accurate PNT information is vital for the operation of countless critical infrastructure sectors, ensuring safety of navigation and continuity of operations on land, in the air, in space, and at sea. Today, PNT has become a fundamental element of e-Navigation, Maritime Traffic Management, and the safe navigation of Maritime Autonomous Surface and Underwater Ships. The IMO's e-Navigation Strategy identifies positioning as one of the eight fundamental elements of e-Navigation. This research aims to examine the resilience of PNT in critical maritime infrastructure and at sea, in the context of current PNT attacks, under international law of the sea and the existing protections under international law.

Keywords: *PNT security, Maritime security, Critical infrastructure, safety and security of navigation, International law of the sea.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Savaş Hukukuna İlişkin Newport El Kitabı

Nebile Pelin Mantı^{a}*

^aIstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: npmanti@gmail.com

ÖZET

Denizde Silahlı çatışmaların ne şekilde yürütülebileceği, silahlı çatışmalar hukukunun özellikli başlıklarından biri olmuştur. Denizde düşmanlıkların yürütülmesine ilişkin milletlerarası hukuk kurallarının daha iyi anlaşılmasına duyulan ihtiyaç günümüzde giderek artmaktadır. Rusya ve Ukrayna arasındaki silahlı çatışmanın Karadeniz'deki deniz faaliyetlerine yönelik tehditleri, Yemen'deki çatışmanın Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı'nı kullanmayı amaçlayan deniz ticaretine etkisi ve Güney Çin Denizi'nde olası bir çatışma tehlikesi, uygulanacak hukuki çerçevenin doğru şekilde belirlenmesini, mevcut çerçevelerin farklarını ve denizde düşmanlıkların yürütülmesine ilişkin hukuki çerçevenin doğru bir şekilde anlaşılmasını gerektirmektedir. Denizde silahlı çatışmaların yürütülmesine ilişkin hukuki akademik çalışmalar sınırlı olup, bu nitelikli hukuk dalı, yeni aktörler ve gelişen teknolojilerle, farklı katmanlar kazanmaktadır. Bu çalışma, Denizde Silahlı Çatışmalara İlişkin Newport El Kitabı'nın alt yapısını ve genel çerçevesini, uygun olduğu ölçüde San Remo El Kitabı ile karşılaştırarak ele alarak değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Denizde silahlı çatışmaların yürütülmesi, Newport el kitabı, San Remo el kitabı.*

The Newport Manual on the Law of Naval Warfare

Nebile Pelin Mantı^{a}*

^aIstanbul University, Faculty of Law, PIL Department, İstanbul/Türkiye.

* Corresponding Author: npmanti@gmail.com

ABSTRACT

The conduct of armed conflicts at sea has become a key topic in the law of armed conflict. The need to better understand the international legal frameworks governing the conduct of hostilities at sea is increasingly pressing. The threats posed by the armed conflict between Russia and Ukraine to maritime activities in the Black Sea, the impact of the conflict in Yemen on maritime trade seeking to use the Red Sea and Suez Canal, and the potential threat of conflict in the South China Sea necessitate the accurate determination of the applicable legal framework, understanding the differences between existing frameworks, and a thorough understanding of these norms. While legal research on the conduct of armed conflicts at sea is limited, this specialised branch of law is gaining new layers with the emergence of new actors and technologies. This study aims to evaluate the normative background and general framework of the Newport Manual on Law of Armed Conflicts at Sea, comparing it, where appropriate, with the San Remo Manual.

Keywords: *Conduct of armed conflicts at sea, Newport manual, San Remo manual.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Etiyopya'nın Assab Üzerindeki İddiası: Tarihî Hak Sahipliği ile Çağdaş Uluslararası Deniz Hukuku Arasında

Biruk Paulos^a

^a Wachemo Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Hossana, Etiyopya

*Sorumlu Yazar: brookcanada2017@gmail.com

ÖZET

Etiyopya'nın Assab Limanı'nı geri alma yönündeki yenilenen söylemi, uluslararası hukuk çerçevesinde toprak egemenliği, devlet halefiyeti ve denize erişim hakkı etrafında karmaşık tartışmaları yeniden alevlendirmiştir. Bu makale, Etiyopya'nın Assab üzerindeki iddiasını tarihî hak sahipliği ve çağdaş uluslararası deniz hukuku perspektiflerinden eleştirel bir biçimde incelemektedir. *Utī possidetis juris*, *effectivités* ve doğal kaynaklar üzerinde daimî egemenlik ilkesi gibi doktrinlere dayanarak, çalışma Eritre'nin 1993'teki ayrılışı ve ardından gelen uluslararası tanıma sonrasında Etiyopya'nın Assab üzerinde artık bir hukuki hakka sahip olup olmadığını sorgulamaktadır. Analiz ayrıca, Etiyopya'nın denize kıyısı olmayan statüsü ile Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (UNCLOS) 69. ve 125. maddeleri uyarınca deniz erişim hakkı arasındaki etkileşimi incelemektedir. Bu maddeler, denize kıyısı olmayan devletlere denize erişim ve denizden ulaşım hakları tanımaktadır. Etiyopya'nın tarihî argümanlarını çağdaş uluslararası deniz hukuku normlarıyla karşılaştırarak çalışma, tarihî adalet ile uluslararası sınırların istikrarı arasındaki gerilimi analiz etmektedir. Sonuç olarak, Etiyopya'nın Assab üzerindeki tarihî ve ekonomik çıkarları güçlü olmakla birlikte, mülkiyet iddiası önemli hukuki sınırlamalarla karşı karşıyadır. Bununla birlikte, Etiyopya'nın güvence altına alınmış deniz erişimi talebi, bölgesel iş birliği ve adil deniz yönetişimi çerçeveleri içinde meşru kabul edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Denize erişim, Effectivités, Tarihî hak sahipliği, Devlet halefiyeti, Utī possidetis juris.*

Ethiopia's Claim to Assab: Between Historical Entitlement and Contemporary International Maritime Law

Biruk Paulos^{a}*

^a Wachemo University School of Law, Hossana, Ethiopia

*Corresponding Author: brookcanada2017@gmail.com

ABSTRACT

Ethiopia's renewed discourse on reclaiming the Port of Assab has reignited complex debates surrounding territorial sovereignty, state succession, and the right of access to the sea under international law. This paper critically examines Ethiopia's claim to Assab through the dual lenses of historical entitlement and contemporary international maritime law. Drawing upon doctrines such as *uti possidetis juris*, *effectivités*, and the *principle of permanent sovereignty* over natural resources, the study interrogates whether Ethiopia retains a residual legal right over Assab following Eritrea's secession in 1993 and subsequent international recognition. The analysis further explores the interplay between Ethiopia's landlocked status and its entitlement to maritime access under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), particularly in light of Articles 69 and 125, which provide landlocked states with rights of access to and from the sea. By juxtaposing Ethiopia's historical arguments with contemporary international maritime norms, the study examines the tension between historical justice and the stability of international borders. It concludes that while Ethiopia's historical and economic interests in Assab are compelling, its ownership claim faces significant legal constraints, though its demand for guaranteed maritime access remains legitimate under cooperative regional and equitable maritime governance frameworks.

Keywords: *Access to the sea, Effectivités, Historical entitlement, State succession, Utī possidetis juris.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Artificial Islands in the International Law of the Sea as a Possible Solution for "Sinking States"

Przemyslaw Osobka^a, Kutluhan Bozkurt^b

^a Institute for Life, Environment and Climate Science Torun/Poland

^b Istanbul Gedik University, Faculty of Law, Istanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: kutluhan.bozkurt@gmail.com

ABSTRACT

The rising level of seas and oceans, a key indicator of climate change, is a direct factor contributing to the phenomenon of climate-induced deterritorialization. This poses a risk of submerging islands and flooding low-lying littoral zones. As a result, a progressive loss of terrestrial territory for coastal, island, and archipelagic states is becoming a tangible reality. Small Island Developing States (SIDS) are highly vulnerable to natural forces and disasters, possessing very limited capacity to respond to and recover from such events. Despite bearing the least responsibility for climate change, they are undoubtedly the ones that will suffer the most from its negative impacts. The loss of physical territory could render some of these nations uninhabitable, making material and financial aid, along with technological solutions, essential for their survival. Island nations are often searching for extremely innovative methods to counter climate-induced deterritorialization. Anote Tong, the former Prime Minister of The Republic of Kiribati, even contemplated relocating the country's population to an artificial island. Nevertheless, Article 60, paragraph 8 of UNCLOS presents an impediment, as it states that artificial islands, installations, and structures do not qualify as islands. They are not entitled to their own territorial sea, and their existence does not impact the demarcation of the territorial sea, the exclusive economic zone, or the continental shelf. Should no action be taken, UNCLOS as currently worded will lead to the disappearance of the maritime zones of small island states from maps, first by shifting the baselines, and ultimately when the land territory is submerged. These are called 'Sinking States'. In this address, the following will be presented: the current standing of international law concerning artificial islands, examples of relevant initiatives being pursued by 'Sinking States,' and suggested de lege ferenda amendments to international law designed to meet the needs of 'Sinking States.' Our presentation will also take up the topic of international legal responsibility for climate deterritorialization and the conceptualization and implementation of potential solutions regarding the use of artificial island construction technology for the 'Sinking States.'

Keywords: *Artificial islands, International law of the sea, "Sinking States", Climate change.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Pollution Without Borders: Legal Limits of State Responsibility in Marine Environmental Protection

Md Syful Islam^{a}*

^aAnkara University, Institute of Social Science, Department of Sea and Maritime Law, Ankara/Türkiye.

*Corresponding Author: syful.au.bd@gmail.com

ABSTRACT

Transboundary marine pollution presents one of the most pressing challenges to the protection of the marine environment, raising complex questions about the extent and enforceability of state responsibility under international law. This paper examines the legal limitations of holding states accountable for pollution that originates within their jurisdiction but causes harm beyond national maritime boundaries. Through a doctrinal analysis of key instruments such as the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the Stockholm and Rio Declarations, and relevant case law—including the Trail Smelter and Pulp Mills cases—this study interrogates the legal principles of due diligence, prevention, and transboundary harm. Particular attention is paid to gaps in enforceability, evidentiary thresholds, and the role of emerging technologies in attributing responsibility. The research argues that despite well-established legal norms, structural limitations in international environmental law hinder effective accountability, especially in semi-enclosed or shared marine spaces. The paper concludes by proposing pathways for strengthening compliance, including regional cooperation mechanisms, enhanced monitoring technologies, and the evolution of customary international law to meet contemporary ecological realities.

Keywords: *Transboundary pollution, State responsibility, Marine environment, UNCLOS, International environmental law, Due diligence.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Between Ambition and Constraint: Reassessing China's Blue Economy and the Legal Governance of Marine Sustainability

Yi Lu^{a*}

^a Boğaziçi University, Law Faculty, Istanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: luyiclaudia@gmail.com

ABSTRACT

China's "Blue Economy" reflects an ambitious effort to align its maritime developmental agenda with ecological sustainability. Yet, tensions persist between economic growth and environmental governance. This article situates China's Blue Economy within scholarship on the legal institutionalisation of sustainability, showing how law mediates the trade-offs between industrial expansion and ecological restraint in a developmental state context. Drawing on legal analysis, policy review, and case studies of the *Guangdong–Guangxi–Hainan Blue Bay City Cluster* and offshore renewable energy projects, it examines how the *2023 Marine Environmental Protection Law* and the *14th Five-Year Plan for Marine Economy Development* reshape the governance of marine industrialisation and environmental protection. Chinese law increasingly incorporates ecological language and market-based tools, including marine functional zoning, eco-compensation, and blue carbon initiatives. However, effective implementation is constrained by institutional fragmentation, overlapping jurisdictions, and weak accountability. The study contributes to debates on the "*legalisation of sustainability*," illustrating how China's Blue Economy operationalises global sustainable development norms through state-centric legal rationality that emphasises planning, technocratic control, and performance metrics over ecological precaution. The article concludes that the long-term credibility of China's Blue Economy depends less on legislative innovation than on the capacity of legal institutions to embed ecological limits as binding constraints on economic ambitions.

Keywords: *China's blue economy, Ecological regulation, Marine environmental law, State-Centric legal rationality, Sustainable development governance.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Legal Protection of the Marine Environment and Marine Pollution

Feruzjola Spahia^{a*}

^a Kocaeli University, Department of Public Law, PhD, Türkiye; Director of Law Department on Kukes Municipality, Albania

***Corresponding Author:** feruzjola.spahia@gmail.com

ABSTRACT

Marine Pollution has become one of the hottest topics of environmental challenges, severely affecting marine ecosystems and human health. Legal protection for the marine environment against pollution and damage is built on international law, including a lot of international Conventions and Regulations. The most important of them is the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), which mandates states to prevent and manage marine pollution. The main global instrument is the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), which sets out rules for the prevention of pollution from ships. Additional legal frameworks include regional agreements, national legislation and the establishment of Marine Protected Areas (MPAs) to protect marine flora, fauna and biodiversity in marine ecosystem in first side and in the other hand all the human health indirectly. Even though all these regulations of international agreements such as UNCLOS and MARPOL of the International Maritime Organization (IMO) are strongly consisting of maintaining marine environment in a good stage, the existing laws are often being introduced to question the inability of the present laws to do something about the escalating issue of pollution. This study will bring together the legal framework of the protection of marine environment, the situation of marine pollution nowadays, discuss problematic issues and in the end to bring solutions through a some practical proposals that aim refining international laws, strengthening enforcement, and encouraging collective action at the international level by strengthening legal infrastructure and fostering a single global response against marine pollution.

Keywords: *Maritime law, Maritime environment, Marine pollution, Legal protection.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Çevre Hukukunda Deniz Taşımacılığının İklim Değişikliği Üzerindeki Etkileri: “Ex Gratia” Tazmine İlişkin Bir Değerlendirme

Ali Özdemir^{a*}

^aSakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: aliozdemir@sakarya.edu.tr

ÖZET

Uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan sera gazı emisyonları, küresel toplamın yaklaşık %2-3'ünü oluşturmakta; bu oranın 2050 yılına kadar %50-%250 arasında artması öngörülmektedir. Böyle bir tabloda deniz taşımacılığından kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması gerektiği açıktır. Bu hedefe ulaşmak için çeşitli önlemlerin alınması gerektiği uzun zamandır tartışılmalı bir konudur. Esasen deniz taşımacılığı petrol ve diğer maddelerin denize dökülmesi, deniz kazaları ve gemilerin normal işleyişi sırasında meydana gelen çeşitli çevresel tehditleri içeren geniş bir yelpazede ele alınması gereken bir meseledir. Nitekim Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL) gemilerin normal işleyişlerinde ya da kazara deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi hususunda lokomotif bir uluslararası sözleşmedir. Öyle ki MARPOL Sözleşmesi, Eklerine dahil edilen teknik düzenlemelerle gemi operasyonlarından kaynaklanan her türlü kirliliği ortadan kaldırmayı ve deşarjları en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Bu düzenlemelerin iklim değişikliği karşısında normatif bir kalkan oluşturduğunu söylemek mümkündür. Ancak bu noktada *ex gratia* (lütuf kabilinden) olarak gerçekleştirilen tazmin uygulamalarının deniz taşımacılığı özelinde incelenmesi dikkate değerdir. Örneğin 1971 tarihli Juliana tankeri vakası gibi birçok vakıa, bahsedilen tazmin uygulamalarının iklim değişikliğine etkileri bakımından incelenmesini zorunlu kılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Çevresel zarar, Deniz taşımacılığı, Ex gratia tazmin, İklim değişikliği, İnsan hakkı.

The Effects of Maritime Transportation on Climate Change in International Environmental Law: An Assessment of “Ex Gratia” Compensation

Ali Özdemir^{a*}

^aSakarya University, Faculty of Law

*Corresponding Author: aliozdemir@sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Greenhouse gas emissions from international maritime transport constitute approximately 2-3% of the global total; this rate is projected to increase by 50%-250% by 2050. In this context, it is clear that greenhouse gas emissions from maritime transport must be reduced. The need for various measures to achieve this goal has long been a topic of debate. Essentially, maritime transport is a broad issue that must be addressed, encompassing spills of oil and other substances, maritime accidents, and various environmental threats that arise during the normal operation of ships. Thusly, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) is a leading international convention for preventing pollution of the marine environment, whether during the normal operation of ships or accidentally. Such that the MARPOL Convention aims to eliminate all forms of pollution arising from ship operations and minimize discharges through the technical regulations included in its Annexes. It can be said that these regulations constitute a normative shield against climate change. However, it is noteworthy at this point to examine *ex gratia* compensation practices specifically for maritime transport. For example, many cases, such as the Juliana tanker incident of 1971, necessitate an examination of the aforementioned compensation practices in terms of their impact on climate change.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Keywords: *Environmental damage, Maritime transport, Ex gratia compensation, Climate change, Human rights.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Açık Denizlerde Deniz Biyoçeşitliliğinin Korunması Anlaşması (BBNJ Anlaşması) ve Yürürlüğü Öncesi Güncel Gelişmeler

Anıl Akyol^{a}*

^aAtılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Ankara/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: contact@anilakyol.space

ÖZET

Birleşmiş Milletler nezdinde kabul edilen ve 17 Ocak 2026 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenen “Ulusal Yetki Alanları Dışında Kalan Denizlerdeki Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımı Hakkında Anlaşma” (BBNJ Anlaşması), açık deniz yönetişimi açısından uluslararası hukukta yeni bir dönemin başlangıcını temsil etmektedir. Anlaşma deniz ekosistemlerinin korunması, bilimsel bilgi üretiminin güçlendirilmesi, kaynakların adil paylaşımı ve çevresel sorumluluk ilkelerinin kurumsal düzeyde bütünleştirilmesi gibi amaçlar doğrultusunda şekillenmiştir. Bu bildiri, BBNJ Anlaşması’nın yürürlüğe giriş süreci öncesinde şekillenen hukuki, diplomatik ve teknik gelişmeleri incelemekte; anlaşmanın dört temel sütununu teşkil eden deniz genetik kaynakları, alan bazlı yönetim araçları, çevresel etki değerlendirmeleri ve kapasite geliştirme ile teknoloji transferi rejimleri, deniz hukuku ile çevre hukuku arasındaki etkileşim bağlamında analiz edilmektedir. Nihayet, Türkiye’nin BBNJ Anlaşması’na ilişkin politik ve hukuki tutumu değerlendirilmekte; bu çerçevede ülkenin yaklaşımının, anlaşmanın uygulanabilirliği ve bölgesel açık deniz yönetişiminin geleceği bakımından ortaya koyduğu perspektif tartışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *BBNJ anlaşması, Deniz biyoçeşitliliği, BMDHS, Çevre hukuku, Açık deniz yönetişimi.*

Agreement on Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (BBNJ Agreement) and Recent Developments Prior to Its Entry into Force

Anıl Akyol^{a}*

^aAtılım University, Graduate School of Social Sciences, Department of Public Law, Ankara/Türkiye.

^{*} Corresponding Author: contact@anilakyol.space

ABSTRACT

Adopted under the auspices of the United Nations and expected to enter into force on 17 January 2026, the Agreement Under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction (BBNJ Agreement) represents the beginning of a new era in international governance of the high seas. The Agreement is shaped around objectives such as the protection of marine ecosystems, the enhancement of scientific knowledge, the equitable sharing of resources, and the institutional integration of environmental responsibility principles. This paper examines the legal, diplomatic, and technical developments that have emerged prior to the BBNJ Agreement’s entry into force. It analyses the four main pillars of the Agreement: marine genetic resources, area-based management tools, environmental impact assessments, and capacity-building and the transfer of marine technology, within the broader interaction between the law of the sea and international environmental law. Finally, the study evaluates Türkiye’s legal and political stance toward the BBNJ Agreement, discussing how the country’s approach reflects a distinctive perspective on the Agreement’s implementation and on the future of governance of regional high seas.

Keywords: *BBNJ agreement, Marine biodiversity, UNCLOS, Environmental law, Governance of the high seas.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Osmanlı Liman Kentlerinde Lazaret Uygulamalarının Hukuki Boyutu (1831-1914)

Ayça Küçük^{a}*

^aÖzyeğin Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: ayca.kucuk@ozyegin.edu.tr

ÖZET

Bu çalışma, 19. yüzyılda kurumsal bir nitelik kazanan Osmanlı karantina rejimini, başlıca liman kentlerindeki *lazaret* uygulamaları üzerinden hukuki ve idari boyutlarıyla incelemektedir. İtalyanca *lazaretto* teriminden türeyen ve Osmanlıca'da *tahaffuzhâne* olarak karşılık bulan *lazaret*, bulaşıcı hastalıkların yayılmasını önlemek amacıyla kurulan karantina istasyonlarını ifade eder. Çalışma kapsamında bu kurum, kamu sağlığı, mülkiyet ve deniz ticareti arasındaki ilişkileri düzenleyen mekansal ve hukuki bir yapı olarak ele alınmaktadır. Araştırma, *lazaret* ve karantina uygulamalarının 1831-1838 arasındaki "Karantina Meclisi" öncesi evresi ile 1838 sonrasında şekillenen kurumsal evresini karşılaştırmalı biçimde analiz etmektedir. Böylelikle araştırmada yetki dağılımı, usul, tazminat ve idari denetim gibi hukuki unsurlar üzerinden yapılan değerlendirmeler, normatif, idari ve yargısal kaynakların birlikte okunmasıyla şekillenmektedir. Bu kapsamda birincil ve ikincil kaynaklara dayanılarak yapılan çözümleme, idarenin karar alma süreçlerindeki dönüşümü ve Osmanlı'nın uluslararası hukukla kurduğu ilişkiyi görünür kılmayı amaçlamaktadır. Bu yönüyle çalışma, *lazaret* kurumunu yalnızca bir sağlık önlemi olarak değil, aynı zamanda idarenin modern kamu sağlığı yaklaşımının şekillenmesinde belirleyici bir mekansal-hukuki dinamik olarak konumlandırmakta ve bu uygulamaların etkilerini ortaya koymayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: *Lazaret, Osmanlı denizcilik uygulamaları, Osmanlı hukuku, Osmanlı karantina rejimi, Tahaffuzhâne.*

The Legal Dimensions of Lazaret Practices in Ottoman Port Cities (1831-1914)

Ayça Küçük^{a}*

^aÖzyeğin University, Faculty of Law, İstanbul /Türkiye.

*Corresponding Author: ayca.kucuk@ozyegin.edu.tr

ABSTRACT

This study examines the Ottoman quarantine regime, which acquired an institutional character in the nineteenth century, through the legal and administrative dimensions of *lazaret* practices in major port cities. The term *lazaret* -derived from the Italian *lazaretto* and corresponding to the Ottoman *tahaffuzhâne*-refers to quarantine stations established to prevent the spread of contagious diseases. Within this framework, the *lazaret* is approached not only as a public health measure but also as a spatial and legal structure that regulated the interrelations between public health, property, and maritime trade. The research offers a comparative analysis of *lazaret* and quarantine practices during the "pre-Board of Health (Meclis-i Tahaffuz)" phase between 1831 and 1838, and the institutional phase that took shape after 1838. Accordingly, evaluations of legal elements such as the distribution of jurisdiction, procedure, compensation, and administrative supervision are shaped through a combined reading of normative, administrative, and judicial sources. Based on both primary and secondary materials—including Ottoman health regulations, sanitary instructions, and court records—the analysis aims to reveal the transformation of administrative decision-making processes and the Ottoman Empire's evolving engagement with international law. In this respect, the study situates the *lazaret* not merely as a public health precaution but as a spatial and legal dynamic that played a formative role in shaping the Ottoman administration's modern approach to public health, while seeking to uncover the broader implications of these practices.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Keywords: *Lazaret, Ottoman law, Ottoman maritime practices, Ottoman quarantine regime, Tahaffuzhâne.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

***Denizde İnsan Haklarının Korunması Bağlamında Avrupa İnsan Hakları
Mahkemesi'nin S.S. ve Diğerleri v. İtalya Kararı'nın Değerlendirilmesi***
Betül Karagedik^a

^aGalatasaray Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: betulkaragedik@gmail.com

ÖZET

Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi, yeni tarihli *S.S. ve Diğerleri v. İtalya* kararında, gemi kazası geçiren göçmenlere yönelik açık denizde gerçekleştirilen kurtarma operasyonları üzerinde İtalya'nın yargı yetkisini tartışmıştır. Dava konusu olayda, İtalya'nın ülke dışı yargı yetkisinin olmadığına hükmedilmiştir ve bu karar, farklı hukuki tartışmalara sebebiyet vermiştir. Günümüzde deniz yoluyla düzensiz göç esnasında ciddi insan hakları ihlalleri yaşanmaktadır. Ancak yargı yetkisi ile ilgili meseleler, mağdurların insan hakları hukuku denetim organlarına erişimlerini engelleyebilmektedir. Yargı yetkisi kavramı, insan hakları hukukunda ve deniz hukukunda farklı açılara sahiptir ve denizde meydana gelen insan hakları ihlalleri hakkında yargı yetkisi bağlantısı kurulurken, uluslararası hukukun bu iki farklı dalının beraber değerlendirilmesi gerekmektedir. Diğer taraftan, insan hakları hukukunda ülke dışı yargı yetkisinin istisnai durumlarda doğduğu kabul edilmektedir ve devletin ülke dışı yargı yetkisinin tespitinde farklı modellere işaret edilmektedir. Bu bağlamda bildiride, *S.S. ve Diğerleri v. İtalya* kararı ışığında, insan hakları sözleşmelerinin ülke dışına uygulanabilirliği, denizde insan haklarının korunması çerçevesinde incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: *Düzensiz göç, Denizde insan hakları, Yargı yetkisi.*

***Assessment of the S.S. and Others v. Italy Decision in the Context of the Protection of
Human Rights at Sea***

Betül Karagedik^a

^aGalatasaray University, Institute of Social Sciences, İstanbul/Türkiye.

* Corresponding Author: betulkaragedik@gmail.com

ABSTRACT

The European Court of Human Rights, in its recent decision in *S.S. and Others v. Italy*, examined Italy's extraterritorial jurisdiction over rescue operations involving migrants who had suffered a shipwreck on the high seas. The Court held that the applicants did not fall within Italy's jurisdiction for the purposes of Article 1 of the Convention, a finding that has given rise to considerable legal debate. Today, serious human rights violations continue to occur during irregular migration by sea, and jurisdictional issues may pose significant obstacles to victims' effective access to human rights bodies. The concept of jurisdiction, as understood under both human rights law and the law of the sea, comprises multiple dimensions. Accordingly, jurisdiction over alleged human rights violations at sea must be assessed in light of both branches of international law. Moreover, it is recognized that extraterritorial jurisdiction arises only in exceptional circumstances, and different models are referred to when establishing a state's extraterritorial jurisdiction in human rights law. In this context, and taking into account the judgment in *S.S. and Others v. Italy*, the extraterritorial application of human rights treaties will be examined within the framework of the protection of human rights at sea.

Keywords: *Human rights at sea, Irregular migration, Jurisdiction.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Türkiye Karasularının Hukuki Çerçevesi ve Yetki Alanları

Ömer Beşiktepe^{a*}

^aSakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuk Bölümü, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: av.omerbesiktepe@gmail.com

ÖZET

Bu sempozyum, Türkiye'nin karasularına ilişkin hukuki rejimi ve bu alanlarda kullanılan egemenlik ile yetki unsurlarını kapsamlı biçimde incelemeyi amaçlamaktadır. Türk karasularının genişliği, sınırlandırılması ve denetim yetkilerinin sınırları, ulusal mevzuat ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) hükümleri ışığında değerlendirilecektir. Türkiye'nin BMDHS'ye taraf olmamasının doğurduğu hukuki sonuçlar, özellikle Ege Denizi'ndeki karasuları uyuşmazlıkları ve Doğu Akdeniz'deki yetki alanı tartışmaları çerçevesinde ele alınacaktır. Ayrıca, boğazlar rejiminin karasuları üzerindeki etkisi, çevresel denetim ve deniz güvenliği uygulamaları, balıkçılık ve enerji kaynakları üzerindeki yetkiler gibi pratik yansımalar tartışılacaktır. Bu yönüyle sempozyum, hem ulusal egemenliğin deniz alanlarına yansımaları hem de uluslararası hukukla olan etkileşimi analiz etmeyi hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Karasuları, Deniz yetki alanları, Egemenlik, Ege ve Doğu Akdeniz uyuşmazlıkları.

The Legal Framework and Jurisdictional Areas of Turkey's Territorial Waters

Ömer Beşiktepe^{a*}

^aSakarya University, Institute of Social Sciences, Department of Public Law, Sakarya/Türkiye.

*Corresponding Author: av.omerbesiktepe@gmail.com

ABSTRACT

This symposium aims to comprehensively examine the legal regime governing Turkey's territorial waters and the elements of sovereignty and jurisdiction exercised in these areas. The breadth of Turkish territorial waters, their delimitation, and the limits of control authority will be assessed in light of national legislation and the provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The legal consequences of Turkey's non-accession to UNCLOS will be addressed, particularly in the context of territorial sea disputes in the Aegean Sea and jurisdictional disputes in the Eastern Mediterranean. In addition, practical implications such as the impact of the straits regime on territorial waters, environmental control and maritime security practices, and jurisdiction over fisheries and energy resources will be discussed. In this respect, the symposium aims to analyze both the reflection of national sovereignty in maritime areas and its interaction with international law.

Keywords: Territorial waters, Maritime jurisdiction, Sovereignty, Aegean and Eastern Mediterranean disputes.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Limanlara Ticaret Gemilerinin Giriş Serbestisinin Değerlendirilmesi

Hatice Rana Takak^{a*}, Sezercan Bektaş^a

^a Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Bölümü, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: rana.takak@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Bu çalışmada ülkelerin iç sularında bulunan limanlara bir başka ülkenin ticaret gemilerinin giriş serbestisinin nasıl düzenlendiği ve halihazırda konu ile ilgili bulunan tartışmaların neden kaynaklandığı incelenmektedir. Öncelikle 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi kapsamında kıyı devletlerinin mutlak egemenlik alanı olan iç suların tanımı yapılmış ardından liman kavramı ve hukuki rejimi incelenmiştir. Limanlara başka bir ülkenin ticaret gemilerinin serbest şekilde girebilmesine olanak sağlayan sözleşmelerin ilgili maddeleri kapsamında değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışmada ticaret gemilerine, kıyı devletinin iç sularında zararsız geçiş hakkı sağlanması istisnası ve belirli durumlarda kıyı devletlerinin limanlarını ticaret gemilerine kapatması durumlarına değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *İç sular, Limanlar, Ticaret gemileri.*

Assessment of the Freedom of Entry of Commercial Vessels into Ports

Hatice Rana Takak^{a*}, Sezercan Bektaş^a

^a Sakarya University, Law Faculty, Department of Public Law, Sakarya/Türkiye.

* Corresponding Author: rana.takak@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

This study examines how the free entry of another country's merchant ships into ports located in the internal waters of countries is regulated and the reasons behind the current debates on the subject. First, the definition of internal waters, which constitute the absolute sovereign area of coastal states under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, is provided, followed by an examination of the concept of ports and their legal regime. Assessments are made within the scope of the relevant articles of the conventions that allow merchant ships of another country to enter ports freely. The study addresses the exception of granting merchant ships the right of innocent passage through the internal waters of the coastal state and situations where coastal states may close their ports to merchant ships under certain circumstances.

Keywords: *Internal water, Ports, Merchant ships.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Ticaret Hukukunda Navlun Alacağına Uygulanacak Zamanaşımı

Onur Can Güzelgün^{a*}

^aSakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Kamu Hukuku Yüksek Lisans Bölümü, Sakarya/Türkiye.

Sorumlu Yazar: can.guzelgun@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Navlun, Türk Ticaret Kanunu'nda açık biçimde tanımlanmamış olmakla birlikte, öğretide genel olarak “*taşıma sözleşmesi uyarınca bir yükün gemiyle taşınması karşılığında ödenen ücret*” şeklinde tanımlanmaktadır. Bu kapsamda navlun alacağı, taşıyanın sözleşmeden doğan ücret üzerindeki talep hakkını ifade eder ve deniz taşımacılığında ekonomik denge ile sözleşmesel güvenin korunması bakımından merkezi bir öneme sahiptir. Navlun alacaklarında zamanaşımı, talep hakkının belirli bir süreyle sınırlandırılması yoluyla deniz ticaretinde öngörülebilirlik, istikrar ve hukuki güvenlik sağlamaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1246. maddesi, navlun sözleşmelerinden doğan alacaklar bakımından bir yıllık zamanaşımı süresi öngörmektedir. Bununla birlikte, sürenin başlangıcının belirlenmesi ve Türk Borçlar Kanunu'nun 146. maddesindeki genel zamanaşımı süresinin bazı hâllerde uygulanabilirliği konularında öğretide farklı görüşler bulunmaktadır. Milletlerarası alanda Lahey, Lahey-Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları, deniz taşımacılığında navlun alacağına ilişkin zamanaşımı rejimine dair farklı sistemler benimsemiş olup, Türk hukukundaki normatif yaklaşımın gelişiminde dolaylı etkiler yaratmıştır. Bu çalışma, navlun alacaklarına uygulanacak zamanaşımı süresini Türk hukuku çerçevesinde sistematik ve karşılaştırmalı bir yaklaşımla incelemektedir.

Anahtar Kelimeler: *Deniz ticareti, Navlun alacağı, Türk ticaret kanunu, Uluslararası sözleşmeler, Zamanaşımı.*

Statute of Limitations Applicable to Freight Claims in Maritime Trade Law

Onur Can Güzelgün^{a*}

^aSakarya University, Institute of Social Sciences, Department of Public Law, Master's Program in Public Law, Sakarya/Turkey.

Corresponding Author: can.guzelgun@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Freight are not explicitly defined in the Turkish Commercial Code; however, they are generally defined in doctrine as “the fee paid for the carriage of cargo by ship under a contract of carriage.” In this context, freight charges represent the carrier's right to claim the fee arising from the contract and are of central importance in maritime transport for maintaining economic balance and contractual certainty. The statute of limitations on freight claims ensures predictability, stability, and legal certainty in maritime trade by limiting the right to claim to a specific period. Article 1246 of the Turkish Commercial Code provides for a one-year limitation period for claims arising from freight contracts. However, there are differing views in doctrine regarding the determination of the start of the period and the applicability of the general limitation period under Article 146 of the Turkish Code of Obligations in certain cases. In the international arena, the Hague, Hague-Visby, Hamburg, and Rotterdam Rules have adopted different systems regarding the statute of limitations regime for freight claims in maritime transport, indirectly influencing the development of the normative approach in Turkish law. This study examines the statute of limitations period applicable to freight claims within the framework of Turkish law using a systematic and comparative approach.

Keywords: *Maritime trade, Freight receivables, Turkish commercial code, International agreements, Statute of limitations.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Esas Hat Kavramı ve Esas Hattın Belirlenmesi

Bekir Selman Yılmaz^{a*}

^aSakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Anabilim Dalı Yüksek Lisans Sakarya/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: bekirselmanyilmaz@hotmail.com

ÖZET

Deniz yetki alanlarının belirlenip devletlerin egemenlik yetki alanlarının tespit edilebilmesinde en önemli faktörlerden biri uygulanacak olan esas hat yöntemidir. Esas hatta ilişkin tanımlar zamanla değişim ve gelişim göstererek BMDHS'nde belirtilen şeklini almıştır. Güncel hali ile normal esas hat ve düz esas hat olmak üzere iki çeşit esas hat yöntemi ile deniz yetki alanlarının belirlendiğini ve uygulanacak hukuk kurallarının da bu şekilde tespit edilebildiği ortadadır. Bu yöntemler ise tarihsel gelişimleri doğrultusunda BMDHS'ndeki halini almıştır. Sözleşmede belirtilen usul ve esaslar doğrultusunda belirlemeler ve ihtilafların çözümü sağlanmaktadır. 10 Aralık 1982 tarihli "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi" (BMDHS) deniz alanlarının sınırlandırılması ile alakalı usul ve esasları, uluslararası gereklilik ve ihtiyaçları göz önünde bulundurarak dönemin şartlarına göre düzenlemiştir. Sözleşme, denizin ve çevresinin korunması, barış içinde kullanımı, deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı, iş birliğinin temini gibi temel ilkeler ışığında uluslararası hukuk düzleminde yer almıştır. Hali hazırda sözleşme belki lafzından dolayı belki zamanın şartlarından dolayı belirli bir kavramın (karasularının genişliğinin) tespitine yönelik yazılmış olsa da dolaylı olarak diğer deniz yetki alanlarının belirlenme usul ve esaslarında da aynı şekilde esas hat yöntemlerinin kullanılabilmesine olanak sağlayan uluslararası geçerliliğe sahip bir anlaşma niteliğindedir. Hatta deniz hukukunun magna cartası olduğu ifade edilen sözleşme hükümleri geçerliliğini korumaktadır. Türkiye her ne kadar sözleşmeye taraf olmasa da Sözleşme hükümlerinin artık uluslararası kabul görmüş bir teamül olarak uygulanmasından kaynaklı, ister istemez sözleşme hükümleriyle paralel hareket etmektedir. Diğer açıdan ise Türkiye açısından deniz yetki alanlarına ilişkin kanun çalışmalarının hızlandırılıp bu konudaki ulusal mevzuat eksikliğinin giderilmesi son derece elzemdir.

Anahtar Kelimeler: *Birleşmiş Milletler deniz hukuku sözleşmesi, Esas hat kavramı, Normal esas hat, Düz esas hat.*

The Concept of the Baseline and Its Determination under the Law of the Sea

Bekir Selman Yılmaz^{a*}

^aSakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Anabilim Dalı Yüksek Lisans Sakarya/Türkiye.

^{*} Corresponding Author: bekirselmanyilmaz@hotmail.com

ABSTRACT

One of the most crucial factors in the delimitation of maritime zones and the determination of states' sovereign rights and jurisdictions is the method of baseline to be applied. The definitions relating to the baseline have evolved over time, ultimately taking the form provided under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). In its current form, it is evident that maritime zones are determined using two types of baseline methods: the normal baseline and the straight baseline, and the applicable legal rules are also identified accordingly. These methods, shaped by their historical development, have been incorporated into UNCLOS in their present form. Pursuant to the procedures and principles laid down in the Convention, the determination of baselines and the resolution of disputes are ensured. The United Nations Convention on the Law of the Sea, dated 10 December 1982, was drafted by taking into account international requirements and needs concerning the delimitation of maritime areas, in accordance with the conditions of its time. The Convention holds a prominent place in international law, based on core principles such as the protection of the marine environment, the peaceful use of the seas, the sustainable



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

use of marine resources, and the promotion of cooperation. Although the Convention may seem—whether due to its wording or the conditions of the time—to be primarily concerned with the determination of a specific concept (i.e., the breadth of the territorial sea), it is in fact an internationally valid agreement that indirectly enables the use of baseline methods in the delimitation of other maritime zones as well. The provisions of the Convention, often described as the Magna Carta of the Law of the Sea, remain in force today. Although Turkey is not a party to the Convention, it inevitably aligns its practices with its provisions due to the fact that they have now become part of customary international law. On the other hand, for Turkey, it is of utmost importance to accelerate legislative efforts concerning maritime zones and to address the current gaps in the national legal framework in this regard.

Keywords: *United Nations convention on the law of the sea (UNCLOS), The concept of the baseline, Normal baseline, Straight baseline.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Elektronik Konişmentonun Hukuki Geçerliliği ve Uluslararası Dolaşımı Üzerinde Etkili Bir Faktör: Güvenli Elektronik İmza

Bekir Çelikdemir^{a}*

^a Düzce Üniversitesi, Akçakoca Bey Siyasal Bilgiler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, Hukuk Ana Bilim Dalı,
Düzce/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: bekircelikdemir@duzce.edu.tr

ÖZET

Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1526 doğrultusunda, TTK m. 1228 deki koşulları taşımak şartıyla konişmento, elektronik olarak düzenlenebilir. Türk Borçlar Kanunu (TBK) m. 14/2 ile Elektronik İmza Kanunu (EİK) m.5 gereği, güvenli e-imza, elle atılan imza ile aynı hukukî sonucu doğurmaktadır. Bu hükümler birlikte değerlendirildiğinde, Türk hukukunda elektronik konişmento düzenlenmesi, hukuki olarak mümkündür. Çoğunlukla denizasırlı ülkeler ile yapılan ticarette kullanılan konişmento, uluslararası bir belge niteliğine sahip olduğundan, elektronik konişmentonun üzerinde bulunan güvenli e-imzanın, ülkemizde veya diğer ülkelerde geçerliliğinin belirlenmesi de bir gerekliliktir. EİK m.14 uyarınca, yabancı bir ülkede kurulu bir elektronik sertifika hizmet sağlayıcısı (ESHS) tarafından verilen elektronik sertifikaların hukukî sonuçları milletlerarası anlaşmalarla belirlenir. Milletlerarası anlaşma bulunmaması halinde, yabancı bir ülkede geçerli e-imzanın ülkemizde geçerli olabilmesi için, yabancı bir ülkede kurulu bir ESHS tarafından verilen elektronik sertifikaların Türkiye’de kurulu bir ESHS tarafından kabul edilmesi halinde bu elektronik sertifikalar nitelikli elektronik sertifika sayılır. E-imzaların uluslararası alanda, tüm ülkelerde doğrudan geçerli olmasını sağlayacak bir milletlerarası anlaşma bulunmamaktadır. Bu sebeplerle, ülkemizde kullanılan elektronik konişmentolarda bulunan yabancı ülkelere oluşturulmuş veya yurtdışında kullanılan elektronik konişmentolarda bulunan ülkemizde oluşturulmuş güvenli e-imzaların, her iki ülke tarafından, karşılıklı tanınmadıkça, doğrudan hukuki geçerliliğe sahip olması mümkün olmamaktadır. Bu durum ise, birçok ulusal ve uluslararası hukuki düzenleme tarafından tanınan elektronik konişmentonun, hukuki geçerliliğini etkileyen ve uluslararası dolaşımını engelleyen önemli bir husustur. Bu noktada, uluslararası anlaşma niteliğinde olmamakla birlikte Avrupa Birliği tarafından uygulanan eIDAS düzenlemesi çözüm olarak öne çıkabilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Elektronik konişmento, Elektronik sertifika hizmet sağlayıcısı, E-imzanın karşılıklı tanınması, Elektronik imza kanunu, Güvenli elektronik imza.*

A Factor Affecting the Legal Validity and International Circulation of Electronic Bills of Lading: Secure Electronic Signature

Bekir Çelikdemir^{a}*

^a Duzce University, Akçakoca Bey Faculty of Political Sciences, Department of Political Science and Public Administration, Division of
Law, Duzce/Türkiye.

*Corresponding Author: bekircelikdemir@duzce.edu.tr

ABSTRACT

According to Article 1526 of the Turkish Commercial Code (TCC), provided that the conditions set forth in Article 1228 of the TCC are met, a bill of lading may be issued in electronic form. Pursuant to Article 14/2 of the Turkish Code of Obligations (TCO) and Article 5 of the Electronic Signature Law (ESL), a secure electronic signature has the same legal effect as a handwritten signature. When these provisions are evaluated together, it is legally possible to issue electronic bills of lading under Turkish law. Since bills of lading are predominantly used in trade with overseas countries and thus possess the character of an international document, it is also necessary to determine the validity, in Turkey or in other countries, of the



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

secure electronic signatures affixed to electronic bills of lading. According to Article 14 of the ESL, the legal consequences of electronic certificates issued by an electronic certification service provider (ECSP) established in a foreign country are determined by international agreements. In the absence of an international agreement, for an e-signature valid in a foreign country to also be valid in Turkey, the electronic certificates issued by a foreign ECSP must be accepted by an ECSP established in Turkey; in such a case, those certificates are considered qualified electronic certificates. There is no international agreement in force that ensures the direct validity of e-signatures across all countries. For this reason, secure electronic signatures created abroad and embedded in electronic bills of lading used in our country, or secure electronic signatures created in our country and embedded in electronic bills of lading used abroad, cannot possess direct legal validity unless they are mutually recognized by both states. This situation constitutes a significant factor affecting the legal validity of electronic bills of lading, which are recognized by numerous national and international legal regulations, and impedes their international circulation. At this point, although not an international agreement in nature, the eIDAS Regulation implemented by the European Union may emerge as a potential solution.

Keywords: *Electronic bill of lading, Electronic certificate service provider, Electronic signature law, Mutual recognition of electronic signature, Secure electronic signature.*



Gemi İnşa Sözleşmesinde Bedel Ödeme Borcu ve Gemi Finansmanı İle İlişkisi

Muhammet Haluk Nitelik^{a*}

^a İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Bölümü, Doktora Programı, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: mhaluknitelik@gmail.com

ÖZET

Deniz yolu taşımacılığının küresel ticarete üstlendiği merkezi rol, gemi inşa faaliyetlerine olan ihtiyacı artırmaktadır. Buna bağlı olarak yüksek maliyetler; sözleşme bedelinin belirlenme ve ifa biçimlerini, aynı zamanda finansman kaynaklarını ön plana çıkarmaktadır. Gemi inşa sözleşmesinde bedel, sözleşmenin esaslı unsurudur ve uygulamada çoğunlukla götürü bedel olarak kararlaştırılır. Bu bağlamda TBK m. 480’de götürü bedelin taraflar açısından bağlayıcı olduğu kabul edilmiştir. Ancak olağanüstü hâllerde yüklenici açısından uyarılama veya dönme imkânı getirilmiştir. Yaklaşık bedel ise TBK m. 482 uyarınca iş sahibine bazı şartlar dahilinde dönme hakkı tanımaktadır. Bedel ödeme borcu kural olarak teslimle muaccel olurken, gemi inşasında çoğunlukla hakediş sistemi uygulanmaktadır. Tip sözleşmelerde “avans” olarak adlandırılan ödemeler Türk Hukuku bakımından ara hakediş niteliğindedir. Bedel ödeme borcunda veya ara hakedişlerde temerrüde düşülmesi halinde, faiz yükümlülüğü ve TBK m. 125’teki seçimlik haklar gündeme gelir. Tip sözleşmelerde işin durdurulması ve sözleşmeyi sona erdirmeye ilişkin ayrıntılı hükümler de öngörülmektedir. Finansman boyutunda öz sermaye imkânları sınırlı kalmakta, uygulamada daha çok banka kredileri ile tersane kredileri tercih edilmektedir. Bedel ile finansman arasındaki sıkı ilişki, gemi inşa sözleşmelerinin sürdürülebilirliği ve tarafların edimlerinin güvence altına alınması bakımından belirleyici bir işlev üstlenmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Bedel ödeme borcu, Gemi finansmanı, Hakediş ödemeleri, Banka kredileri, Tersane kredileri.*

The Obligation to Pay the Contract Price in Shipbuilding Contracts and Its Relationship with Ship Financing

Muhammet Haluk Nitelik^{a*}

^a Istanbul University, Institute of Social Sciences, Department of Private Law, Doctoral Program, Istanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: mhaluknitelik@gmail.com

ABSTRACT

The central role of maritime transport in global trade increases the demand for shipbuilding. Accordingly, high costs highlight both the determination and performance of the contract price and financing sources. In shipbuilding contracts, the price is an essential element and, in practice, usually agreed as a lump sum. Under Article 480 of the Turkish Code of Obligations (TCO), the lump sum price is binding, yet in extraordinary circumstances the contractor may seek adaptation or withdraw. The approximate price, under Article 482 TCO, grants the employer a right of withdrawal under certain conditions. While the obligation to pay the price normally becomes due upon delivery, the progress payment system is mostly applied. Payments described as “advance” in standard contracts are, under Turkish law, considered interim progress payments. Default in the obligation to pay the price or in progress payments triggers interest liability and the alternative remedies under Article 125 TCO. Standard contracts also include provisions on suspension of work and termination. In financing, equity resources remain limited, while bank loans and shipyard credits are preferred. The close link between price and financing is a decisive factor for the sustainability of shipbuilding contracts and the security of the parties’ obligations.

Keywords: *Obligation to pay the price, Ship finance, Progress payments, Bank loans, Shipyard credits.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Andlaşmaların Yorumlanmasına İlişkin VAHS Hükümleri Işığında Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nin Danışma Görüşü Verme Yetkisi

Ceren Karagözoğlu^{a}*

^a Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Ana Bilim Dalı, Sakarya/Türkiye

*Sorumlu Yazar: cerenkaragozoglu@hotmail.com

ÖZET

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi kurulmuş, Sözleşme'nin VI numaralı ekiyle Mahkeme'nin Statüsü oluşturulmuştur. Sözleşme'de ve ilgili Statü'de, Mahkeme'nin danışma görüşü verebileceğine ilişkin açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Ancak Mahkeme'nin, -açık biçimde danışma görüşü vermeye yetkili kılınan Deniz Yatağı Uyuşmazlıkları Dairesi'nin vermiş olduğu 2011 tarihli danışma görüşü hariç tutulduğunda- Alt Bölge Balıkçılık Komisyonu'nun talebi üzerine 2015; Küçük Ada Devletleri Komisyonu'nun talebi üzerine 2024 tarihli iki danışma görüşü verdiği görülmektedir. Bu durumsa Mahkeme'nin danışma görüşü verme yargı yetkisine sahip olup olmadığı bağlamında, temel olarak Sözleşme, Sözleşme'ye Ek VI numaralı Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi Statüsü ve Mahkeme Usul Kuralları çerçevesinde bir değerlendirmenin varlığını kılmakta ve bunun yanında, günümüz itibarıyla her biri teamül kuralı niteliğine kavuştuğu kabul edilen, Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan andlaşmaların yorumlanmasına ilişkin kuralları gündeme getirmektedir. Bu doğrultuda çalışmada Mahkeme'nin danışma görüşü verme yargı yetkisi, 2015 ve 2024 tarihli kararlar çerçevesinde, ilgili düzenlemelerle birlikte ancak daha ağırlıklı olarak Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi ile düzenleme altına alınmış olan andlaşmaların yorumlanmasına ilişkin kuralları ışığında incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: *Danışma görüşü, Uluslararası deniz hukuku mahkemesi, VAHS.*

The Advisory Jurisdiction of the International Tribunal for the Law of the Sea in Light of the VCLT Provisions on the Interpretation of Treaties

Ceren Karagözoğlu^{a}*

^a Sakarya University, Faculty of Law, Department of International Law, Sakarya/Türkiye

*Corresponding Author: cerenkaragozoglu@hotmail.com

ABSTRACT

The United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 established the International Tribunal for the Law of the Sea, and the Statute of the Tribunal was created by Annex VI of the Convention. There is no explicit provision in the Convention or the relevant Statute stating that the Tribunal has advisory jurisdiction. However, excluding the 2011 advisory opinion issued by the Seabed Disputes Chamber, the Tribunal has issued two advisory opinions at the request for the Sub-Regional Fisheries Commission (2015) and the request for the Small Island States Commission (2024). This situation essentially necessitates an assessment within the framework of the Convention, Annex VI of Convention which is the Statute of International Tribunal for the Law of the Sea and the Rules of Procedure of the Tribunal, in the context of whether the Tribunal has the advisory jurisdiction. In addition, it raises the rules on the interpretation of treaties contained in the Vienna Convention on the Law of Treaties, each of which is now accepted as having acquired the status of a customary rule. In this regard, the Tribunal's advisory jurisdiction will be examined in the light of the 2015 and 2024 decisions, together with the relevant regulations, but more significantly in the light of the rules on the interpretation of treaties laid down in the Vienna Convention on the Law of Treaties.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Keywords: *Advisory opinion, International tribunal for the law of the sea, VCLT.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Hukukunun Kara Deliği: M/Y YOGI Neden Battı?

Sultan Serter^{a}*

^a Işık Üniversitesi, Sinema ve Televizyon Bölümü, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: sltn340735@gmail.com

ÖZET

2012 yılında İstanbul'daki Proteksan-Turquoise Tersanesi'nde inşa edilen M/Y YOGI, Türkiye'nin yat endüstrisi için bir prestij projesi olarak görülürken, denize indirildikten kısa süre sonra Ege Denizi'nde batmıştır. Bu olay, sadece teknik bir arıza değil, aynı zamanda uluslararası denizcilik hukukundaki yapısal eksiklikleri ortaya koyan bir vaka niteliğindedir. 16 Şubat 2012'de İstanbul'dan Cannes'a seyre çıkan YOGI, seyir sırasında motor arızası ve egzoz hattında su sızıntısı yaşamış, ardından dümen kitlenmesiyle kontrolünü kaybetmiştir. Alt güvertelere hızla su dolması ve tahliye pompalarının devre dışı kalması sonucu yat 500 metre derinliğe batmıştır. Mürettebat kurtarılmış, ancak olayın nedenleri uzun süre tartışılmıştır. BEAmer raporu, stabilite hesaplarında ciddi hata yapıldığını, iki ayrı "beach club" bölmesinin tek kompartıman olarak kabul edilmesinin IMO kurallarına aykırı olduğunu saptamıştır. Ayrıca, Genova'da bakım sırasında drenaj sisteminde yapılan değişikliklerin ABS (American Bureau of Shipping) ve Fransız idaresine bildirilmemesi, klas kuralları ve bayrak devleti yükümlülüklerinin ihlali anlamına gelmiştir. YOGI vakası, denizcilik hukukunda denetim ve mevzuat açıklarının ölümcül sonuçlar doğurabileceğini göstermiş, uluslararası deniz taşımacılığında daha sıkı gözetim ve şeffaf denetim ihtiyacını ortaya koymuştur.

Anahtar Kelimeler: M/Y YOGI, Deniz kazaları, Denizcilik hukuku, stabilite sorunları, Türkiye deniz hukuku.

The Black Hole of Maritime Law: Why Did M/Y YOGI Sink?

*Sultan Serter**

Işık University, Department of Cinema and Television, İstanbul/Türkiye.

Corresponding Author: sltn340735@gmail.com

ABSTRACT

Built in 2012 at the Proteksan-Turquoise Shipyard in Istanbul, M/Y YOGI was regarded as a symbol of prestige for the Turkish yacht industry. However, shortly after its launch, the yacht sank in the Aegean Sea, revealing not only a technical malfunction but also deep structural deficiencies within international maritime law and inspection systems. On 16 February 2012, while sailing from Istanbul to Cannes, YOGI experienced engine failure and water leakage in the exhaust system, followed by a jammed rudder and loss of control. As flooding rapidly filled the lower decks and bilge pumps failed, the yacht sank to a depth of 500 meters. Although all crew members were rescued, the causes of the incident have remained controversial. The BEAmer report identified significant errors in stability calculations—specifically, the treatment of two "beach club" compartments as a single watertight section, violating IMO stability standards. Additionally, unreported modifications to the drainage system during maintenance in Genoa constituted a breach of classification society rules and flag state obligations under ABS (American Bureau of Shipping) oversight. The YOGI case demonstrates how regulatory and oversight gaps in maritime law can lead to catastrophic outcomes. It underscores the urgent need for stricter supervision, transparent inspection processes, and the establishment of clearer international regulations for large commercial yachts.

Keywords: M/Y YOGI, Maritime accidents, Maritime law, Stability issues, Turkish maritime law.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz İş Kazalarında Sefer Veri Kaydedicisi (VDR) Kayıtlarının Delil Niteliği ve Hukuka Uygunluğu

Abdülmecit Güldağı^{a*}

^a İbn Haldun Üniversitesi, Hukuk Bölümü, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: abdulmecitguldagi@ihu.edu.tr

ÖZET

Denizcilik sektöründeki dijitalleşme, gemilerin "kara kutusu" olarak bilinen Sefer Veri Kaydedicilerini (VDR) hukuki uyumsuzlukların merkezine taşımıştır. Bu çalışma, gemi donatanının Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) gereği VDR ile veri kaydetme zorunluluğunun, General Data Protection Regulation (GDPR), Türk ulusal hukuku kapsamında 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu (KVKK) ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK) ile nasıl bir gerilim oluşturduğunu analiz etmektedir. Bir deniz kazasının iş kazası olarak nitelendirildiği durumlarda, VDR kayıtlarının delil olarak kullanılabilirliği, modern hukukun en karmaşık sorunlarından birini teşkil etmektedir. Rapor, VDR verilerinin KVKK kapsamında "kişisel veri" olarak hukuki statüsünü, HMK çerçevesinde "hukuka aykırı delil" yasağı karşısındaki durumunu ve iş kazası davalarında kusurun belirlenmesindeki rolünü incelemektedir. Bu analiz, uluslararası bir yükümlülüğü yerine getirirken ulusal hukuk normlarına uyum sağlamak zorunda olan donatanın hassas konumunu aydınlatmayı ve VDR verilerinin delil olarak kabul edilebilirliğine ilişkin hukuki bir çerçeve sunmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Hukuka aykırı delil, İş kazası, Kişisel verilerin korunması kanunu (KVKK), Sefer veri kaydedicisi (VDR), SOLAS.*

The Evidentiary Nature and Legality of Voyage Data Recorder (VDR) Recordings in Maritime Work Accidents

Abdülmecit Güldağı^{a*}

^a İbn Haldun University, Law Department İstanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: abdulmecitguldagi@ihu.edu.tr

ABSTRACT

Digitalization in the maritime industry has brought Voyage Data Recorders (VDR), known as the "black boxes" of ships, to the center of legal disputes. This study analyzes the tension between the shipowner's obligation to record VDR data under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) and General Data Protection Regulation (GDPR), Turkish national legislation, including the Personal Data Protection Law (KVKK) No. 6698 and the Code of Civil Procedure (HMK) No. 6100. The admissibility of VDR recordings as evidence, particularly in cases where a maritime accident is classified as a work accident, constitutes one of the most complex challenges in modern law. The report examines the legal status of VDR data as "personal data" under KVKK, its position concerning the prohibition of "unlawfully obtained evidence" under HMK, and its role in determining fault in work accident litigation. This analysis aims to clarify the delicate position of the shipowner, who must comply with national legal norms while fulfilling an international obligation, and to provide a legal framework for the admissibility of VDR data as evidence.

Keywords: *Personal data protection law (KVKK), SOLAS, Unlawfully obtained evidence, Voyage data recorder (VDR), Work accident.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Ekosisteminden İlhamla Moda: Iris Van Herpen Koleksiyonlarında Renk, Doku ve 3D Baskı Kullanımı

Ayçin Taşoluk^{a}, Çiğdem Dursun^a, Filiz Dursun^a*

^aDüzce Üniversitesi, Düzce Meslek Yüksekokulu, Tasarım Bölümü, Düzce/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: aycintasoluk@duzce.edu.tr

ÖZET

Moda ile doğa arasındaki etkileşim, özellikle deniz ve okyanus ekosistemlerinden beslenen tasarım yaklaşımlarıyla günümüz moda tasarım alanında hem estetik hem de ekolojik açıdan yeni açılımlar sunmaktadır. Bu çalışma, Iris Van Herpen'in deniz altı yaşamından esinlenen haute couture koleksiyonlarını; doku, renk ve yüzey tasarımı ile 3D baskı teknolojileri ekseninde incelemektedir. Çalışmada, mercan resifleri, yosunlar, deniz kabukluları, su hareketi ve ışığın suyla etkileşimi gibi deniz ekosistemine özgü görsel unsurların, tasarımcının biyomorfik forma dayalı estetik diliyle nasıl bütünleştiği analiz edilmektedir. Nitel araştırma yaklaşımı benimsenen çalışmada, Iris Van Herpen'in Crystallization (2010), Aeriform (2017), Earthrise (2021) ve Sculpting the Senses (2023–2024) koleksiyonları üzerinden doküman analizi ve tematik görsel çözümleme yapılmıştır. Koleksiyonlar; renk paletleri, kumaş ve malzeme dokuları, yüzey ve hacim kurgusu ile 3D baskı temelli yenilikçi üretim teknikleri açısından değerlendirilmiştir. Bu çalışmada, özellikle mercan kırmızısı, okyanus mavisi, yosun yeşili gibi deniz ekosistemine özgü renk tonları ile su altı canlılarının yüzeylerinden ilham alan organik ve akışkan doku uygulamalarına odaklanılmıştır. Bulgular, Van Herpen'in deniz ekosistemini yalnızca görsel bir esin kaynağı olarak değil, sürdürülebilir malzeme kullanımı ve çevresel farkındalıkla bütünleşen kavramsal bir zemin olarak ele aldığını göstermektedir. Bu bağlamda, deniz ekosisteminden ilham alan Iris Van Herpen koleksiyonları; estetik duyarlılık, ileri teknoloji ve çevresel sorumluluğun kesiştiği, sürdürülebilir moda anlayışını güçlendiren özgün tasarım pratikleri olarak konumlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Biyomorfik tasarım, Deniz teması, Moda tasarımı, 3D Baskı, Renk ve doku, Sürdürülebilir moda.*

Fashion Inspired by the Marine Ecosystem: The Use of Color, Texture, and 3D Printing in Iris Van Herpen's Collections

Ayçin Taşoluk^{a}, Çiğdem Dursun^a, Filiz Dursun^a*

^aDüzce University, Düzce Vocational School, Department of Design, Düzce/Türkiye.

* Corresponding Author: aycintasoluk@duzce.edu.tr

ABSTRACT

The interaction between fashion and nature offers new aesthetic and ecological perspectives in contemporary fashion design, particularly through design approaches inspired by marine and ocean ecosystems. This study, examines Iris Van Herpen's haute couture collections inspired by underwater life, focusing on texture, color, surface design, and 3D printing technologies. The study analyzes how visual elements specific to marine ecosystems—such as coral reefs, algae, seashells, water movement, and the interaction of light with water—are integrated into the designer's biomorphic aesthetic language. Adopting a qualitative research approach, the collections Crystallization (2010), Aeriform (2017), Earthrise (2021), and Sculpting the Senses (2023–2024) were analyzed through document review and thematic visual analysis. The collections were evaluated based on their color palettes, fabric and material textures, surface and volumetric construction, and innovative 3D printing-based production techniques. This study particularly focuses on marine-inspired color tones such as coral red, ocean blue, and seaweed green, as well as organic and fluid textures influenced by the surfaces of underwater organisms. Findings show that



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Van Herpen does not merely use the marine ecosystem as a visual inspiration, but approaches it as a conceptual foundation integrated with sustainable material use and environmental awareness. In this context, Iris Van Herpen's marine-inspired collections are positioned as unique design practices at the intersection of aesthetic sensitivity, advanced technology, and environmental responsibility, thereby reinforcing a sustainable fashion perspective.

Keywords: *Biomorphic design, Color and texture, Fashion design, 3D printing, Sea theme, Sustainable fashion.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Denizden Modaya: Deniz Atıklarından ve Deniz Kaynaklı Sürdürülebilir Malzemelerden Tekstil Üretimi ve Moda Yaklaşımları

Filiz Dursun^{a}*

^aDüzce Üniversitesi, Düzce Meslek Yüksekokulu, Tasarım Bölümü, Düzce/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: filizdursun@duzce.edu.tr

ÖZET

Küresel tekstil endüstrisi, yüksek düzeyde hammadde ve su tüketiminin yanı sıra ciddi atık üretimiyle çevresel sürdürülebilirlik bağlamında eleştirilerin odağında yer almaktadır. Bu doğrultuda, deniz kökenli malzemelerin tekstil hammaddesi olarak kullanımı, çevre dostu bir alternatif olarak dikkat çekmektedir. Deniz yosunları, algler ve kabuklu deniz canlılarından elde edilen doğal bileşenlerin yanı sıra, özellikle kullanılmış balıkçı ağıları ve deniz plastikleri gibi atıklar, sürdürülebilir tekstil üretiminde yenilikçi malzeme kaynakları olarak değerlendirilmektedir. Çalışma, 2015–2025 yılları arasında deniz kökenli doğal malzemeler ve atıkların tekstil üretimindeki kullanımına ilişkin gelişmeleri incelemektedir. Literatür taraması ve örnek olay analizi yoluyla gerçekleştirilen araştırmada, sürdürülebilir moda alanında öne çıkan öncü firmaların stratejileri analiz edilmektedir. Elde edilen bulgular, geri dönüştürülmüş deniz atıklarından üretilen ipliklerin ve deniz yosunlarından elde edilen biyoliflerin sürdürülebilir tekstil koleksiyonlarında başarıyla uygulandığını göstermektedir. Ayrıca, uluslararası düzeyde faaliyet gösteren birçok moda markası ve tasarımcının bu tür malzemelere yönelmesi, deniz kaynaklı hammaddelerin sektördeki artan önemine ve kabulüne işaret etmektedir. Araştırma sonuçları, bu malzemelerin yalnızca çevresel etkileri azaltmakla kalmayıp aynı zamanda tekstil sektöründe inovasyonu da teşvik ettiğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda, sürdürülebilir üretim modellerinin yaygınlaştırılabilmesi için hem teknolojik altyapının geliştirilmesi hem de tüketici farkındalığının artırılması gerekliliği vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Biyolifler, Deniz atıkları, Deniz kaynaklı malzemeler, Sürdürülebilir moda, Tekstil inovasyonu.*

From the Sea to Fashion: Textile Production and Fashion Approaches Using Marine Waste and Sustainable Marine-Based Materials

Filiz DURSUN^{a}*

^aDüzce University, Düzce Vocational School, Department of Design, Düzce/Türkiye.

* Corresponding Author: filizdursun@duzce.edu.tr

ABSTRACT

The global textile industry has been the focus of criticism regarding environmental sustainability due to its high raw material and water consumption, as well as its significant waste production. In this context, the use of marine-derived materials as textile raw materials is attracting attention as an environmentally friendly alternative. Natural components derived from seaweed, algae, and shellfish, as well as waste materials such as used fishing nets and marine plastics, are being considered innovative material sources in sustainable textile production. The study examines developments in the use of marine-derived natural materials and waste in textile production between 2015 and 2025. The research, conducted through a literature review and case study, analyzes the strategies of leading companies in the field of sustainable fashion. The findings demonstrate that yarns produced from recycled marine waste and biofibers derived from seaweed are being successfully implemented in sustainable textile collections. Furthermore, the fact that many international fashion brands and designers are turning to such materials highlights the growing importance and acceptance of marine-derived raw materials in the sector. The research results reveal that these materials not only reduce environmental impact but also foster innovation in the textile sector. In this



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

context, the need to develop both technological infrastructure and increase consumer awareness in order to disseminate sustainable production models is emphasized.

Keywords: *Biofibers, Marine waste, Marine-based materials, Sustainable fashion, Textile innovation.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

***Ulusal Yetki Sınırlarının Ötesindeki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğin
Korunmasına İlişkin Anlaşma Çerçevesinde Oluşturulan Alan Temelli Yönetim
Araçlarının Hukuki Niteliği***

Berat Lale Akkutay^{a}*

^a Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, Ankara/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: berat.akkutay@hbv.edu.tr

ÖZET

Ulusal Yetki Sınırlarının Ötesindeki Alanlarda Deniz Biyolojik Çeşitliliğin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin Anlaşma (Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction/ BBNJ Anlaşması) çerçevesinde açık deniz alanları ve uluslararası deniz yatağında çeşitli konularda faaliyet göstermek üzere alan temelli yönetim araçları (Area-based management tools/ABMT) oluşturulacağı belirtilmekte ve deniz koruma alanları da söz konusu araçlara dahil edilmektedir. Anlaşmaya göre alan temelli yönetim aracı “belirli koruma ve sürdürülebilir kullanım hedeflerine ulaşmak amacıyla bir veya birkaç sektörün veya faaliyetin yönetildiği coğrafi olarak tanımlanmış bir alan için kullanılan araç...” olarak tanımlanır. Anlaşma’da açıkça ifade edilmemekle birlikte alan temelli yönetim araçlarında yürütülecek sektörel faaliyetler, deniz biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülmesi ile uyumlu olduğu müddetçe, deniz taşımacılığı, turizm, enerji, deniz genetik kaynaklarının ve deniz çevresinin korunması gibi alanlarda söz konusu olabilir. Bu çalışmada BBNJ Anlaşması çerçevesinde kurulacak alan temelli yönetim araçlarının hukuki niteliği ve açık denizler ve uluslararası deniz yatağı bakımından etkileri değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Açık denizler, Alan temelli yönetim araçları (ABMT), BBNJ anlaşması, Deniz genetik kaynakları, Uluslararası deniz yatağı.

***The Legal Nature of Area-Based Management Tools Established under the
Agreement on the Conservation of Marine Biological Diversity of Areas Beyond
National Jurisdiction***

Berat Lale Akkutay^{a}*

^a Ankara Hacı Bayram Veli University, Law Faculty, Department of Public International Law, Ankara/Türkiye.

*Corresponding Author: berat.akkutay@hbv.edu.tr

ABSTRACT

Agreement on the Conservation of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction (Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction/ BBNJ Agreement) states that area-based management tools (ABMTs) will be established to carry out activities on various issues in the high seas and the international seabed, and marine protected areas are also included in these tools. According to the Agreement, an area-based management tool is defined as ‘a tool used for a geographically defined area where one or more sectors or activities are managed to achieve specific conservation and sustainable use objectives...’ Although not stated in the Agreement, sectoral activities to be carried out in ABMTs may include maritime transport, tourism, energy and the protection of marine genetic resources and the marine environment if they are compatible with the conservation and sustainable use of marine biological diversity. This study examines the legal nature of ABMTs stipulated under the BBNJ Agreement and assesses their implications regarding the high seas and the Area.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Keywords: *Area-Based management tools (ABMTs), BBNJ agreement, High seas, Marine genetic resources, the area.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Donanma Harekâtlarının Anayasal Boyutu Üzerine Bir İnceleme

Abdurrahman Tekin^a

^aYalova Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Anayasa Hukuku Anabilim Dalı, Yalova/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: tekinabdurrahman@hotmail.com

ÖZET

Deniz güvenliği, yalnızca uluslararası hukuku değil, aynı zamanda anayasa hukukunu da ilgilendiren bir husustur. Kıyılarının kullanımından, deniz ülkesinin ve doğal kaynakların egemenliğine kadar pek çok alanda her iki hukuk dalının da düzenlemeler içerdiği görülmektedir. Uluslararası hukuk ile anayasa hukukunun bir diğer kesişme noktası ise kendini silahlı çatışmalar hukukunda göstermektedir. Zira denizlerde icra edilen operasyon, müdahale, abluka ve savaşlar anayasa hukuku bağlamında alınan bir yetki ile iç hukuk usulleri çerçevesinde hukukileşmektedir. Bu çalışma, Türkiye, ABD, Birleşik Krallık, Fransa ve Almanya örnekleri üzerinden, başkan veya hükümet ile yasama organının deniz harekâtları üzerindeki yetkisini karşılaştırmalı olarak ele almaktadır. Bu bağlamda çalışmada, farklı ülkelerdeki anayasal modeller incelenmiştir. Birtakım ülkelerde parlamentolar, deniz unsurlarının konuşlandırılması için önceden tezkere çıkarılmasını zorunlu kılmakta ve bu sistemler yürütmenin yasama tarafından denetim altında tutulmasını sağlamaktadır. Diğer yandan kimi ülkelerde ise belirli bir süreyi aşan yurtdışı operasyonlarının parlamentoya bildirim ve onayı zorunludur. Bu da yürütmeyi güçlü bir konuma oturtmaktadır. Buna karşılık, yürütmeyi daha da güçlü konuma getiren ülkelerde ise, başkan veya hükümet deniz operasyonlarını parlamento onayı olmadan başlatabilir. Bu anlamda bu ülkelerde sonradan bildirim veya denetim mekanizmaları devreye girmektedir. Karşılaştırmalı hukuk açısından incelendiğinde parlamento ağırlıklı sistemler, deniz operasyonlarının meşruiyetini ve hesap verebilirliğini sağlama yönünden avantaj sağlarken; yürütme ağırlıklı sistemler hızlı ve etkin karar almayı mümkün kılmaktadır. Bu çalışma çeşitli ülke örnekleri ışığında karşılaştırmalı bir analiz yaparak deniz güvenliği kapsamındaki donanma harekâtlarının karar alma süreçlerinde görülen paylaşımlı anayasal yetkileri izah etmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Savaş ilanı, Başkanlık sistemi, Kuvvetler arası denge ve denetim, Silahlı kuvvetlerin kullanma yetkisi, Deniz operasyonu.*

An Examination of the the Constitutional Dimension of Naval Operations

Abdurrahman Tekin^a

^aYalova University, Law School, Department of Constitutional Law, Yalova/Türkiye.

*Corresponding Author: tekinabdurrahman@hotmail.com

ABSTRACT

Maritime security is a concern that falls within the purview of not only international law but also constitutional law. Both branches of law exercise competence over a wide spectrum of matters, ranging from the use of coastlines to sovereign rights over maritime zones and natural resources etc. Another point of convergence between international law and constitutional law manifests itself in the law of armed conflict. Indeed, operations, interventions, blockades, and wars conducted at sea are legalized within the domestic legal system through an authorization derived from constitutional law. This study undertakes a comparative analysis of the authority of the president or government versus the legislative organ over maritime military operations, using the examples of Turkey, the United States, the United Kingdom, France, and Germany. It further discusses the implications of different constitutional models on maritime security. Within this framework, this study conducts a comparative examination of constitutional models across different nations. The analysis reveals a spectrum of approaches: In several states, parliaments exert pre-deployment control by mandating prior authorization for the deployment of naval assets, thereby ensuring



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

legislative oversight over executive power. Other systems mandate parliamentary notification and approval for overseas operations that exceed a specific duration, a mechanism that nonetheless preserves a strong position for the executive. In contrast, constitutions that empower the executive branch allow presidents or governments to initiate naval operations without ex-ante parliamentary approval, subject only to subsequent notification or ex-post-facto oversight mechanisms. A comparative analysis reveals that parliamentary-centric systems provide an advantage in ensuring the legitimacy and accountability of naval operations. In contrast, executive-centric systems enable rapid and effective decision-making in the constitutional governance of naval force.

Keywords: *Declaration of war, Presidential system, Check and balance, Authorization for the use of armed forces, Naval operation.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasında Forum Shopping

Cansu Çakan Çavuş^{a}*

^aMarmara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: cansu.cakan@marmara.edu.tr

ÖZET

Uluslararası hukukta ihtiyatla yaklaşılan bir kavram olan forum shopping kavramının uygulama alanlarından biri de deniz hukukunda donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasıdır. Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu m. 11 uyarınca, sorumluluğu ileri sürülebilecek olan her kişi, sınırlamaya tabi alacaklardan ötürü ülkesinde dava açılan ve Konvansiyonda taraf olan devletin mahkemeleri veya yetkili diğer mercileri nezdinde bir fon tesis edebilir. Olayın olduğu yer ya da zararın meydana geldiği yer mahkemelerine yetki tanınması gibi bir sınırlama söz konusu değildir. Amerika Birleşik Devletleri ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi denizcilikte önemli yeri olan ülkelerin söz konusu Konvansiyon'a taraf olmamaları nedeniyle bu hususta yerel hükümlerin uygulanacağı da hesaba katıldığında donatanların tek bir olay nedeniyle farklı yerlerde ileri sürülen tazminat talepleri ile karşılaşma ihtimalinin bulunduğu görülmektedir. Buna karşılık donatanların da sorumluluklarını en geniş ölçüde sınırlandırabilecekleri bir yargı yeri seçmeleri, dürüstlük kuralına aykırılık olarak değerlendirilmemektedir. Çalışmamızda, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında forum shopping kavramının gelişimi yakın zamanda verilen önemli bir karar olan Zurich Insurance Co Ltd (trading as Navigators and General) and Others v Halcyon Yacht Charter LLP and Another ("The Big Kahuna", [2024] EWHC 937 (Admlty); [2024] 2 Lloyd's Rep 109) kararı, önceki bazı yargı kararları ışığında incelenerek bu kavrama deniz hukukunda gösterilen müsamaha açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Forum alışverişi, Forum non conviniens, Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğu, Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması, Donatan.*

Forum Shopping in the Limitation of Liability for Maritime Claims

Cansu Çakan Çavuş^{a}*

^aMarmara University, Faculty of Law, Maritime Law Department, İstanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: cansu.cakan@marmara.edu.tr

ABSTRACT

One of the areas where the concept of forum shopping — a notion approached with caution in international law — finds application is the limitation of a shipowner's liability in maritime law. Pursuant to Article 11 of the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC Convention), any person alleged to be liable may constitute a limitation fund before the courts or other competent authorities of a State Party to the Convention in which legal proceedings have been instituted in respect of claims subject to limitation. The Convention does not restrict jurisdiction to the courts of the place where the incident occurred or where the damage was sustained. Considering that countries with a significant role in global maritime trade — such as the United States and the People's Republic of China — are not parties to the Convention, domestic rules apply in those jurisdictions. Consequently, it is possible for shipowners to face compensation claims arising from the same incident in multiple jurisdictions. Conversely, a shipowner's choice of a jurisdiction where liability can be most comprehensively limited is not regarded as a violation of the principle of good faith. This study examines the development of the concept of forum shopping in the context of the limitation of liability, with a focus on the recent and significant case of Zurich Insurance Co Ltd (trading as Navigators and General) and Others v Halcyon Yacht Charter LLP and Another ("The Big Kahuna", [2024] EWHC 937



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

(Admlty); [2024] 2 Lloyd's Rep 109), in light of previous judicial decisions. The analysis aims to explain the degree of tolerance shown towards this concept in maritime law.

Keywords: *Forum shopping, Forum non conveniens, Limitation of liability for maritime claims, Shipowner's liability, Shipowner.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) Advisory Opinion: Questions relating to the specific obligations of states concerning climate change mitigation

Najiba Mustafayeva^{a*}

^aBahçeşehir University (BAU), Law faculty/Türkiye.

*Corresponding Author: najiba.mustafayeva@bau.edu.tr

ABSTRACT

This is a case note on the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) Advisory Opinion delivered on 21 May 2024 on climate change and international law. This analysis does not aim to provide a summary or cover all the issues discussed in the Advisory Opinion. Rather, the aim is to examine specific matters regarding states' obligations concerning climate change. ITLOS is the first international judicial body to issue an advisory opinion on States' obligations for climate change mitigation. This ruling requested by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law (COSIS) in 2022, explores essential questions about how the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) applies within the climate change framework, focusing on the relationship between UNCLOS and international climate change law, as well as the specific obligations of states to mitigate harmful greenhouse gas (GHG) emissions. The ITLOS's main finding is that 'States Parties to the Convention have specific obligations under article 194 of UNCLOS to take all necessary measures to prevent, reduce, and control marine pollution from anthropogenic GHG emissions and to endeavor to harmonize their policies in this connection'. Moreover, 'given the high risks of serious and irreversible harm to the marine environment from such emissions', article 194, paragraph 1, of the Convention represents a stringent due diligence standard. In line with the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) principle of 'common but differentiated responsibilities and respective capabilities', the ITLOS concluded that the standard for implementing due diligence obligations may vary depending on a state's capabilities and available resources. This paper analyzes a critical question: whether treaty obligations can also be considered *erga omnes obligations*.

Keywords: *ITLOS, UNCLOS, Advisory Opinion, Climate change, Responsibility of states, Erga omnes obligations*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Hukukta Deniz Ablukasının Meşruiyet Sınırları: Gazze Ablukası Üzerine Bir İnceleme

Fatma Taşdemir^{a*}

^a Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, İ.İ.B.F. Uluslararası İlişkiler, Ankara/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: fatma.tasdemir@hbv.edu.tr

ÖZET

Uluslararası hukukta deniz ablukası, bir devletin düşman kıyılarını veya limanlarını deniz kuvvetleri aracılığıyla giriş-çıkışlara kapatarak deniz ulaşımını engellemesi anlamına gelir. Tarihsel kökleri 18. yüzyılın Napolyon Savaşları'na (1806–1814) ve Amerikan İç Savaşı'na (1861–1865) kadar uzanan bu uygulama, modern dönemde de deniz savaşlarının vazgeçilmez bir stratejik aracı olmayı sürdürmüştür. I. ve II. Dünya Savaşları, Soğuk Savaş ve sonrasındaki dönemde devletlerin deniz ablukasına sıklıkla başvurduğu görülmektedir. 1950'de Kore'ye, 1962'de Küba'ya, 1990 ve 2003'te Irak'a, 2009'dan günümüze Gazze'ye ve 2015'ten itibaren Yemen'e yönelik ablukalar, bu yöntemin askerî ve siyasî baskı aracı olarak güncelliğini koruduğunu göstermektedir. Deniz ablukasının uygulanabilirliği ve meşruiyeti, uluslararası hukukun evrimine paralel biçimde şekillenmiştir. 1856 Paris Deniz Hukuku Bildirisi, geçerli bir ablukayı "etkinlik" ve "açık ilan" koşullarına bağlarken; modern uluslararası hukuk, bu kriterleri daha da katılaştırmıştır. 1945 tarihli Birleşmiş Milletler Antlaşması ile 1949 Cenevre Sözleşmeleri, tarafsız devletlerin haklarının ihlal edilmemesi ve orantılılık ilkesinin gözetilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Bu çerçevede 1994 tarihli San Remo Deniz Savaş Hukuku Kılavuzu, ablukaların uluslararası insancıl hukukla uyumunu belirleyen en kapsamlı belge olarak kabul edilmektedir. Böylelikle deniz ablukası, yalnızca askerî bir stratejik araç olmaktan çıkmış; insan hakları ve insancıl hukuk tartışmalarının merkezinde yer alan bir konu hâline gelmiştir. 2009'dan itibaren İsrail'in Gazze'ye uyguladığı sıkı deniz ablukası, uluslararası hukukta meşru bir ablukanın koşulları ile güç politikasının sınırları arasındaki gerilimi somut biçimde ortaya koymaktadır. Bu bildirinin amacı, 1945 BM Andlaşması, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1994 San Remo Kılavuzu ve 1949 Cenevre Sözleşmeleri gibi temel uluslararası hukuk belgeleri ışığında ablukanın meşruiyet şartlarını incelemek ve İsrail'in Gazze Şeridi'ne yönelik ablukasını bu ilkeler çerçevesinde değerlendirmektir. Bildirinin vardığı sonuç, modern uluslararası hukukta deniz ablukası devletler tarafından hâlâ etkili bir askerî ve siyasî baskı aracı olarak kullanılmakla birlikte; insan hakları, insancıl hukuk ve uluslararası normatif düzen ile çatıştığında meşruiyetini yitirmekte ve uluslararası toplum nezdinde kınanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Deniz ablukası, Gazze, Uluslararası hukuk, San Remo kılavuzu, İnsancıl hukuk, Kuvvet kullanma yasağı.*

The Legitimacy Limits of Naval Blockades under International Law: An Examination of the Gaza Blockade

Fatma Taşdemir^{a*}

^a Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, İ.İ.B.F. Uluslararası İlişkiler, Ankara/Türkiye.

^{*}Corresponding Author: fatma.tasdemir@hbv.edu.tr

ABSTRACT

In international law, a naval blockade refers to the act of a state preventing maritime access to or from enemy coasts and ports through the deployment of its naval forces. Historically, its roots trace back to the Napoleonic Wars (1806–1814) and the American Civil War (1861–1865), during which blockades became an essential instrument of maritime warfare. Throughout the First and Second World Wars, the Cold War, and the post–Cold War period, states have repeatedly resorted to naval blockades. The blockades imposed



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

on Korea in 1950, Cuba in 1962, Iraq in 1990 and 2003, Gaza since 2009, and Yemen since 2015 illustrate the persistence of this method as both a military and political tool of coercion. The applicability and legality of naval blockades have evolved alongside the development of international law. The 1856 Paris Declaration Respecting Maritime Law established “effectiveness” and “public declaration” as essential conditions for a valid blockade, while modern international law has imposed stricter criteria. The 1945 United Nations Charter and the 1949 Geneva Conventions underscore the necessity of respecting the rights of neutral states and the principle of proportionality. Within this framework, the 1994 San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea stands as the most comprehensive document delineating the compatibility of blockades with international humanitarian law. Consequently, the concept of naval blockade has transcended its traditional military dimension, becoming a focal point of debates concerning human rights and humanitarian norms. Since 2009, Israel’s imposition of a strict naval blockade on Gaza has epitomized the tension between the legal criteria of a legitimate blockade and the political exercise of power. The objective of this paper is to examine the conditions of legality for naval blockades in light of fundamental international instruments—such as the 1945 UN Charter, the 1982 UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the 1994 San Remo Manual, and the 1949 Geneva Conventions—and to assess Israel’s blockade of the Gaza Strip within this normative framework. The paper concludes that although naval blockades continue to serve as effective instruments of military and political pressure, they lose their legitimacy when they conflict with international humanitarian law, human rights, and the overarching normative order of international law, thereby attracting condemnation from the international community.

Keywords: *Naval blockade, Gaza, International law, San Remo manual, International humanitarian law, Prohibition on the use of force.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Denizde Güç Kullanma, Angajman Kuralları ve Navtex İlanı

Mustafa Çakır^{a*}

^a Yeni Yüzyıl Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Bölümü, İstanbul/Türkiye

*Sorumlu Yazar: mustafa.cakir@yeniyyuzvil.edu.tr

ÖZET

Angajman Kuralları ile ilgili olarak: Uluslararası İnsancıl Hukuk Enstitüsü tarafından “ devletlerin kendi aralarında veya devlet dışı unsurlarla girişilen çatışmalar veyahut da ortak askeri birliklerce yapılan çatışmalarda kuvvet kullanılmasına ilişkin olarak silahlı çatışmalarda kuvvetin nasıl, kim tarafından , hangi düzeyde hangi araçlarla ve hangi durumlarda kullanılacağını ilişkin hususları içeren Angajman Kuralları (Rules of Engagement)” yayınlanan Sanrome Angajman Kuralları El Kitapçığı’nda “yetkili makamlara tarafından hazırlanan askeri güçlerin hedeflerini gerçekleştirebilmelerine yardımcı olmak için hangi koşul ve sınırlamaların gerekli olduğunu belirleyen kurallar şeklinde tanımlanmıştır. Angajman kurallarını ulusal askeri doktrin, yürütme emirleri intikal emirleri, operasyon emirleri ve sürekli emirler içinde görmekteyiz. Angajman kuralları başlıca üç bileşenden oluşmaktadır. Bunlar ilk olarak askeri bileşen, ikinci olarak siyasi bileşen ve üçüncü olarak hukuki bileşendir. Askeri güçler kara, hava ve deniz güçlerinden oluşmakla birlikte doğal olarak kendilerine özgü kurallar da içerir. Angajman kurallarına deniz kuvvetleri açısından bakmaya çalışacağız. Tam da bu noktada deniz alanı ile ilgili olarak Navtex ilanı karşımıza çıkmaktadır. NAVTEX (NAVigational TELeX), Kıyı şeridinden itibaren 200 – 400 deniz mili bandında orta frekansta gemilere ve denizcilere, meteoroloji tahminleri, seyir bilgileri, aciliyet, emniyet ve seyir kısıtlamaları hakkında duyuruları otomatik olarak ileten uluslararası haberleşme sistemidir. Türk karasularında NAVTEX ve Seyir duyuruları, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşiongrafi Dairesi Başkanlığı bünyesindeki Antalya, Samsun, İstanbul ve İzmir istasyonları tarafından yayınlanmaktadır. Seyir duyuruları Sivil – Askeri tüm Gemi ve Tekneler için bağlayıcı niteliktedir. Navtex uygulaması konumuz açısından gambot diplomasisinin bir örneği olarak karşımıza çıkmaktadır. “Türkiye, Yunanistan’ın Girit’in doğusundaki araştırma gemisine yönelik kıta sahanlığı ihlal eden NAVTEX ilanına karşı itiraz NAVTEX’i yayınladı”, örneğinde olduğu gibi. Biz de bu açıdan değerlendirmede bulunacağız.

Anahtar Kelimeler: *Denizde güç kullanımı, Deniz kuvvetleri ve angajman, Navtex ilanı, Gambot diplomasisi, Uluslararası hukukta tek taraflı işlemler.*

Use of Force at Sea, Rules of Engagement and Navtex Announcement

Mustafa Çakır^{a*}

^a Yeni Yüzyıl University Faculty of Law, Department of Public Law, Istanbul/Turkey

*Corresponding Author: mustafa.cakir@yeniyyuzvil.edu.tr

ABSTRACT

Regarding the Rules of Engagement: The Sanrome Rules of Engagement, published by the International Institute of Humanitarian Law as "the Rules of Engagement, which include the awe on how, by whom, at what level, by what means and in what situations force will be used in armed conflicts in relation to the use of force in conflicts between states or with non-state elements or by joint military units". In the Booklet, "rules prepared by the competent authorities are defined as rules determining what conditions and limitations are necessary to help military forces achieve their objectives. We see the rules of engagement in national military doctrine, executive orders, transfer orders, operational orders and standing orders. The rules of engagement consist of three main components. These are, firstly, the military component, secondly, the political component, and thirdly, the legal component. Although military forces consist of land, air and sea forces, they naturally have their own rules. We will try to look at the rules of engagement from the



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

perspective of naval forces. At this point, the Navtex announcement regarding the maritime area appears. NAVTEX (NAVigational TELeX) is an international communication system that automatically transmits announcements about meteorological forecasts, navigational information, urgency, safety and navigation restrictions to ships and seafarers at medium frequency in the band of 200 – 400 nautical miles from the coastline. NAVTEX and Navigation announcements in Turkish territorial waters are published by Antalya, Samsun, Istanbul and Izmir stations within the Department of Navigation, Hydrography and Oceanography of the Naval Forces Command. Navigation announcements are binding for all Civil – Military Ships and Boats. The Navtex application appears as an example of gunboat diplomacy in terms of our subject. "Turkey has issued an objection NAVTEX *against Greece's NAVTEX announcement* against the research vessel east of Crete, which violates the continental shelf", as in the example. We will also evaluate it from this perspective.

Keywords: *Use of force at sea, Navy and engagement, Navtex announcement, Gunboat diplomacy, Unilateral actions in international law.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

***Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 (MLC 2006) ve Türk Deniz İş Kanunu Arasındaki
Uyumluluk: Gemi Adamlarının Çalışma Koşulları Açısından Karşılaştırmalı Bir
İnceleme***
Tolga Polat^{a*}

^aİstanbul Barosu, İstanbul, Türkiye

^a İbn Haldun Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Bölümü, İstanbul, Türkiye

^{*}Sorumlu Yazar: tolga.polat@stu.ihu.edu.tr

ÖZET

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) bünyesinde kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2006 (MLC 2006), küresel denizcilik sektöründe faaliyet gösteren gemi adamlarının çalışma ve yaşam koşullarına dair güncel uluslararası standartları belirleyen en kapsamlı düzenlemedir. Dünya genelinde 110 ülke tarafından kabul gören ve 108 ülkede yürürlükte bulunan bu sözleşme, adil rekabeti teşvik ederken denizcilerin temel haklarını güvence altına almaktadır. Türkiye'nin henüz sözleşmeyi onaylamamış olması ve değerlendirme süreçlerinin devam etmesi, MLC 2006 hükümlerinin ulusal hukuk sistemimiz olan Türk Deniz İş Kanunu ve ilgili ikincil mevzuat hükümleri ile karşılaştırmalı analizini kritik hale getirmektedir. Yapılan karşılaştırmalı analizde, gemi adamlarının temel çalışma koşulları (işten ayrılma güvencesi, sefer sonu evine dönüş hakları, gemi sahibi sorumluluğu ve tazminat hükümleri ile çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin asgari standartlar ve bu koşulları aşan mali haklar) incelenmiştir. Analiz, Türk mevzuatının temel MLC standartlarını teorik düzeyde büyük ölçüde karşıladığını göstermekle birlikte, pratik uygulama ve güvence mekanizmalarında önemli boşluklar bulunduğunu ortaya koymuştur. Uluslararası sefer yapan gemi adamlarının haklarının MLC 2006'nın öngördüğü düzeyde korunabilmesi için önemli hukuki ve uygulama sorunlarının olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmada MLC 2006'nın Türk mevzuatına entegrasyonu, finansal güvence zorunluluğu, denetim mekanizmalarının güçlendirilmesi ve hukuki uyum çalışmalarının pratik uygulamaları çerçevesinde önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Denizcilik çalışma sözleşmesi (MLC 2006), Türk deniz iş hukuku, Gemi adamı, repatriasyon (Sefer Sonu Evine Dönüş), Finansal güvence, Dinlenme süreleri.*

***Harmonization Between The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) and
The Turkish Maritime Labour Law: A Comparative Analysis in Terms of Seafarers'
Working Conditions***

Tolga Polat^{a*}

^aIstanbul Bar Association, Istanbul, Turkey

^a İbn Haldun University, Graduate School of Education, Department of Private Law (Master's with Thesis), Istanbul, Turkey

^{*}Corresponding Author: tolga.polat@stu.ihu.edu.tr

ABSTRACT

The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006), adopted under the auspices of the International Labour Organization (ILO), is the most comprehensive regulation establishing up-to-date international standards for the working and living conditions of seafarers engaged in international voyages. This Convention, accepted by 110 countries globally and in force in 108, promotes fair competition while guaranteeing the fundamental rights of seafarers. As Turkey has not yet ratified the Convention and its evaluation processes are ongoing, a comparative analysis of MLC 2006 provisions with our national legal system, the Turkish Maritime Labour Law and relevant secondary legislation, becomes critical. The comparative analysis investigated seafarers' basic working conditions (security of employment



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

termination, the right to repatriation, shipowner's liability and compensation provisions, minimum standards for working and rest hours, and financial entitlements exceeding these minimum conditions). The analysis showed that while Turkish legislation largely meets the basic MLC standards at a theoretical level, significant gaps exist in practical application and guarantee mechanisms. It was concluded that considerable legal and practical problems arise in protecting the rights of seafarers on international voyages to the extent envisaged by MLC 2006. This study offers recommendations within the framework of practical applications for the integration of MLC 2006 into Turkish legislation, the mandatory requirement of financial security, the strengthening of inspection mechanisms, and legal harmonization efforts.

Keywords: *Maritime labour convention (MLC 2006), Turkish maritime labour law, Seafarer, Repatriation, Financial security, Rest periods.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmeyen Ada, Adacık ve Kayalıklar'ın (EGAYDAAK) Hukuki Statüsü

Esra Çetin^{a}*

^a İbn Haldun Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Tezli Yüksek Lisans Programı, İstanbul/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: esra.cetin@stu.ihu.edu.tr

ÖZET

Devlet olmanın temel unsurlarından biri de egemenliktir. Bu nedenle devletler, egemenlik alanlarının tanımlanması konusunda hassas bir tutum sergilemektedir. Türkiye ile Yunanistan arasındaki uyuşmazlıkların temelinde de deniz yetki alanları üzerindeki egemenlik tartışmaları yer almaktadır. Tarihsel süreçte iki ülke arasındaki gerilimlerin, Yunanistan'ın 1800'lü yıllarda bağımsızlığını kazanmasıyla başladığı görülmektedir. Sonraki dönemlerde yaşanan savaşlar ve işgaller neticesinde imzalanan antlaşmalar, ülkeler arasındaki ilişkileri istikrara kavuşturma amacı taşısa da, günümüzde hâlen çözüm bekleyen en önemli meselelerden biri, "Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar"ın (EGAYDAAK) hukuki statüsüdür. Bu bağlamda, egemenlik durumu tartışmalı olan yaklaşık 176 ada, adacık ve kayalık mevcuttur. Söz konusu oluşumların hangi devlete ait olduğunun belirlenmesi; jeopolitik, ekonomik ve güvenlik açısından kritiktir. Özellikle bu bölgelerde bulunan hidrokarbon yataklarının hangi ülkenin egemenlik sahası içinde değerlendirileceğinin tespiti devlet stratejileri için önemlidir. EGAYDAAK'ın hukuki statüsüne ilişkin değerlendirmelerde, başlıca dayanaklar Lozan Barış Antlaşması ve Paris Barış Antlaşması'dır. Lozan Antlaşması'nın 6., 12., 15. ve 16. maddeleri ile Paris Antlaşması'nın 14. ve 43. maddeleri, tarafların egemenlik iddialarına temel oluşturan normlar arasındadır. Ek olarak, uluslararası hukuk teamülleri de tarafların argümanlarını desteklemek amacıyla başvurdukları kaynak niteliğindedir. Tüm bu hukuki metinler ve uluslararası uygulamalar ışığında yapılan değerlendirmelerde, Türkiye'nin tezlerinin daha tutarlı ve sağduyulu bir zemine dayandığını ifade etmek mümkündür.

Anahtar Kelimeler: *Egemenliği antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmeyen ada, Adacık ve kayalıklar (EGAYDAAK), Egemenlik, Deniz yetki alanı, Lozan barış antlaşması, Paris barış antlaşması.*

Legal Status of Islands, Islets and Rocks in the Aegean Which Were Not Ceded to Greece by International Treaties

Esra Çetin^{a}*

^a İbn Haldun University, Law School, Master's Program in Public Law (Thesis), İstanbul/Türkiye.

^{*}Corresponding Author: esra.cetin@stu.ihu.edu.tr

ABSTRACT

Sovereignty is a fundamental element of statehood. Accordingly, states adopt a sensitive approach to defining and delimiting their sovereign domains. At the core of disputes between Turkey and Greece lie persistent disagreements over maritime jurisdiction. Historically, tensions began with Greece's independence in the 19th century. Although treaties signed after various wars and occupations aimed to stabilize bilateral relations, one of today's key unresolved issues remains the legal status of the "Islands, Islets and Rocks in the Aegean Which Were Not Ceded to Greece by International Treaties" (EGAYDAAK). Roughly 176 islands, islets, and rocks are subject to disputed sovereignty. Determining their rightful ownership is crucial geopolitically, economically, and in terms of security. Particularly, identifying which country controls hydrocarbon resources carries significant strategic implications. The principal legal foundations for assessing EGAYDAAK's status are Articles 6, 12, 15, and 16 of the Treaty of Lausanne, alongside Articles 14 and 43 of the Treaty of Paris. Furthermore, customary international law constitutes a



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

pertinent source invoked by the parties to substantiate their arguments. Considering these legal texts and international practices, it can be argued that Turkey's claims rest on a more coherent and reasonable basis.

Keywords: *Islands, Islets and rocks in the Aegean which were not ceded to Greece by international treaties (EGAYDAAK), Sovereignty, Maritime jurisdiction, Lausanne peace treaty, Paris peace treaty.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

S-100 Hukuk Çerçevesinin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine (UNCLOS) Etkisi: Teknik Standartlardan Hukuki Dönüşüme

Egemen Demirer^{a}*

^a Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku, Sakarya/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: egemen.demirer.98@hotmail.com

ÖZET

Uluslararası Hidrografi Örgütü (IHO) tarafından geliştirilen S-100 veri standardı, denizcilik ve hidrografik verilerin paylaşımı için ortak bir çerçeve sunarak uluslararası deniz alanlarının yönetiminde yeni bir dönemi başlatmaktadır. S-100, çok katmanlı veri yapısıyla kıta sahanlığı sınırlarının belirlenmesi, deniz çevresinin korunması ve deniz yetki alanlarının yönetimi gibi alanlarda Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'un uygulanmasını teknik açıdan destekleme potansiyeline sahiptir. Bu standardın olumlu etkileri, deniz verilerinde şeffaflık ve birlikte çalışabilirliğin artması, sınır belirleme süreçlerinde teknik doğruluğun sağlanması, çevresel yönetim ve sürdürülebilirlik politikalarının güçlenmesi şeklinde öne çıkmaktadır. Ayrıca, S-100 çerçevesi sayesinde devletler arası veri paylaşımı ve iş birliği kolaylaşarak, deniz hukuku uygulamalarında delil niteliğinde güvenilir teknik veriler oluşturulabilmektedir. Bununla birlikte, olumsuz etkiler de göz ardı edilemez. Gelişmekte olan devletlerin teknik altyapı yetersizlikleri nedeniyle S-100 standartlarına uyumda zorlanması, veri güvenliği ve gizlilik endişeleri, egemenlik hakları ile "açık veri" politikaları arasındaki gerilim gibi sorunlar doğabilir. Ayrıca, teknik standartların ulusal mevzuatlarla uyumlaştırılamaması, deniz hukuku uygulamalarında normatif belirsizliklere yol açabilir. Sonuç olarak, S-100 hukuk çerçevesi yalnızca teknik bir yenilik değil, deniz hukukunun dijitalleşmesi ve normatif dönüşümünde önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. Bu dönüşümün başarılı olabilmesi için, devletlerin teknik kapasite geliştirmeye yönelik ortak çabaları ve UNCLOS ilkeleriyle uyumlu bir veri yönetimi rejimi oluşturmaları gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: *S-100 veri standardı, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), Hidrografi ve deniz verisi yönetimi, Teknik standartların hukuki etkisi, Deniz yetki alanları ve sürdürülebilirlik.*

The Impact of the S-100 Framework on the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS): From Technical Standards to Legal Transformation

Egemen Demirer^{a}*

^a Sakarya University, Institute of Social Science, Department of Public Law, Sakarya/Türkiye.

^{*}Corresponding Author: egemen.demirer.98@hotmail.com

ABSTRACT

Developed by the **International Hydrographic Organization (IHO)**, the **S-100 data framework** establishes a unified structure for the collection and sharing of maritime and hydrographic data, marking a new era in the governance of maritime spaces. With its multi-layered data model, S-100 has the potential to technically support the implementation of the **United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)** in areas such as continental shelf delimitation, marine environmental protection, and maritime jurisdiction management. The **positive impacts** of the S-100 framework include enhanced transparency and interoperability in marine data, improved accuracy in maritime boundary delimitation, and strengthened environmental management and sustainability efforts. Moreover, S-100 enables reliable, standardized data exchange among states, providing a robust technical basis for legal and evidentiary processes in international maritime disputes. However, **challenges and risks** also arise. Developing states may face difficulties in meeting S-100 compliance due to limited technical infrastructure, while concerns over data security, confidentiality, and state sovereignty could generate tension with open data principles.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Additionally, misalignment between technical standards and national legal frameworks may lead to normative uncertainties in the practice of maritime law. In conclusion, the S-100 framework represents not merely a technical innovation but a significant step toward the **digitalization and normative evolution of international maritime law**. Achieving this transformation requires enhanced technical cooperation, capacity building, and the establishment of a data governance regime consistent with UNCLOS principles.

Keywords: *S-100 Data Framework, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Hydrography and Marine Data Management, Legal Implications of Technical Standards, Maritime Jurisdiction and Sustainability.*



Zaman Çarteri Sözleşmelerinde Savaş Risklerine İlişkin CONWARTIME 2025 Klozu'nun Değerlendirilmesi

Fatmagül Gökçe^{a}*

^a Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Sakarya/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: fatmagulgokce@sakarya.edu.tr

ÖZET

Zaman çarteri sözleşmesi, deniz taşımacılığında sıklıkla kullanılan bir sözleşmedir. Zaman çarteri sözleşmesiyle çarterer, donatanın gemisi üzerinde ticari yönetim hakkını elde eder. Çarterer, sahip olduğu bu hak kapsamında sözleşmede belirtilen özel sınırlara ek olarak yolculuk talimatı verdiği limanların güvenli olmasına ve taşınacak yükün yasadışı yük niteliğinde olmamasına dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü altındadır. Sözleşme genellikle standart çarterparti formları kullanılarak akdedilmektedir. Bununla birlikte taraflar, gerçekleştirilecek taşımanın niteliklerini dikkate alarak çarterpartilere çeşitli klozlar eklemektedir. Deniz taşımacılığının doğası gereği donatanlar ve çartererler çeşitli risklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bunların bir kısmı uygulamada savaş riskleri olarak adlandırılmaktadır. Savaş riskleri durumunda tarafların hak ve yükümlülüklerinin net bir şekilde ortaya koyulması ihtiyacı nedeniyle BIMCO tarafından ilk defa 1993 yılında yayınlanmış olan CONWARTIME klozu, zaman içerisinde 2004, 2013 ve son olarak 2025 yılında revize edilmiştir. Taraflar klozun diledikleri versiyonunu sözleşmelerine eklemekte serbesttir ancak BIMCO güncel versiyonunun tercih edilmesini tavsiye etmektedir. 2025 revizyonu ile tarafların yükümlülüklerine ilişkin önemli değişiklikler yapılmıştır. Bu çalışmada, CONWARTIME 2025 klozunda düzenlenen tarafların hak ve yükümlülükleri önceki versiyonla karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *BIMCO, CONWARTIME 2025, Savaş riskleri, Zaman çarteri.*

Assessing CONWARTIME 2025 Clause Concerning War Risks in Time Charterparties

Fatmagül Gökçe^{a}*

^aSakarya University, Faculty of Law,, Department of Maritime Law, Sakarya/Türkiye.

^{*} Corresponding Author: fatmagulgokce@sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Time charter contract is a frequently used contract in maritime transport. Through a time charterparty, the charterer acquires employment over the shipowner's vessel. Within the scope of this right, the charterer is obligated to exercise due diligence to ensure that the ports to which they give voyage orders are safe and that the cargo to be carried is not illegal. The contract is generally concluded using standard charterparty forms. However, the parties add various clauses to the charterparties, taking into account the nature of the transport to be carried. Due to the nature of maritime transport, shipowners and charterers face various risks. Some of these are known in practice as war risks. The CONWARTIME clause, first published by BIMCO in 1993 to clarify the parties' rights and obligations in the event of war risks, has been revised over time in 2004, 2013, and finally in 2025. Parties are free to add any version of the clause to their contracts, but BIMCO recommends preferring the current version. The 2025 revision introduced significant changes regarding the parties' obligations. In this study, the rights and obligations of the parties regulated in the CONWARTIME 2025 clause will be discussed in comparison with the previous version.

Keywords: *BIMCO, CONWARTIME 2025, Time charter, War risks.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Otonom Gemilerin Başlangıçta Denize ve Yola Elverişliliği Sorunu

Fevzi Topsoy^{a}*

^a Piri Reis Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: ftopsoy@pirireis.edu.tr

ÖZET

Otonom gemi ifadesi geniş bir anlama sahiptir. Kavram, kontrol merkezi adı verilen kıyıda bir merkez vasıtasıyla kontrol edilen gemiler ile hiçbir insan gücü veya müdahalesi olmaksızın tamamıyla otonom olarak çalışan gemileri kapsar. Yine su altı ve su üstü otonom gemiler de kavrama dahildir. Bu sebeple konuyla ilgili çalışmalarda otonom gemi kavramı tanımlanırken, geminin seyrüseferinde insan faktörünün etkisi dikkate alınarak bir sınıflandırma yapılması yolu seçilmektedir. Doktrin ve uygulamadaki mevcut bu muğlaklığa rağmen otonom gemileri, genel olarak, gemide herhangi bir insan gücüne ihtiyaç duymaksızın denizde seyrüsefer edebilen deniz aracı olarak tanımlamak mümkündür. Günümüzde askeri amaçlı kullanımı daha yaygın olmakla birlikte, 2016 yılından itibaren otonom gemilerden ticari amaçlı yararlanılmaya başlanmıştır. Günümüzde otonom gemilerin deniz ticaretinde kullanımı yaygınlaştırılmasına yönelik pek çok projenin yürütüldüğü bilinmektedir. Yakın gelecekte ekonomik avantajları sebebiyle otonom gemilerin deniz ticaretinde yaygın şekilde kullanılacağı tahmin edilmektedir. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak denizde eşya taşımaların otonom yük gemileri ile yapılmasının yaygınlaşacaktır. Bu durum beraberinde yeni hukuki tartışmaları gündeme getirecektir. Muhtemel bu yeni sorunlardan birisi de taşıyanın, geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluğu olacaktır. Çalışmada özellikle üzerinde insan bulunmayan (IMO Sınıflandırma sistemine göre MASS 3 ve MASS 4 seviyesindeki) su üstü otonom gemiler denize ve yola elverişliliği incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Gemi adamı, Kontrol merkezi, Sefere elverişlilik, Otonom gemi, Taşıyan.*

The Seaworthiness Issue of Autonomous Ships

Fevzi Topsoy^{a}*

^a Piri Reis University, Law Faculty, İstanbul/Türkiye

*Corresponding Author: ftopsoy@pirireis.edu.tr

ABSTRACT

The "autonomous ship" term has a broad meaning. The term encompasses ships controlled from a shore-based center and operates completely autonomously, without any human intervention. Also, underwater and surface autonomous ships are included in this term. For this reason, in studies on the subject, a classification method is chosen by taking into account the effect of the human factor on the navigation of the ship. Despite this ambiguity in doctrine and practice, autonomous ships can generally be defined as a marine vessel capable of navigating at sea without requiring any human intervention on board. At the present day, while their use for military purposes is more common, autonomous ships have begun to be used for commercial purposes since 2016. It is known that numerous projects are underway to expand the use of autonomous ships in maritime trade. It is estimated that autonomous ships will be widely used in maritime trade in the near future due to their economic advantages. Due to technological advancements, the use of autonomous cargo ships for goods transport at sea will become more widespread. This will raise new legal debates. One of these potential new issues will be the carrier's liability arising from the ship's unseaworthiness. This study specifically examines the unseaworthiness of autonomous surface vessels (at MASS 3 and MASS 4 levels according to the IMO classification system).

Keywords: *Shipper, Remote control center, Seaworthiness, Autonomous ship, Carrier.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

BM Awaza Eylem Programının Denize Kıyısı Olmayan Gelişmekte Olan Devletler Bakımından Değerlendirilmesi: Türkmenistan Örneği

Gizem Özen^{a*}

^aSakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Yüksek Lisans Öğrencisi & Türk Dünyası Uygulama ve Araştırma Merkezi (TÜRKMER) Araştırmacısı, Sakarya/ Türkiye
^{*}Sorumlu Yazar: gizem.ozen4@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

1991 yılında SSCB'nin dağılmasının ardından bağımsızlığını kazanan Türkmenistan, zengin enerji kaynakları bakımından Orta Asya ülkelerinin başında gelmektedir. Kaynak çeşitliliği açısından büyük potansiyele sahip olmakla birlikte kaynaklarını değerlendirme konusunda birtakım sorunlara sahip olmaktadır. Bunlar; coğrafi ve yapısal kısıtlamalar, teknolojik ve jeopolitik sorunlar olarak sıralanabilir.

Denize kıyısı olan devletler, kaynaklarını değerlendirme ve ticareti geliştirme gibi konularda avantajlı gözükmektedir. Denize kıyısı olmayan ülkeler çeşitli sorunlarla karşılaşabilmektedir. Bu kapsamda "BM 2024-2034 on yılı için Kara ile Çevrili Gelişmekte Olan Ülkelerin (LLDC)" ticaretinin kolaylaştırılması, uluslararası desteğin hareketi gibi alanlarda ilerlemenin hızlanmasını sağlamak amacıyla Awaza Eylem Programını (APoA) hazırlamıştır.

Araştırmanın temel amacı, APoA'yı kabul eden Türkmenistan'ın jeopolitik yapısını, coğrafi ve yapısal kısıtlamaların oluşturduğu sorunları ve denize kıyısı olan ülkelerle olan ilişkisini analiz etmektir. Araştırma soruları olarak; "Uluslararası hukuk bakımından Türkmenistan'ın enerji boru hatları üzerindeki egemenlik hakları ve transit geçiş stratejileri nasıl değerlendirilmektedir?", "1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümlerince Türkmenistan'ın boru hatları inşasının güzergah planlaması ve uluslararası hukuki yükümlülükleri nasıl şekillenmektedir?" belirlenmiştir. Literatür taraması, doküman inceleme, tarihsel metot gibi nitel ve betimlemeye dayalı yöntemler kullanılmıştır.

Sonuç olarak, Türkmenistan, enerji ihracatını sağlamak ve ekonomik seviyesini yükseltmek amacıyla programın hedefleri doğrultusunda adımlar attığı söylenebilir. Ayrıca, Orta Asya'da enerji akışını sürekli hale getirmek, teknolojik alt yapıların geliştirilmesini sağlamak adına bölgesel iş birliği süreçlerine katkı sağlayabilir.

Anahtar Kelimeler: Awaza eylem programı, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, Enerji, Türkmenistan.

Assessment of the UN Awaza Action Programme from the Perspective of Landlocked Developing Countries: The Case of Turkmenistan

Gizem Özen^{a*}

^aSakarya University, Institute of Social Sciences, Masters Student in Political Science and Public Administration & Researcher at the Turkish World Application and Research Centre (TÜRKMER), Sakarya/Turkey

^{*}Corresponding Author: gizem.ozen4@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Following the dissolution of the Soviet Union in 1991, Turkmenistan gained its independence and ranks among the leading Central Asian countries in terms of rich energy resources. While possessing great potential in terms of resource diversity, it faces certain challenges in exploiting these resources. These challenges include geographical and structural constraints, technological issues, and geopolitical problems.

While coastal states appear to have an advantage in terms of exploiting their resources and developing trade, landlocked countries may encounter various problems. In this context, the United Nations has prepared the Awaza Action Programme (APoA) to accelerate progress in areas such as facilitating trade



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

and mobilising international support for Landlocked Developing Countries (LLDCs) for the decade 2024-2034.

The main objective of the research is to analyse the geopolitical structure of Turkmenistan, which has accepted the APoA, the problems created by geographical and structural constraints, and its relations with coastal countries. The research questions are: 'How are Turkmenistan's sovereignty rights over energy pipelines and transit strategies assessed in terms of international law?' and 'How are the route planning and international legal obligations of Turkmenistan's pipeline construction shaped under the provisions of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea?' Qualitative and descriptive methods such as literature review, document analysis, and historical method were used.

In conclusion, it can be said that Turkmenistan has taken steps in line with the programme's objectives to secure its energy exports and raise its economic level. Furthermore, it can contribute to regional cooperation processes aimed at ensuring a continuous flow of energy in Central Asia and developing technological infrastructure.

Keywords: *Awaza action programme, United Nations Convention on the Law of the Sea, Energy, Turkmenistan.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

***İklim Değişikliğine Bağlı Deniz Seviyesi Yükselmesi Karşısında Ada Devletlerinde
Egemenlik ve İnsan Hakları Arasındaki Denge
Gülnehal Ahter Yakacak^{a*}***

^a İbn Haldun Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Anayasa Hukuku Anabilim Dalı İstanbul/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: gulnehal.yakacak@ihu.edu.tr

ÖZET

Bu bildiri, iklim değişikliğinin neden olduğu deniz seviyesi yükselmesinin, özellikle Tuvalu ve Kiribati gibi küçük ada devletleri açısından yarattığı varoluşsal tehdidi incelemektedir. Geleneksel deniz hukuku ve egemenlik kavramları, sular altında kalma riskiyle karşı karşıya bulunan bu devletlerin ve vatandaşlarının durumunu açıklamada yetersiz kalmaktadır. Çalışmada, yerinden edilme ve potansiyel vatandaşlık kaybı olgusunun, yaşam, mülkiyet ve kimlik hakları başta olmak üzere temel insan hakları açısından nasıl bir ihlal teşkil ettiği analiz edilmektedir. Bildiri, mevcut uluslararası hukuk düzenindeki boşluklara dikkat çekerek, 1951 Cenevre Mülteciler Sözleşmesi'nin iklim değişikliği nedeniyle yerinden edilen kişileri kapsamadığını vurgulamaktadır. Bu eksiklik, "iklim mültecisi" kavramının hukuken tanınmasını ve buna uygun yeni bir koruma rejiminin oluşturulmasını gerekli kılmaktadır. Ancak bu tür bir statünün kabulü, devletlerin göç politikaları, egemenlik anlayışları ve uluslararası yükümlülükleri üzerinde doğurabileceği sonuçlar nedeniyle ciddi siyasi ve hukuki zorluklar içermektedir. Sonuç olarak, bildiri, iklim değişikliğinin yol açtığı deniz seviyesi yükselmesi karşısında, devlet egemenliği ile insan haklarının korunması arasında adil ve sürdürülebilir bir denge kurulması gerektiğini savunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *İklim değişikliği, Ada devletleri, Egemenlik, İnsan hakları, İklim mültecileri.*

***The Balance between Sovereignty and Human Rights in Island States Facing Sea
Level Rise Caused by Climate Change***

Gülnehal Ahter Yakacak^{a*}

^a İbn Haldun University, Faculty of Law, Department of Constitutional Law, İstanbul, Türkiye.

^{*}Corresponding Author: gulnehal.yakacak@ihu.edu.tr

ABSTRACT

This paper examines the existential threat posed by sea level rise caused by climate change, particularly for small island states such as Tuvalu and Kiribati. Traditional concepts of the law of the sea and sovereignty prove insufficient to explain the situation of these states and their citizens, who face the risk of submersion. The study analyzes how displacement and the potential loss of nationality constitute violations of fundamental human rights, particularly the rights to life, property, and identity. The paper highlights the existing gaps in international law, emphasizing that the 1951 Geneva Convention Relating to the Status of Refugees does not cover persons displaced by climate change. This deficiency underscores the need for the legal recognition of the concept of "climate refugees" and the establishment of a new protection framework tailored to their situation. However, the adoption of such a status faces significant political and legal challenges due to its potential implications for states' migration policies, notions of sovereignty, and international obligations. In conclusion, the paper argues that, in the face of sea level rise caused by climate change, a fair and sustainable balance must be established between the protection of state sovereignty and the safeguarding of human rights.

Keywords: *Climate change, Island states, Sovereignty, Human rights, Climate refugees.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Denizlerde Göçmen Ölümleri ve Uluslararası Hukukun Kör Noktaları

Hasan Bozdaş^{a}*

^aDüzce Üniversitesi, Akçakoca Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Bölümü, Düzce/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: hasanbozdas@duzce.edu.tr

ÖZET

Uluslararası Göç Örgütü (IOM) verilerine göre, 2014 yılından bu yana dünya genelinde en az 77 bin düzensiz göçmen yaşamını yitirmiştir. Bu ölümlerin büyük bir kısmı denizlerde gerçekleşmiş; özellikle Akdeniz, 30 binden fazla göçmen için bir toplu mezarlığa dönüşmüştür. Bu tablo, küresel göç hareketliliğinin hem insani bir trajedi olduğunu ortaya koymakta, hem de uluslararası hukukun bu anlamdaki eksikliklerini tartışmaya açmaktadır. Düzensiz göçmenler, savaş, şiddet, yoksulluk, iklim krizi ve insan onuruna aykırı yaşam koşulları nedeniyle güvenli bir hayat arayışıyla yola çıkmaktadır. Bununla birlikte bu yolculuklar, çoğu zaman göçmen kaçakçılarının eylemleri, elverişsiz araçların kullanımı ve en önemlisi de uluslararası hukukun kör noktalarından yararlanarak yükümlülüklerini ihlal eden devletlerin eylem ve ihmalleri nedeniyle yine denizlerde son bulmaktadır. Devletlerin sorumluluğu hem arama kurtarma yükümlülüğü hem de geri itme yasağı kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak uluslararası mevzuat ve çeşitli Mahkeme kararlarına rağmen yükümlülükler güvenlik ve göç kontrolü politikaları gerekçesiyle ihlal edilmektedir. Göçmen ölümleri, Akdeniz'den Hint Okyanusu'na, Atlantik'ten Güneydoğu Asya'ya kadar geniş bir coğrafyaya yayılmış; sorun, küresel bir kriz halini almıştır. Bu gerçeklik karşısında uluslararası hukukun normatif ve yapısal eksiklikleri tartışılmalı, evrensel insan hakları politikalarıyla uyumlu, insan yaşamı ve haysiyetini esas alan bir paradigma çerçevesinde yeniden tanımlanmalıdır.

Anahtar Kelimeler: *Deniz hukuku, Düzensiz göç, Göçmen ölümleri, İnsan hakları hukuku, Uluslararası hukuk.*

Migrant Deaths at Sea and the Blind Spots of International Law

Hasan Bozdaş

^aDüzce University, Akçakoca Vocational School, Department of Foreign Trade, Düzce/Türkiye.

^{*}Corresponding Author: hasanbozdas@duzce.edu.tr

ABSTRACT

According to the International Organization for Migration (IOM), at least 77,000 irregular migrants have died worldwide since 2014, most of them at sea. The Mediterranean, where more than 30,000 lives have been lost, has become a mass grave, exposing not only a humanitarian tragedy but also the inadequacy of international law in addressing it. Irregular migrants flee war, poverty, violence, and the climate crisis in search of safety and dignity. Yet their journeys often end in death due to migrant smugglers, unseaworthy vessels, and the acts and omissions of states that exploit the blind spots of international law to avoid their obligations. States' responsibility is framed by both the duty to conduct search and rescue operations and the prohibition of refoulement. However, despite international norms and court rulings, these duties are routinely breached under the guise of security and migration control. From the Mediterranean to Southeast Asia, migrant deaths now represent a global humanitarian crisis. In light of this, the normative and structural gaps in international law must be redefined within a human rights centered paradigm that places human life and dignity at its core.

Keywords: *Human rights law, International law, Irregular migration, Maritime law, Migrant deaths.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Analysis and Assessment of Recent Judicial Development of Chinese Maritime Law

Onur Sabri Durak^{a*}, Yi Lu^b

^aShanghai Jiatong University, Koguan School of Law, Shanghai/PRC.

^bPeking University, School of Transnational Law, Shenzhen/PRC.

* Corresponding Author: onursabri@gmail.com

ABSTRACT

This study examines China's remarkable rise from an emerging maritime legal system to one of the world's most advanced maritime commercial governance frameworks. Since 1984, China has established 11 maritime courts and 42 dispatched tribunals to adjudicate more maritime disputes than any other jurisdiction. The study covers China's Maritime Code's development since 1992, its hybrid framework with international treaties, and the extensive modification process expected between 2025 and 2027. The study demonstrates that Chinese maritime courts are gaining international acclaim as foreign entities choose Chinese jurisdiction in maritime disputes even without geographical ties to China. This shows China's maritime adjudication quality and its practical recognition of its global maritime trade leadership. Contracts of carriage, charter parties, marine insurance, and ship finance are examined in the study, highlighting Chinese courts' complex international maritime law methods while retaining their Civil Law roots. Moreover, the maritime aspect of the Belt and Road Initiative has created unprecedented opportunities for Chinese maritime law advancement, requiring creative legal frameworks for complex international business partnerships. However, digitalization, environmental mandates, and new technologies like autonomous vessels and blockchain applications pose significant challenges to legislative modernization. China's methodical approach to maritime law development provides insights for legal modernization and boosts global maritime governance, according to the study. Sustainable success requires maintaining global competitiveness while adapting to rapid technological advances and changing business practices.

Keywords: *Maritime law, China, Judicial development, Internationalization, Maritime disputes.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Regulatory Alignment of Belt and Road Initiative (BRI) Maritime Corridors and Ports

Onur Sabri Durak^{a}*

^aShanghai Jiaotong University, Koguan School of Law, Shanghai/PRC

*Corresponding Author: onursabri@gmail.com

ABSTRACT

China's Belt and Road Initiative (BRI) Maritime Corridors represent an ambitious transformation of global maritime connectivity through infrastructure investment, technological innovation, and legal harmonization. This study analyzes the evolving regulatory framework governing these corridors, focusing on recent legal developments and China-EU relations. China's smart port development, blockchain-based trade systems, and legal standardization efforts among BRI partners have fundamentally altered the regulatory landscape, shifting from physical infrastructure to comprehensive digital and legal ecosystems. Recent frameworks emphasize regulatory interoperability, customs standardization, and digital trade facilitation, extending Chinese maritime governance concepts across participating nations. However, these regulatory alignments create significant China-EU tensions. China's harmonization efforts conflict with the EU's Foreign Investment Screening Regulation (Regulation 2019/452, *as amended*), while divergent approaches emerge regarding data governance (GDPR versus Chinese data sovereignty), maritime environmental protection, and competition policy. China's bilateral agreements with EU members have fragmented intra-European regulations, complicating coherent EU-wide BRI policies. Effective integration of BRI maritime corridors into global trade requires addressing these regulatory obstacles through multilateral frameworks respecting both Chinese development objectives and European standards. Potential solutions include joint regulatory bodies, compatible technical standards for smart ports, and mutually acceptable data exchange protocols balancing sovereignty with trade efficiency. As BRI maritime corridors evolve, regulatory alignment presents both conflict potential and opportunities for positive China-EU engagement in shaping global maritime governance.

Keywords: *GDPR, China, Port, Maritime corridor, BRI.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Kirliliğinin İzlenmesinde Uydu Teknolojilerinin Kullanımı ve Uydu Verilerinin Hukuki Kanıt Niteliği

Zeynep Damla Işık^{a}*

^aAraştırma Görevlisi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Eskişehir/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: damlayilmazturk@gmail.com

ÖZET

Deniz çevresinin korunması, devletlerin en önemli uluslararası yükümlülük alanlarından biridir. Teknolojik ilerlemeler, özellikle uydu gözlem sistemleri, deniz kirliliğinin tespiti ve izlenmesinde yeni bir dönemi başlatmıştır. Uydu teknolojileri sayesinde, petrol sızıntıları, yasa dışı deşarjlar ve gemi kaynaklı kirlilik faaliyetleri artık daha hızlı ve kapsamlı biçimde izlenebilmektedir. Ancak bu verilerin hukuki kanıt olarak kabulü, çevre hukukunun normatif sınırlarını yeniden tartışmaya açmaktadır. Mevcut uluslararası düzenlemeler (BMDHS, MARPOL, Barcelona Sözleşmesi vb.), çevreyi koruma yükümlülüğünü öngörmekle birlikte, uydu verilerinin delil niteliği konusunda açık ve bağlayıcı hükümler içermemektedir. Uluslararası uygulamada uydu verilerinin hukuki statüsü değişkenlik göstermektedir. Birleşik Krallık'ta (Maersk Kiera davası) uydu görüntüleri, kirlilik kovuşturmalarında birincil kanıt olarak kabul edilmiştir. Fransa'da (Guardians davası) yalnızca uydu tespitine dayanılarak verilen mahkûmiyet kararı, bu verilerin tek başına yeterli delil teşkil edebileceğini göstermiştir. Buna karşılık, Uluslararası Adalet Divanı içtihadında uydu verileri genellikle ikincil veya destekleyici nitelikte değerlendirilmiştir. Uydu verilerinin güvenilirlik ve doğrulama mekanizmalarının uluslararası düzeyde delil niteliği çerçevesinde güçlendirilmesi, deniz çevresinin korunmasında hukukun etkinliğini artıracak ve küresel çevre adaletine katkı sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Deniz kirliliği, Uluslararası deniz hukuku, Uluslararası çevre hukuku, Uydu verileri, Delil niteliği.*

The Use of Satellite Technologies in Monitoring Marine Pollution and the Evidentiary Value of Satellite Data

Zeynep Damla Işık^{a}*

^a Research Assistant, Eskişehir Osmangazi University Faculty of Law Maritime Law Department, Eskişehir/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: damlayilmazturk@gmail.com

ABSTRACT

The protection of the marine environment constitutes one of the most significant international obligations of states. Technological progress, particularly in satellite observation systems, has inaugurated a new era in the detection and monitoring of marine pollution. Through these technologies, oil spills, illegal discharges, and ship-borne pollution activities can now be identified more rapidly and comprehensively. Nevertheless, the admissibility of such data as legal evidence has reopened the debate on the normative boundaries of environmental law. Existing international instruments (UNCLOS, MARPOL, and the Barcelona Convention) impose obligations on states to protect the marine environment but lack explicit and binding provisions regarding the evidentiary status of satellite data. In international practice, the legal character of satellite data remains inconsistent. In the United Kingdom (Maersk Kiera case), satellite imagery was accepted as primary evidence in pollution prosecutions. In France (Guardians case), a conviction based solely on satellite detection established that such data could, in certain circumstances, constitute sufficient proof on its own. Conversely, the International Court of Justice has generally treated satellite data as secondary or corroborative evidence.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Strengthening the reliability and verification mechanisms of satellite data within an internationally recognized evidentiary framework will enhance the effectiveness of environmental law and contribute to achieving global environmental justice.

Keywords: *Marine pollution, International maritime law, International environmental law, Satellite data, Evidentiary value.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Denizcilikte Büyük Veri Analitiği ile Siber Saldırı Tespit Yöntemleri: AIS ve Radar Verilerinde Anomali Analizi

Serkan Tantanoğlu^a, Süleyman Çeven^{b*}, Ahmet Albayrak^a

^aDüzce Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Siber Güvenlik ABD, Düzce/Türkiye.

^bDüzce Üniversitesi, Düzce Meslek Yüksekokulu, Elektronik ve Otomasyon Bölümü, Düzce/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: suleymanceven@duzce.edu.tr

ÖZET

Denizcilik sektöründe otomatik tanımlama sistemi (AIS) ve radar verileri, gemi hareketlerinin takibinde kritik rol oynamaktadır. Ancak bu sistemler, siber saldırılara ve veri manipülasyonuna açık yapıları nedeniyle güvenlik zafiyetleri barındırmaktadır. Özellikle AIS sinyallerinin sahte konum verileri ile değiştirilmesi (spoofing) veya radar verilerinin manipüle edilmesi, uluslararası deniz güvenliği ve ticaret açısından ciddi tehditler doğurmaktadır. Bu çalışmada, büyük veri analitiği yöntemleri kullanılarak AIS ve radar verilerinde siber saldırıların anomali tespiti ile ortaya çıkarılması hedeflenmektedir. Literatürde yer alan veri madenciliği ve makine öğrenmesi tabanlı anomali algılama teknikleri (kümeleme, istatistiksel eşikleme, derin öğrenme yöntemleri) incelenmekte, örnek veri setleri üzerinde deneysel analiz gerçekleştirilmektedir. Çalışma kapsamında, AIS verilerinde olağandışı seyir desenlerinin (beklenmedik rota değişimleri, hız anomalileri) tespit edilmesi üzerinden bir metodoloji sunulmaktadır. Ayrıca, bu anomalilerin erken aşamada belirlenmesinin hem deniz güvenliği hem de ticari lojistikte kayıpları önleme açısından sağlayacağı katkılar tartışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *AIS ve radar güvenliği, Denizcilikte siber güvenlik, Büyük veri analitiği, Anomali tespiti.*

Cyber Attack Detection Methods with Big Data Analytics in Maritime: Anomaly Analysis in AIS and Radar Data

Serkan Tantanoğlu^a, Süleyman Çeven^{b*}, Ahmet Albayrak^a

^aDüzce University, Graduate School of Education, Department of Cyber Security, Düzce/Türkiye.

^bDüzce University, Düzce Vocational School, Department of Electronics and Automation, Düzce/Türkiye.

* Corresponding Author: suleymanceven@duzce.edu.tr

ABSTRACT

In the maritime sector, automatic identification system (AIS) and radar data play a critical role in tracking ship movements. However, these systems harbor security vulnerabilities due to their vulnerability to cyberattacks and data manipulation. Replacing AIS signals with fake location data (spoofing) or manipulating radar data poses serious threats to international maritime security and trade. This study aims to uncover cyberattacks on AIS and radar data through anomaly detection using big data analytics. Data mining and machine learning-based anomaly detection techniques (clustering, statistical thresholding, deep learning methods) available in the literature are examined, and experimental analysis is proposed on sample datasets. The study presents a methodology for detecting unusual navigation patterns (unexpected course changes, speed anomalies) in AIS data. Furthermore, the contribution of early detection of these anomalies to both maritime security and loss prevention in commercial logistics is discussed.

Keywords: *AIS and radar security, Maritime cyber security, Big data analytics, Anomaly detection.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Deniz Araçlarında Emisyon Azaltımı için Yenilenebilir Enerji Entegrasyonunun Hidrodinamik, Yaşam Döngüsü ve Ekonomik Analizi

Hamdi Sena Nomak^{a}, İsmail Çiçek^b*

^aİstanbul Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, Maslak, İstanbul/Türkiye

^bİstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü, Tuzla, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: nomak@itu.edu.tr

ÖZET

Bu çalışma, deniz araçlarında emisyon azaltımını hedefleyen yenilenebilir enerji entegrasyonunu hidrodinamik performans, yaşam döngüsü değerlendirmesi (LCA) ve ekonomik uygulanabilirlik boyutlarıyla birlikte inceleyen bütünsel bir çerçeve sunar. Yöntem, yelkenli bir örnek platform üzerinde dört kadranlı pervane haritalaması, deneyle doğrulanmış CFD sonuçlarının belirsizlik analizi, rota ve rüzgâr kaynağı değerlendirmesi, kapsamlı LCA, seyrüsefer profillerine bağlı düzeylendirilmiş enerji maliyeti (LCOE) ve toplam sahip olma maliyeti (TCO) hesaplarını içerir. Bulgular, rüzgâr destekli sevk ile seyirde hidrojenasyonun otel yüklerini ve seyir dışı tüketimleri karşılayabildiğini, hız kaybını sınırlı tuttuğunu ve yakıt talebini anlamlı ölçüde azalttığını göstermektedir. Rotaya özgü kaynak optimizasyonu ile birlikte bu yaklaşım, IMO'nun 2050 emisyon azaltım hedefleriyle uyumlu bir potansiyel sunar. Deniz ve atmosfer kökenli kaynaklara dayanan önerilen mimari, teknik olarak uygulanabilir, çevresel açıdan etkili ve orta vadede ekonomik olarak rasyoneldir. Çerçeve, Flettner rotorları ve katı kanat yelkenler gibi rüzgâr çözümlerini, kanat geometrisi iyileştirmelerini ve hidrojenasyon tasarımlarını farklı gemi tiplerine ölçeklenebilir biçimde birleştirir. Tasarımcı ve işletmeciler için rota, hava durumu ve enerji yönetimi etkileşiminde karar desteği sağlar.

Anahtar Kelimeler: *Hidrojenasyon, Rüzgar destekli sevk, Sürdürülebilirlik, Yaşam döngüsü değerlendirmesi (LCA), Yenilenebilir enerji entegrasyonu.*

Hydrodynamic, Life-Cycle and Economic Analysis of Renewable Energy Integration for Emission Reduction in Marine Vessels

Hamdi Sena Nomak^{a}, İsmail Çiçek^b*

^aIstanbul Technical University, Graduate School, Department of Maritime Transportation Engineering, İstanbul/Türkiye.

^b Istanbul Technical University, Department of Marine Engineering, İstanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: nomak@itu.edu.tr

ABSTRACT

This study proposes an integrated framework that evaluates renewable energy integration for emission reduction in marine vessels, combining hydrodynamic performance, life-cycle assessment (LCA) and economic feasibility. The method applies a sailing-yacht reference platform and includes four-quadrant propeller mapping, uncertainty analysis of experimentally validated CFD results, route and wind resource assessment, a comprehensive LCA and calculations of levelized cost of energy (LCOE) and total cost of ownership (TCO) tailored to representative operating profiles. The findings show that, under sail, wind-assisted propulsion with hydro-generation can supply hotel and auxiliary loads, limit speed trade-offs to modest levels and reduce fuel demand substantially. Coupled with route-specific resource optimization, the approach offers a reduction potential consistent with the IMO's 2050 targets. The proposed architecture, drawing on oceanic and atmospheric resources, is technically viable, environmentally effective and economically defensible over the medium term. The framework integrates wind solutions such as Flettner rotors and rigid wing sails with airfoil geometry refinements and hydro-generation designs in a form that



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

scales across vessel types. It provides designers and operators with decision support at the intersection of routing, weather, and energy management.

Keywords: *Hydro-generation, Life cycle assessment (LCA), Renewable energy integration, Sustainability, Wind-assisted propulsion.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Deniz Hukuku Andlaşmaları Çerçevesinde Bitişik Bölge Rejimi

Ayşe Sueda Demir^{a*}

^a Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Bölümü, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: sueda.demir@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Bu çalışma, uluslararası deniz hukuku andlaşmaları bağlamında bitişik bölge (contiguous zone) rejimini incelemektedir. Bitişik bölge, kıyı devletine, karasularının ötesinde, sınırlı nitelikte denetim yetkisi tanıyan, devletin belirli egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanıdır. Kavram, ilk kez 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile uluslararası hukukta açıkça düzenlenmiş; güncel hukuki çerçevesini ise 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 33. maddesi ile kazanmıştır. Çalışmada, söz konusu andlaşmaların bitişik bölgeye ilişkin hükümleri karşılaştırmalı olarak ele alınmakta; kıyı devletinin özellikle gümrük, maliye, göç ve sağlık mevzuatına dair denetim yetkisinin kapsamı ve sınırları değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, bitişik bölgeye tanınan denetim yetkisi, karasularının ötesinde en fazla 24 deniz mili ile sınırlandırılmıştır. Bu incelemede ayrıca, bitişik bölgenin karasuları ve münhasır ekonomik bölge (MEB) ile olan hukuki ilişkisi de açıklanmaktadır. Bitişik bölge rejimi, uluslararası deniz hukukunda kıyı devletinin güvenlik ve kamu düzeniyle ilgili çıkarlarını koruma amacı taşımakta; bu alanın hukuki sınırlarının açık biçimde belirlenmesi, deniz yetki alanları arasındaki dengenin sağlanması açısından büyük önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Bitişik bölge, Kıyı devleti yetkileri, Uluslararası deniz hukuku.*

Contiguous Zone Regime within the Framework of International Maritime Law Treaties

Ayşe Sueda Demir^{a*}

^a Sakarya University, Law Faculty, Department of Public Law, Sakarya/Türkiye.

*Corresponding Author: sueda.demir@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

This study examines the contiguous zone regime within the context of international maritime law agreements. A contiguous zone is a maritime area over which a coastal state holds certain sovereign rights, granting it limited control beyond its territorial waters. The concept was first explicitly regulated in international law with the 1958 Geneva Convention on Territorial Waters and Contiguous Zones and gained its current legal framework with Article 33 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). This study comparatively examines the provisions of these agreements concerning the contiguous zone, assessing the scope and limits of the coastal state's supervisory authority, particularly regarding customs, fiscal, immigration, and health legislation. Within this framework, the supervisory authority granted to the contiguous zone is limited to a maximum of 24 nautical miles beyond its territorial waters. This study also explains the legal relationship of the contiguous zone with its territorial waters and exclusive economic zones (EEZ). The contiguous zone regime aims to protect the coastal state's interests regarding security and public order in international maritime law; clearly defining the legal boundaries of this area is of great importance in ensuring the balance between maritime jurisdictions.

Keywords: *Coastal state jurisdictions, Contiguous zone, International law of the sea.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

“Gölge Filo”Nun Ve Bayrak Uygulamalarının Günümüz Uluslararası Deniz Hukukunda Hukuki Düzenlenmesi

*Alisher Bakhronov^a**

^a Diller ve Beşerî Bilimler Bölüm Başkanı Ulusal Bilim ve Teknoloji Üniversitesi MISIS (Duşanbe Şubesi), Duşanbe/Tajikistan

*Sorumlu Yazar: azizbekzodaalisher@gmail.com

ÖZET

Sözde “gölge filo”nun — uluslararası yaptırımlardan ve denizcilik denetiminden kaçınmak için sahte veya birden fazla bayrak altında faaliyet gösteren gemilerin — ortaya çıkışı ve genişlemesi, çağdaş uluslararası deniz hukuku açısından kritik bir sorun haline gelmiştir. Bu makale, gölge filonun hukuki düzenlenmesini ve bayrak değiştirme (flag-hopping) olgusunu, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) ve ilgili uluslararası belgeler çerçevesinde incelemektedir. Çalışma, mevcut bayrak devleti sorumluluklarındaki zayıflıkları, açık sicil sistemlerinin kullanımını ve gemi tescili ile mülkiyet şeffaflığının izlenmesindeki etkili yaptırım mekanizmalarının eksikliği analiz etmektedir. ITLOS önündeki M/T Heroic Idun davası da dahil olmak üzere son emsallere ve yaptırım uygulamalarının gelişen pratiğine dayanarak, çalışma deniz hukuku, uluslararası güvenlik ve küresel yönetim arasındaki kesişimi vurgulamaktadır. Makale, IMO denetiminin güçlendirilmesi, küresel bir gemi sicilinin oluşturulması ve bayrak, liman ve kıyı devletleri arasında koordinasyonun artırılması yoluyla deniz güvenliği ve uluslararası yükümlülüklerle uyumun sağlanmasına yönelik hukuki ve kurumsal reform önerileriyle sonuçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Gölge filo, Bayrak değiştirme, Kolaylık bayrakları, UNCLOS, IMO, Deniz yaptırımları, Uluslararası sorumluluk.*

Legal Regulation of the “Shadow Fleet” and Flag Conventions in Contemporary International Maritime Law

*Alisher Bakhronov^a**

^a Head of the Department of Languages and Humanities National University of Science and Technology MISIS (Dushanbe Branch), Dushanbe/Tajikistan

*Corresponding Author: azizbekzodaalisher@gmail.com

ABSTRACT

The emergence and expansion of the so-called “shadow fleet” — vessels operating under fictitious or multiple flags to evade international sanctions and maritime oversight — has become a critical challenge to contemporary international maritime law. This paper examines the legal regulation of the shadow fleet and the phenomenon of flag-hopping within the framework of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and related international instruments. It analyzes the weaknesses in current flag State responsibilities, the use of open registries, and the lack of effective enforcement mechanisms in monitoring ship registration and ownership transparency. Drawing on recent precedents, including the M/T Heroic Idun case before ITLOS, and the evolving practice of sanctions enforcement, the study highlights the intersection of maritime law, international security, and global governance. The paper concludes by proposing legal and institutional reforms aimed at strengthening IMO oversight, establishing a global ship registry, and enhancing coordination among flag, port, and coastal States to ensure maritime safety and compliance with international obligations.

Keywords: *Shadow fleet, Flag-hopping, Flags of convenience, UNCLOS, IMO, Maritime sanctions; International responsibility.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Roma II Tüzüğü Uyarınca Deniz Haksız Fillerine Uygulanacak Hukukun Tespiti

Kazım Sedat Sirmen^{a*}, Barış Teksoy^b

^a Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Eskişehir/Türkiye

^b Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, Hukuk Bilimleri Ana Bilim Dalı, Devletler
Özel Hukuku Bilim Dalı, Ankara/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: ksedat.sirmen@ogu.edu.tr

ÖZET

Deniz ticaret hukuku, uzun zamandır uluslararası alanda yeknesaklaşmayı sağlama gayreti içindedir. Ancak, haksız fiiller alanındaki yeknesaklaşma çalışmaları, akdi alanlarda olduğu kadar gelişmemiştir. Çalışmamızın konusu, akit dışı sorumluluk doğuran yabancı unsurlu uyumsuzluklara uygulanacak hukuku tayin etmek üzere hazırlanmış Roma II Tüzüğü'nün, denizde işlenen haksız fiil ihlallerine uygulanabilirliği ve ne şekilde uygulanacağı sorunlarıdır. İlk önce üzerinde durulacak olan husus, deniz haksız fiilleri bakımından, Roma II Tüzüğü Madde 4 (1)'de kullanılan bağlama noktasının yani zararın meydana geldiği yerin açıklanmasıdır. Deniz haksız fiilleri, birden fazla egemenlik alanı arasında konum değiştiren yahut hiçbir ülkenin egemenlik alanında kabul edilmeyen açık sulara seyreden gemilerde işlenebilir. Keza bu tür bir fiil herhangi bir devletin egemenlik alanında kalan denizde de işlenebilir. Bu husus bakımından, haksız fiilin işlendiği ya da zararın meydana geldiği yer olarak kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge meselelerini de özel olarak değerlendirmek gerekir. Kıta sahanlığında ve münhasır ekonomik bölgede, deniz hukukunun, kıyı devletine özellikle deniz tabanının üstünde, üzerinde ve yer altında doğal kaynakların keşfi ve işletilmesiyle ilgili tüm faaliyetler üzerinde sınırlı bir yetki verdiği görülür. Bu amaçlara hizmet eden tüm faaliyetler için, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge, özel hukuk açısından kıyı devletinin bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Bu nedenle, açık deniz rüzgâr türbinleri veya sondaj kuleleri gibi tesisler ile gemiler arasındaki çarpışmalar kıyı devletinin hukukuna tabi olacağı düşünülebilir. Bununla birlikte Roma II Tüzüğü'nün getirdiği kurallarına göre uygulanacak hukukun nasıl tespit edileceğini tartışmak ve somutlaştırmak gereklidir. Bu husus da tebliğimizin kapsamı içinde yer almaktadır. Tebliğimizde, karasuları dışında bir alanda, farklı devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler arasında meydana gelen çarpışmalar da ele alınacaktır. Böyle bir durumda Roma II Tüzüğü'nden kaynaklanan bir tazminat talebinin nasıl tespit edileceği meselesine de yanıt bulunmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Açık deniz, Çatma, Haksız fiil, Karasuları, Roma II Tüzüğü.

Determination of the Law Applicable to Maritime Torts Under the Rome II Regulation

Kazım Sedat Sirmen^{a*}, Barış Teksoy^b

^a Eskişehir Osmangazi University, Faculty of Law, Department of PIL, Eskişehir/Türkiye

^b Ankara University, Faculty of Political Sciences, Department of Political Science and Public Administration, Branch of Legal Sciences,
Sub-Branch of PIL, Ankara/Türkiye

* Corresponding Author: ksedat.sirmen@ogu.edu.tr

ABSTRACT

Maritime trade law has long sought to achieve uniformity in the international arena. However, in torts, these efforts have not progressed as much as in contractual matters. Our study examines how the Rome II Regulation, which was designed to determine the law applicable to disputes giving rise to non-contractual liability involving foreign elements, applies to maritime torts. In determining the law applicable to torts, one of the first issues to be addressed is the determination of the place where the damage occurred, as specified in Article 4(1) of the Rome II Regulation. A maritime tortious act may be committed on a ship that



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

changes its position from one sovereign territory to another or on a ship that sails in high seas not accepted by any country's sovereign territory. Such an act may occur on one single sovereign territory of a state as well. Likewise, it will be necessary to consider the relationship of the maritime tortious act to the continental shelf and the exclusive economic zone. In the continental shelf and exclusive economic zone, maritime law grants the coastal state limited authority over all activities related to the exploration and exploitation of natural resources above, on, and below the seabed. For all activities serving these purposes, the continental shelf and exclusive economic zone should be considered part of the coastal state under private law. Therefore, while collisions between facilities such as offshore wind turbines or drilling rigs and ships may be subject to the law of the coastal state. However, it is necessary to discuss how the applicable law will be determined according to the rules of the Rome II Regulation. This issue is also a subject of our communication. Our communication will also address collisions occurred outside territorial waters, between ships flying the flags of different states. We will attempt to answer the question of how a claim for compensation arising from the Rome II Regulation should be determined, in such a collision.

Keywords: *High seas, Ship collision, Torts, Territorial waters, Rome II Regulation.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Gemilerin Yabancı Sicillere Tescilinde Son Gelişmeler

Melisa Can^{a}*

^a Uludağ Üniversitesi, Özel Hukuk Doktora Öğrencisi, Bursa/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: 712581004@ogr.uludag.edu.tr

ÖZET

Gemi sicilleri, uluslararası denizcilik düzeninin temel unsurlarından olup gemilerin hukuki statüsünü ve bayrak devletinin yetki ve sorumluluklarını belirler. Tarihsel süreçte, ekonomik teşvikler, vergi avantajları ve esnek düzenlemeler nedeniyle gemi sahipleri açık sicillere yönelmiş, bu durum düşük maliyetler yanında denetim ve iş gücü hakları açısından sorunlar doğurmuştur. Buna karşılık ikinci siciller, milli denizcilik geleneğine sahip devletlerce ulusal filoların yabancı bayraklara kaymasını önlemek amacıyla geliştirilmiştir. İkinci siciller, ulusal bağlantıyı korurken daha düşük maliyet ve esnek uygulamalarla rekabet gücünü artırmayı hedeflemekte; mürettebat konusunda milliyet ve yetkinlik şartlarını da sürdürmektedir. Son yıllarda Avrupa Birliği'nin girişimi olan European Register of Ships (EUROS), ulusötesi bir sicil modeli oluşturmayı amaçlamış, ancak yeterli ekonomik teşviklerin sağlanamaması nedeniyle başarısız olmuştur. Bununla birlikte tonaj vergisi sistemi gibi uygulamalar, üye devletlerin rekabet gücünü artırmak için benimsenmiştir. Öte yandan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), "gerçek bağ" ilkesini öne çıkararak bayrak devletlerinin denetim sorumluluğunu küresel ölçekte pekiştirmiştir. Bu bildiri, sicil kavramı ve türlerinden hareketle ikinci sicillerin gelişimini, AB düzenlemelerini ve UNCLOS çerçevesinde gemilerin yabancı sicillere tescilindeki güncel eğilimleri değerlendirmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Açık sicil, EUROS, Gemi sicili, İkinci sicil, UNCLOS.*

Recent Developments in the Registration of Ships under Foreign Flags

Melisa Can^{a}*

^a Uludağ University, PhD Candidate in Private Law Bursa /Türkiye.

*Corresponding Author: 712581004@ogr.uludag.edu.tr

ABSTRACT

Ship registries constitute a fundamental institution in international maritime law, establishing the legal relationship between a vessel and its flag state, as well as defining the state's authority and responsibilities. Historically, economic incentives, tax advantages, and flexible registration procedures have made open registries attractive to shipowners; however, such systems often result in weak state oversight, insecure employment for crew members, and violations of international labor standards. In contrast, second registries have been developed by states with a national maritime tradition to prevent their fleets from transferring to foreign flags. Second registries aim to enhance competitive capacity while maintaining a national connection, including requirements regarding crew nationality and competency. In recent years, the European Union's initiative, the European Register of Ships (EUROS), sought to establish a supranational registry; nevertheless, insufficient economic incentives rendered this effort largely unsuccessful. Nonetheless, tonnage taxation systems and state aid measures have been adopted to strengthen the competitive position of member states. Furthermore, the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) reinforces the "genuine link" principle, solidifying flag states' administrative, technical, and social oversight responsibilities at a global level. This paper examines the concept and types of registries, analyzes the development of second registries, evaluates EU regulations, and discusses current trends in the registration of ships under foreign flags.

Keywords: *In EUROS, Flag state, Foreign flag, Open registry, Second registry, UNCLOS.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

1982 BMDHS'nin Dijital Çağla İmtihani: "Deniz Teknolojisi" Kavramı Hakkında Bir Değerlendirme

Murat Kurun^{a}*

^a Atatürk Üniversitesi, İİBF, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Erzurum/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: murat.kurun@atauni.edu.tr

ÖZET

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), "deniz teknolojisi" kavramını tanımlamamakla birlikte, XIV. Bölümü ile bir çerçeve çizmiştir. Bu bildiri, söz konusu kavramın, Sözleşme'nin hazırlandığı bağlamdan günümüze değin önemli bir dönüşüm geçirdiğini savunmaktadır. BMDHS'nin asıl odağı, özellikle Bölüm XI kapsamında, derin deniz madenlerinin çıkarılmasına yönelik araçlar ve ekipmanlar gibi temelde kaynak odaklı ve ekonomik bir anlayış iken günümüz itibarıyla küresel çevre sorunlarının artması, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nin (SKH 14) benimsenmesi ve dijital teknolojilerdeki devrim, kavramın kapsamını kökten genişletmiştir. Günümüzde "deniz teknolojisi", yalnızca fiziksel donanımı değil; otonom araçlar, büyük veri, yapay zekâ gibi dijital çözümleri de içermektedir. Kavramın merkezine, ekonomik çıkar yerine, okyanus sağlığının korunması, iklim değişikliğinin izlenmesi, sürdürülebilir mavi ekonominin desteklenmesi ve bilimsel işbirliğinin kolaylaştırılması gibi sürdürülebilirlik hedefleri yerleşmiştir. Genişlemeye yönelik bu değişim, teknoloji transferi tartışmalarını da şekillendirerek, kavramı BMDHS'nin öngördüğünden çok daha kapsayıcı ve dinamik bir hale getirmiştir.

Anahtar Kelimeler: *BMDHS, Deniz teknolojisi, Dijital çözümler.*

The 1982 UNCLOS and the Digital Age Challenge: An Analysis of the Concept of "Marine Technology"

Murat Kurun^{a}*

^a Atatürk University, FEAS, Department of International Relations, Erzurum/Türkiye.

* Corresponding Author: murat.kurun@atauni.edu.tr

ABSTRACT

The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) does not define the term "marine technology," although it does provide a framework in Chapter XIV. This study contends that the notion has evolved significantly from the time the Convention was drafted to the present. While UNCLOS' primary focus, particularly under Chapter XI, was fundamentally resource-oriented and economic, centered on tools and equipment for deep-sea mining, growing global environmental challenges, the adoption of the Sustainable Development Goals (SDG 14), and the revolution in digital technologies have fundamentally broadened the concept's scope. Nowadays, "marine technology" refers to both physical hardware and digital technologies such as autonomous vehicles, big data, and artificial intelligence. Sustainable goals, such as maintaining ocean health, monitoring climate change, promoting a sustainable blue economy, and fostering scientific collaboration, have gained precedence over economic concerns. This shift toward expansion has also influenced technology transfer talks, making the idea far more inclusive and dynamic than UNCLOS initially envisaged.

Keywords: *UNCLOS, Marine technology, Digital technologies.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Deniz Hukukunun Yeni Gelişen Göç Dalgalarına Bağlı Olarak Denizde İnsan Hakları Kapsamında Değerlendirilmesi

Naziye Dirikgil^{a}*

^a Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk ABD, Kamu Hukuku Bölümü, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: naziyedirikgil@sakarya.edu.tr

ÖZET

Denizde İnsan Hakları kavramı, uluslararası insan hakları rejimini uluslararası deniz hukuku ile ilişkilendirme ihtiyacına yanıt vermek amacıyla ortaya çıkmıştır. Denizde İnsan Haklarına İlişkin Cenevre Bildirisi'nin 2022 yılında yayımlanmasından sonra uluslararası deniz hukukunun denizde insan haklarını koruma, izleme ve uygulama konusunu ele alıp almadığı ya da nasıl ele aldığı konusu oldukça sık gündeme gelmeye başlamıştır. Özellikle farklı bölgelerde yaşanan çatışmalar sonrası deniz yolunun düzensiz göçlerin çok yoğun bir şekilde kullanılan güzergâhı haline gelmesi, uluslararası deniz hukuku ve buna dair sözleşmelerin 21. yüzyılın yeni gelişen ihtiyaçlarına insan hakları açısından ne denli cevap verdiği sorusunu ortaya çıkarmıştır. Uluslararası deniz hukuku geleneksel olarak devlet merkezli bir uluslararası hukuk dalı olarak gelişmiş olsa da, insan hakları tartışmalarından tamamen uzak değildir. Ancak, günümüzde deniz yoluyla gerçekleştirilen göç, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin (BMDHS) ele alındığı zamanlarda öngörülme-yen bir ölçekte kitlesel olarak gerçekleşmeye başlamıştır. Deniz yoluyla göç edenler ya da zorunlu olarak göç etmeye maruz kalanlar arasında birçok grup yer almakla birlikte düzensiz göçmenler, insan ticareti mağdurları, mülteciler ve sığınmacılar oldukça geniş yer tutmaktadır. Buradan yola çıkarak, uluslararası deniz hukukunda denizde can güvenliğinin sağlanması ve güvenli olmayan göçten kaynaklanan arama ve kurtarma sorunlarının giderilmesinde devlet sorumlulukları devletlerin deniz alanlarındaki yetkileri kapsamında değerlendirilecek ve uluslararası deniz hukukunun bazı örnek uygulamalarla insan haklarının denizde korunmasına yaklaşımının özellikle BMDHS sonrasındaki gelişimi analiz edilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Denizde insan hakları, Düzensiz göçmen, Uluslararası deniz hukuku.*

An Assessment of International Law of the Sea within the Scope of Human Rights at Sea in Relation to Emerging Migration Waves

Naziye Dirikgil^{a}*

^a Sakarya University Law Faculty, Public International Law Department Sakarya/Türkiye.

*Corresponding Author: naziyedirikgil@sakarya.edu.tr

ABSTRACT

The concept of Human Rights at Sea emerged to respond to the need to connect the international human rights regime with the international law of the sea. The question of whether and how international law of the sea addresses the protection, monitoring and enforcement of human rights at sea has become a frequent topic of discussion after following the official launch of the The Geneva Declaration on Human Rights at Sea. The sea route has become a heavily used route for irregular migration especially after the conflicts in different regions. This has also raised the question of how well international law of the sea and other relevant legal documents respond to the emerging needs of the 21st century in terms of human rights at sea. Although international law of the sea has traditionally developed as a state-centric branch of international law, it is not entirely free from human rights debates. However, today, migration by sea has begun to occur in massive scales that were not anticipated at the time when the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) was being drafted. There are many groups which subject to forced migration, and among them irregular migrants, victims of human trafficking, refugees and asylum seekers



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

constitute a large portion. Based on this, state responsibilities in ensuring the safety of life at sea and resolving search and rescue problems arising from unsafe migration by sea under the international law of the sea will be examined. By doing so, the scope of the state jurisdiction in maritime zones will be highlighted. Finally, the development of the protection of human rights at sea, especially after UNCLOS, will be analysed with some state applications in the sea.

Key words: *Human rights at sea, International law of the sea, Irregular migrants.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Konteyner Demurajından Kaynaklanan Sorumluluk

İbrahim Ağsakal^{a}*

^a Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kocaeli/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: ibrahimagsakal@gmail.com

ÖZET

Kanuni karşılığı olarak demuraj, en sade ifadesiyle taşımanın yapıldığı geminin yükleme veya boşaltma limanında fazla beklediği süre için ödenen ücret (sürastarya) olarak tanınlanmakta iken, deniz ticareti uygulamasında ise geminin özellikle boşaltma limanında beklemesi çok karşılaşılan bir durum olmadığı; daha açık ifade ile yükün bulunduğu konteyneri, alıcısına teslim için limana bıraktığı ve yolculuğuna devam ettiği için yükler gemide değil, taşıyanın konteynerinde beklemektedir. Bu sebeple uygulamada kanuni manada sürastarya ücreti (demurajı) yerine konteyner demurajı söz konusu olmaktadır. İşbu uygulama karşısında demuraj kavramı konteyner demurajı manasında kullanılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Demuraj, Konteyner, Sorumluluk.*

Liability Arising from Container Demurrage

İbrahim Ağsakal^{a}*

^a Kocaeli University, Law faculty Kocaeli/Turkey

*Corresponding Author: ibrahimagsakal@gmail.com

ABSTRACT

While legally defined as demurrage, simply put, it's the fee paid for the extended wait time of a vessel at the loading or discharging port. In maritime trade, it's not uncommon for a vessel to wait at the discharge port. More precisely, because the container containing the cargo is left at the port for delivery to the consignee and then continues its journey, the cargo remains in the carrier's container, not on the ship. Therefore, in practice, container demurrage is used instead of demurrage. In this context, the term "demurrage" is used interchangeably with container demurrage.

Keywords: *Demurrage, Container, Liability.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Elektronik Konişmentoya dair Güncel Gelişmeler

Oğuz Caner^{a}*

^a Bursa Uludağ Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku ABD, Bursa/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: oguzcaner@uludag.edu.tr

ÖZET

1980'lerden itibaren geleneksel kağıt konişmentoyu elektronik eşdeğeriyle değiştirme girişimleri başladı. Elektronik konişmento, taraflar arasındaki coğrafyadan kültürden dil farklılığından kaynaklanan engelleri teknoloji ile aşabilme amacındadır. Son dönemde blok zincir üzerinden gibi yeni teknolojiler konişmento üzerine uygulanmaya başlamıştır. Blok zincir teknolojisinin ortaya çıkmasından önce, merkezi kayıtlar (closed centralized registries) geleneksel konişmentoya işlevsel eşdeğerlik sağlayan tek yoldu. 1999 Yılında kurulan BOLERO ve sonrasında essDocs (ESS-DatabridgeTM, şu anki adıyla ICE Digital), özellikle petrol ve gaz taşımacılığında kullanılan nakliye belgelerine elektronik alternatifler sunmak amacıyla 2005 yılında pilot uygulamaya alınmış ve 2010 yılında piyasaya sürülmüştür. Bu Platformun başarısını destekleyen önemli bir özelliği, üretilen elektronik konişmentoların görsel olarak kağıt belgelerle aynı olması ve kullanıcılarına tanıdık gelmesidir. Lokal örneklerle ek olarak süreç, blockchain teknolojisi ile devam etmiş merkeziyetsiz, şeffaf ve güvenli yapısı ile tercih edilmiştir. Rotterdam Kuralları ile MLETR blockchain teknolojisine aşına değildir. Blockchain teknolojisi güvenlik, gizlilik ve altyapı açısından kesinlikle iyileştirmeler sağlamıştır; ancak, elektronik konişmento yasal çerçevesi ve çeşitli pratik endişelerle ilgili yasal belirsizlikler hala devam etmektedir. Devlet kurumlarının elektronik ticaret belgelerini işlemek için birleşik bir platform kurması sadece yararlı değil, muhtemelen gereklidir. Benzer şekilde elektronik konişmentonun gerçeğe dönüşmesi için, finans, sigorta, hükümetler vb. dahil olmak üzere tüm sektörün kağıtsız ticarete uyum sağlayabilmesi gerekir. Bir bankacılık kurumu bu talebi karşılayabilecek şekilde hazırlıklı olmalıdır. Elektronik konişmentonun mülkiyeti temsil fonksiyonu halen tartışmaya açıktır ancak blok zinciri ve tamamlayıcı teknolojilerin kağıt konişmentonun gerçek bir eşdeğerini sunabileceği düşünülmektedir. Buna ek olarak, uygulanacak hukuk sorunu tartışmaya açıktır.

Anahtar Kelimeler: *Elektronik konişmento, Taşıma sözleşmesi.*

Latest Developments Regarding Electronic Bills of Lading

Oğuz Caner

^a Bursa Uludağ Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku ABD, Bursa/Türkiye.

*Corresponding Author: oguzcaner@uludag.edu.tr

ABSTRACT

Starting in the 1980s, efforts began to replace traditional paper bills of lading with their electronic equivalents. The electronic bill of lading aims to overcome barriers arising from geographical, cultural, and language differences between parties through technology. Recently, new technologies such as blockchain have begun to be applied to bills of lading. Before the emergence of blockchain technology, closed centralized registries were the only way to provide functional equivalence to traditional bills of lading. BOLERO, established in 1999, and subsequently essDocs (ESS-DatabridgeTM, now known as ICE Digital), were piloted in 2005 and launched in 2010 with the aim of providing electronic alternatives to shipping documents used primarily in oil and gas transportation. A key feature supporting the success of this platform is that the electronic bills of lading produced are visually identical to paper documents and familiar to users. In addition to local examples, the process has been preferred for its decentralized, transparent, and secure structure, which continues with blockchain technology. The Rotterdam Rules are not familiar with MLETR blockchain technology. Blockchain technology has definitely provided improvements in terms



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

of security, privacy, and infrastructure; however, legal uncertainties regarding the legal framework of electronic bills of lading and various practical concerns still remain. It is not only beneficial but probably necessary for government agencies to establish a unified platform for processing electronic trade documents. Similarly, for the electronic bill of lading to become a reality, the entire industry, including finance, insurance, governments, etc., must be able to adapt to paperless trade. A banking institution should be prepared to meet this demand. The ownership representation function of electronic bills of lading is still open to debate, but it is thought that blockchain and complementary technologies can offer a true equivalent to paper bills of lading. In addition, the applicable law issue is open to debate.

Keywords: *Electronic bill of lading, Contract of carriage.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Yapay Zekâ, Teknostres ve Hukuki Sorumluluk: Otonom Deniz Taşımacılığında İnsan Faktörünün Dönüşümü

Yağmur Ayşe Selçuk^{a}, Mert Hazar^a*

^aKocaeli Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Kocaeli/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: yagmur.selcuk@kocaeli.edu.tr

ÖZET

Otonom deniz taşımacılığı, yapay zekâ (YZ) tabanlı sistemlerin karar süreçlerine dâhil edilmesiyle denizcilikte devrim niteliğinde bir dönüşüm yaratmaktadır. Ancak bu gelişme, YZ kaynaklı hataların hukuki niteliği kadar, insan faktörünün yeni biçimlerde ortaya çıkardığı riskleri de gündeme getirmektedir. İnsan unsurunun tamamen ortadan kalkmadığı, ancak uzaktan gözetim ve acil müdahale rolüne indirgenmiş olduğu bu sistemlerde, operatörler sürekli algoritmaları denetleme baskısı altında kalmaktadır. Bu durum, literatürde “teknostres” olarak tanımlanan bilişsel yük ve psikolojik baskıyı artırmakta; hataların yalnızca algoritmik değil, aynı zamanda insan-makine etkileşiminden kaynaklanmasına yol açmaktadır. Çalışma, normatif ve doktrinel analiz yöntemiyle YZ kaynaklı hataların hukuki sorumluluk rejimleri içerisindeki konumunu tartışmakta, aynı zamanda teknostresin hukuki değerlendirmede dikkate alınması gereken yeni bir boyut olduğunu ileri sürmektedir. Yara Birkeland ve Mayflower gibi pilot projelerden hareketle, bu makale hataların “ihmal” veya “kusur” kapsamında mı değerlendirileceği, yoksa insan faktörünün bilişsel sınırları nedeniyle yeni bir sorumluluk rejimi mi gerekeceği sorusunu irdelemektedir. Sonuç olarak, gelecekteki düzenlemelerin hem teknolojik kapasiteye hem de insan üzerindeki psikolojik yükün hukuki niteliğine bağlı olacağı savunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Yapay zekâ, Teknostres, Hukuki sorumluluk, İnsan faktörü, Otonom deniz taşımacılığı.*

Artificial Intelligence, Technostress and Legal Liability: The Transformation of the Human Factor in Autonomous Maritime Transport

Yağmur Ayşe Selçuk^{a}, Mert Hazar^a*

^aKocaeli University, Maritime Faculty, Department of Maritime Business Management, Kocaeli/Türkiye.

*Corresponding Author: yagmur.selcuk@kocaeli.edu.tr

ABSTRACT

Autonomous maritime transport, shaped by the integration of artificial intelligence (AI) into decision-making processes, is transforming the shipping industry. Yet this shift not only raises questions about the legal classification of AI-related errors, but also highlights new risks associated with the human factor. In systems where the human element is not eliminated but reduced to remote monitoring and emergency intervention, operators face constant pressure to supervise algorithms. This leads to increased cognitive load and psychological strain—commonly described as “technostress”—which may contribute to errors arising not solely from algorithms, but from human-machine interaction itself. This paper employs a normative and doctrinal methodology to examine the legal status of AI-related failures while arguing that technostress must be considered as a novel dimension in liability debates. Drawing on pilot projects such as the Yara Birkeland and the Mayflower Autonomous Ship, the analysis questions whether such failures should fall under traditional categories like negligence or fault, or whether the cognitive limits imposed on human operators necessitate a new liability regime. It concludes that future legal frameworks will depend not only on technological capacity but also on acknowledging the legal implications of psychological stress borne by human actors.

Keywords: *Artificial intelligence, Technostress, Legal liability, Human factor, Autonomous maritime transport.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Space Miners as the New Seafarers: Proposing a 'Space Labour Convention' by Analogy to the Maritime Labour Convention

Najiba Rafizade^{a}, Gökçe Cerev^b, Doğa Başar Sarıipek^b*

^a Social Policy, Labour Economics and Industrial Relations, Kocaeli University, Kocaeli/Türkiye.

^b Labour Economics and Industrial Relations, Kocaeli University, Kocaeli/Türkiye.

*Corresponding Author: rafizade_najiba@yahoo.com

ABSTRACT

Commercial mining operations in space may pose unprecedented challenges to the health of future space workers in an environment where the traditional regulatory framework is unable to regulate and address the demands of the new society. This study examines how the principles of maritime law can serve as a basis for developing comprehensive protection measures for space miners working outside national jurisdictions. Both the marine and space industries have a common legal status of *res communis*, but their approaches to regulating the welfare of workers differ significantly. While the Maritime Labour Convention sets strict standards for the protection of seafarers' health, there are no similar provisions in space law for commercial workers. Based on a comparative legal analysis of the Outer Space Treaty and the United Nations Convention on the Law of the Sea, this study identifies critical gaps in the protection of space industry workers. The study proposes a Space Labour Convention, modelled on the marine employers' liability system. By adapting proven maritime health protection mechanisms to space conditions, this system aims to protect the dignity of workers while ensuring sustainable commercial expansion in mining on asteroids and the Moon.

Keywords: *Space miners, Maritime labour convention, Healthcare rights, Res communis, Employer liability.*

Yeni Denizciler Olarak Uzak Madencileri: Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Benzetilerek Bir "Uzak Çalışma Sözleşmesi" Önerisi

Najiba Rafizade^{a}, Gökçe Cerev^b, Doğa Başar Sarıipek^b*

^a Sosyal Politika, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli/Türkiye.

^b Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: rafizade_najiba@yahoo.com

ÖZET

Uzayda yürütülecek ticari madencilik faaliyetleri, geleneksel düzenleyici çerçevenin yeni toplumsal talepleri düzenleme ve karşılamada yetersiz kaldığı bir ortamda, geleceğin uzay çalışanlarının sağlığı açısından benzeri görülmemiş zorluklar ortaya çıkarabilir. Bu çalışma, ulusal yetki alanları dışında çalışan uzay madencileri için kapsamlı koruma önlemleri geliştirilmesinde deniz hukukunun ilkelerinin nasıl bir temel oluşturabileceğini incelemektedir. Hem denizcilik hem de uzay endüstrileri *res communis* olarak ortak bir hukuki statüye sahip olsalar da, çalışanların refahını düzenleme yaklaşımları önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention), denizcilerin sağlığının korunmasına ilişkin sıkı standartlar belirlerken, uzay hukukunda ticari çalışanlara yönelik benzer hükümler bulunmamaktadır. Bu çalışma, Dış Uzay Antlaşması (Outer Space Treaty) ile Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (UNCLOS) karşılaştırmalı hukuki analizi timeline dayanarak, uzay endüstrisi çalışanlarının korunmasında mevcut kritik boşlukları ortaya koymaktadır. Çalışma, deniz işverenlerinin sorumluluk sisteminden esinlenerek bir "Uzak Çalışma Sözleşmesi" (Space Labour Convention) önerisinde bulunmaktadır. Kanıtlanmış denizcilik sağlık koruma mekanizmalarının uzay koşullarına uyarlanmasıyla, bu sistem hem çalışanların onurunu korumasını hem de asteroitler ve Ay'daki madencilik faaliyetlerinin sürdürülebilir ticari genişlemesini sağlamayı amaçlamaktadır.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Anahtar kelime: *Uzay madencileri, Denizcilik çalışma sözleşmesi, Sağlık hakları, Res Communis, İşveren sorumluluğu.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Exploring the Res Communis Doctrine: Maritime Law as a Blueprint for Protecting Space Miners' Healthcare Rights in Trade and Resource Extraction

Najiba Rafizade^{a}, Gökçe Cerev^b, Doğa Başar Sarıipek^b*

^a Social Policy, Labour Economics and Industrial Relations, Kocaeli University, Kocaeli/Türkiye.

^b Labour Economics and Industrial Relations, Kocaeli University, Kocaeli/Türkiye.

*Corresponding Author: rafizade_najiba@yahoo.com

ABSTRACT

The principle of res communis regulates both the high seas and outer space as zones beyond the national control, which creates parallel problems for the protection of workers. This study examines how the approach of the maritime law to the health of seafarers can contribute to the development of medical protection measures for miners engaged in commercial operations on asteroids and the Moon. Maritime law has developed comprehensive safeguards for workers under the Maritime Labour Convention, establishing employer responsibility, mandatory medical care, and rules for emergency protocols. Space law currently does not have similar protections, despite growing private investment in the mining industry. The study compares the United Nations Convention on the Law of the Sea with the Outer Space Treaty, which reveals significant gaps in the regulation of commercial space activities. Space miners face extraordinary challenges that do not exist in marine environments. This document proposes to adapt the liability framework of marine employers and insurance requirements to space mining. Such reforms will protect the dignity of future space workers and at the same time ensure sustainable commercial expansion, ensuring that the well-being of people along with economic interests is given priority in the extraction of resources on an international scale. Such reforms would protect worker dignity while enabling sustainable commercial expansion, ensuring that resource extraction in international commons prioritizes human welfare alongside economic interests.

Keywords: *Res Communis, Space mining, Maritime law, Worker healthcare, Employer liability.*

Res Communis Doktrininin İncelenmesi: Ticaret ve Kaynak Çıkarımı Alanlarında Uzay Madencilerinin Sağlık Haklarının Korunmasında Deniz Hukukunun Bir Model Olarak Kullanılması

Najiba Rafizade^{a}, Gökçe Cerev^b, Doğa Başar Sarıipek^b*

^a Sosyal Politika, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli/Türkiye.

^b Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: rafizade_najiba@yahoo.com

ÖZET

Res communis ilkesi, hem açık denizleri hem de dış uzayı ulusal egemenlik dışında kalan alanlar olarak düzenlemekte ve bu durum, çalışanların korunması açısından benzer sorunlar doğurmaktadır. Bu çalışma, deniz hukukunun denizcilerin sağlığına yaklaşımının, asteroitler ve Ay üzerinde ticari faaliyetlerde bulunan madenciler için tıbbi koruma önlemlerinin geliştirilmesine nasıl katkı sağlayabileceğini incelemektedir. Deniz hukuku, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention) kapsamında işveren sorumluluğunu, zorunlu tıbbi bakımı ve acil durum protokollerine ilişkin kuralları belirleyerek çalışanlar için kapsamlı koruma mekanizmaları geliştirmiştir. Buna karşın, uzay hukukunda madencilik sektörüne artan özel yatırımlara rağmen benzer koruyucu hükümler bulunmamaktadır. Bu çalışma, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) ile Dış Uzay Antlaşması (Outer Space Treaty) arasındaki karşılaştırmalı analizi temel alarak ticari uzay faaliyetlerinin düzenlenmesindeki önemli boşlukları ortaya koymaktadır. Uzay madencileri, deniz ortamlarında bulunmayan olağanüstü zorluklarla karşı karşıyadır. Bu belge, deniz



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

işverenlerinin sorumluluk çerçevesi ve sigorta gerekliliklerinin uzay madenciliğine uyarlanmasını önermektedir. Bu tür reformlar, geleceğin uzay çalışanlarının onurunu korurken, sürdürülebilir ticari genişlemeyi de destekleyecek; böylece uluslararası kaynak çıkarımında insan refahının ekonomik çıkarlardan geri planda kalmamasını sağlayacaktır.

Anahtar kelime: *Res communis, Uzay madenciliği, Deniz hukuku, Çalışan sağlığı, İşveren sorumluluğu.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Dünya Deniz Ticaretinde Elektronik Konişmentonun Hukuki Geçerliliği ve Ticari Uygulamaları

Sare Gürler^{a}, Halil Emre Gürler^b*

^a Pîrî Reis Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik, İstanbul/Türkiye.

^b Girne Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Girne/KKTC; Pîrî Reis Üniversitesi, Öğretim Görevlisi, İstanbul/Türkiye; Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik Ulaştırma Hukuku ve Siyaseti Anabilim Dalı, The Sea & Maritime Law Programı Doktora Öğrencisi, Ankara/Türkiye; Avukat, GURLER L/LC, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: sgurler@pirireis.edu.tr

ÖZET

Uluslararası deniz ticaretinde konişmento, taşıma sözleşmesinin ispatı, yükün teslim belgesi ve kıymetli evrak niteliği taşıması bakımından merkezi bir öneme sahiptir. Dijitalleşmenin hız kazanmasıyla birlikte, elektronik konişmento uygulamaları giderek yaygınlaşmakta ve klasik kâğıt konişmentoların yerini almaya başlamaktadır. Ancak bu dönüşüm, hem hukuki geçerlilik hem de ticari uygulanabilirlik açısından çeşitli tartışmaları beraberinde getirmektedir. Bu tebliğde, elektronik konişmentonun hukuki boyutu öncelikle uluslararası düzenlemeler (Rotterdam Kuralları, Hamburg Kuralları, Hague-Visby Kuralları), UNCITRAL Model Kanunları, BIMCO ve ICC düzenlemeleri çerçevesinde incelenecek; Türk Ticaret Kanunu'ndaki konumuyla karşılaştırmalı bir değerlendirme yapılacaktır. Özellikle elektronik konişmentonun kıymetli evrak niteliğinin nasıl güvence altına alınabileceği, blokzincir ve dijital imza teknolojilerinin hukuki açıdan yarattığı imkanlar ve riskler tartışılacaktır. İşletme ve ticaret perspektifinden ise, elektronik konişmentonun uluslararası lojistik zincirinde sağladığı hız, maliyet avantajı, güvenlik ve şeffaflık gibi unsurlar analiz edilecektir. Bununla birlikte, taşıyıcılar, yük sahipleri, bankalar ve sigorta şirketleri açısından uygulamada ortaya çıkan zorluklar, adaptasyon maliyetleri, dijital altyapı eksiklikleri ve sektörün direnç noktaları değerlendirilecektir. Sonuç olarak, elektronik konişmentonun uluslararası deniz ticaretinde geleceğe yön verecek bir araç olduğu; ancak hukuki güvence ve ticari uygulanabilirliğin eş zamanlı olarak sağlanabilmesi için hem normatif düzenlemelere hem de sektörel iş birliğine ihtiyaç bulunduğu vurgulanacaktır. Bu bağlamda çalışma, deniz hukuku ve denizcilik teknolojileri ile uluslararası ticaret/işletme literatürünü ve uygulamasını kesiştiren disiplinlerarası bir katkı sunmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Deniz ticareti, Denizcilik teknolojisi, Elektronik konişmento, Konişmento, Uluslararası ticaret ve işletme.*

Legal Validity and Commercial Practices of Electronic Bill of Lading in World Merchant Shipping

Sare Gürler^{a}, Halil Emre Gürler^b*

^a Pîrî Reis University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Department of International Trade and Business, İstanbul/Türkiye.

^b University of Kyrenia, Faculty of Law, Kyrenia/TRNC; Pîrî Reis University, Lecturer, İstanbul/Türkiye; Ankara University Institute of Social Sciences, Department of Maritime, Transport Law and Politics, Ph.D Candidate for The Sea & Maritime Law Programme, Ankara/Türkiye; Lawyer, GURLER L/LC, İstanbul/Türkiye.

* Corresponding Author: sgurler@pirireis.edu.tr

ABSTRACT

In international maritime trade, the bill of lading plays a pivotal role as evidence of the contract of carriage, a receipt for goods and a document of title. With the growing momentum of digitalization, electronic bills of lading (e-B/L) are increasingly replacing traditional paper-based documents, raising crucial debates on both legal validity and commercial applicability. This paper examines the legal dimension of e-B/Ls under



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

international conventions (Rotterdam, Hamburg, Hague-Visby Rules), UNCITRAL model laws, and industry instruments such as those of BIMCO and ICC, with a comparative perspective on Turkish law. Particular emphasis is placed on the challenges to ensure negotiability in digital form and the implications of technologies such as blockchain and electronic signatures for legal enforceability. From a business perspective, the study evaluates the benefits of e-B/Ls in terms of efficiency, cost reduction, transparency, and security, also addresses the implementation barriers, infrastructure requirements, and stakeholder resistance within global supply chains. The paper ultimately argues that while e-B/Ls represent the future of maritime documentation, their widespread adoption requires a synchronized effort: robust legal frameworks and sector-wide cooperation to ensure both legal certainty and operational viability. In this regard, the paper seeks to offer an interdisciplinary contribution bridging the literature and practice on maritime law, shipping technologies and international trade and business.

Keywords: *Bill of lading, Electronic bill of lading, International trade and business, Merchant shipping, Shipping technology.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Coğrafi Olarak Elverişsiz Konumda Bulunan Devletlerin Deniz Hukuku Kapsamındaki Statüsü: Kırgızistan Örneği ve Çin ile Anklav İlişkisi

Alina Miranbekova^{a}*

^a Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuk Ana Bilim Dalı, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar : alina.miranbekova@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Bu çalışma, coğrafi olarak denize kıyısı bulunmayan ve bu nedenle uluslararası deniz hukukundan doğrudan yararlanma imkanı sınırlı olan devletlerin hukuki statüsünü incelemektedir. Deniz hukukunun temel dayanağını oluşturan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) kapsamında, “coğrafi olarak elverişsiz konumdaki devletler” kavramı, denize erişim ve deniz kaynaklarından faydalanma hakkı açısından özel bir öneme sahiptir. Bu bağlamda, çalışmada Kırgızistan örneği ele alınmış ve ülkenin Çin ile kara sınırı üzerinden geliştirdiği anklav ilişkisi incelenmiştir. Kırgızistan'ın denize doğrudan çıkışı olmamasına rağmen, deniz taşımacılığına ve deniz kaynaklarına erişim konularında bölgesel işbirliği cabaları, deniz hukukunun eşitlik ilkesi açısından değerlendirilmiştir. Çalışmanın amacı, elverişsiz konumdaki devletlerin uluslararası deniz hukukunda sahip olduğu hakların kapsamını belirlemek, bu hakların uygulanabilirliğini Kırgızistan örneği üzerinden analiz etmek ve özellikle Çin ile ilişkilerinde bu statünün nasıl şekillendiğini ortaya koymaktır. Bu analiz, kara ile çevrili devletlerin uluslararası hukukta denizlere erişim hakkının geleceğine ilişkin tartışmalara da katkı sunmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: *Kırgızistan, Anklav, Elverişsiz devlet, Transit geçiş, BMDHS, Çin.*

The Legal Status of Geographically Disadvantaged States under the Law of the Sea: The Case Kyrgyzstan and Its Enclave Relationship with China

Alina Miranbekova^{a}*

^a Sakarya University, Institute of Social Sciences, Department of Public Law, Sakarya Turkey.

*Corresponding Author: alina.miranbekova@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

This study examines the legal status of landlocked states that, due to their geographical location, have limited direct access and benefit from international maritime law. Within the framework of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS], which constitutes the foundation of maritime law, the concept of “geographically disadvantaged states” holds particular significance in terms of access to the sea and utilization of marine resources. In this context. The study focuses on the case of Kyrgyzstan, analyzing its enclave-related cooperation with china through their shared land border. Despite lacking direct access to the sea, Kyrgyzstan's efforts to engage in regional cooperation on maritime transport and access to marine resources are evaluated in light of the principle of equity in maritime law. The aim of the study is the determine the scope of rights that geographically disadvantaged states hold under international maritime law, to analyze the applicability of these rights through the example of the Kyrgyzstan, and to reveal how this status has been shaped particularly in the context of its relations with China. This analysis also aims to contribute to broader discussions on the future of landlocked states right of access to the sea under international law.

Keywords: *Kyrgyzstan, Enclave, Disadvantaged state, Transit passage, UNCLOS, China.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Türk Deniz Hukukunda Konışmentoların Ethereum Standartları ile Düzenlenebilmesi Paradigması: Non-Fungible Token (NFT) Konışmentolar

Gülfer Meriç^a, Göker Tataroğlu^b

^a Özyeğin Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku, İstanbul/Türkiye.

^b Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Bilişim ve Teknoloji Hukuku, Ankara/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: gulfer.meric@ozyegin.edu.tr

ÖZET

Antik çağlardan beri, deniz taşımacılığının hakimiyeti nedeniyle konışmento uluslararası ticareti sürdürmede önemli bir rol oynamıştır. Ancak, geleneksel kağıt konışmentoların varma limanlarına geç ulaşması, kaybolma, çalınma, sahtecilik riski ve çoklu düzenlemelerden kaynaklanan maliyet artışı gibi birçok dezavantajı vardır. Bu sorunları çözmek için elektronik konışmento düzenleme kavramı ortaya çıkmıştır. 2020'lerin başında blockchain teknolojisinin gelişmesiyle birlikte, blockchain aracılığıyla düzenlenen elektronik konışmentolar dikkat çekmeye başlamıştır. Blockchain tabanlı konışmentolar, kağıt versiyonlara kıyasla daha fazla güvenlik ve şeffaflık sunsa da, elektronik belgelerin “benzersizliğini” garanti etme konusunda yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle, odak noktası konışmentoların düzenlenmesi için bir platform olarak, değişmezlik ve benzersizlik sunan gayri-misli tokenların (NFT'ler) kullanımına kaymıştır. Sonuç olarak, NFT tabanlı dijital konışmento standartları ve ilgili yasal çerçevelerin geliştirilmesi için çalışmalar başlamıştır. Bu çalışma, Türk hukuku kapsamında NFT tabanlı konışmentoların potansiyel faydalarını incelemektedir. Öncelikle blockchain konışmentoları, bunların avantajları ve sınırlamaları ele alınmakta, ardından NFT'lerin bu sorunları nasıl çözebileceği değerlendirilmektedir. Çalışmada, konışmentoların NFT'ler aracılığıyla Türk hukukuna entegre edilmesinin hukuki belirsizlikleri ortadan kaldıracığı, operasyonel riskleri azaltacağı ve dijital dönüşüm hedefine uygun olarak ticaret belgelerini modernize edeceği yönüne ilişkin bir sonuca ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Blockchain teknolojisi, Deniz ticareti, Dijitalleşme, Elektronik konışmento, Non-Fungible token (NFT), Taşımacılık.*

The Paradigm of Issuing Bills of Lading (B/L) in Turkish Maritime Law with Ethereum Standards: Non-Fungible Token (NFT) Bills of Lading

Gülfer Meriç^a, Göker Tataroğlu^b,

^a Özyeğin University, Faculty of Law, Department of Maritime Commerce and Insurance Law, İstanbul/Türkiye.

^b Social Sciences University of Ankara, Faculty of Law, Department of Information Technology Law, Ankara/Türkiye.

*Corresponding Author: gulfer.meric@ozyegin.edu.tr

ÖZET

Since antiquity, the Bill of Lading (B/L) has played a crucial role in sustaining international trade, especially due to the dominance of maritime transport. However, traditional paper B/Ls come with several drawbacks, such as delayed arrival at destination ports, risk of loss, theft, forgery, and increased costs from multiple issuances. To address these issues, the concept of electronically issuing B/Ls has emerged. With the advancement of blockchain technology in the early 2020s, digital B/Ls issued via blockchain gained attention. Although blockchain-based B/Ls offer improved security and transparency compared to paper versions, they fall short in ensuring the “uniqueness” of electronic documents. Therefore, the focus has shifted to using non-fungible tokens (NFTs), which offer immutability and uniqueness, as a platform for issuing B/Ls. As a result, efforts have begun to develop NFT-based digital B/L standards and related legal frameworks. This study explores the potential benefits of NFT-based B/Ls under Turkish law. It first addresses blockchain B/Ls, their advantages and limitations, and then evaluates how NFTs can resolve



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

these issues. The conclusion drawn is that integrating B/Ls into Turkish law through NFTs would enhance legal certainty, reduce operational risks, and modernise trade documentation in line with digital transformation trends.

Keywords: *Electronic bill of lading (B/L), Blockchain technology, Carriage of goods, Digitilisation, Non-Fungible tokens (NFT).*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Denizcilik Sektöründe Adil Bir Dijital Geçiş Sağlanabilmesi ve Sürdürülebilir Bir Çalışma Ortamının Yaratılabilmesi İçin Bir Gereklilik: Sendikalarda Örgütsel Dönüşüm

F. Burcu Savaş Kutsal^{a*}

^a Bahçeşehir Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, İş ve Sosyal Güvenlik Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: burcu.savas@bau.edu.tr

ÖZET

Dünya ekonomisinin en önemli yapı taşlarından biri olan, Türkiye’de de büyüyen bir hacme sahip yapı arz eden denizcilik sektörü; diğer sektörlerden farklı olarak birçok ulusal ve uluslararası faktörün etkisi altında olup doğası gereği parçalı, hareketli ve çok ulusludur. Bu itibarla, denizcilik mesleği de kendine özgü çalışma şartları ve riskleri ile diğer mesleklerden ayrılmaktadır. Mesleğin farklı yapısı; emek süreçlerinin birbirinden kopmasına, gemi çalışanlarının birbirinin mücadelesine yabancılaşmasına neden olmakta, giderek örgütlenmeyi teknik olarak zorlaştırmaktadır. Ancak ülkemizde denizcilik sektöründe karşılaşılan güncel zorluklar yalnızca sektörün ve işin doğası değil, sendikal hareketin bu dağınık yapıya uygun stratejik bir örgütlenme biçimi geliştirememiş olmasından da kaynaklanmaktadır. Zira, güçlü bir sektör yalnızca teknoloji ile değil, o sektörde çalışanların haklarının sağlanması ve korunması, yaşamlarının güvence altına alınması ve sürdürülebilir bir çalışma ortamının yaratılması ile sağlanmaktadır. Bunda sendikaların rolü başatır. Tebliğimizde, günümüz çalışma ilişkilerinde ortaya çıkan teknolojik, ekonomik ve piyasa değişim dinamiklerine karşı sendikaların gerçek anlamda hak koruyucu yapılar haline gelebilmeleri için gerekli yasal reform ve örgütsel dönüşüm önerilerine yer verilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Adil geçiş, Çalışma koşulları, Deniz iş hukuku, Örgütlenme hakkı, Sendikal faaliyet.*

A Necessity for Ensuring a Just Digital Transition in the Maritime Sector and Creating a Sustainable Working Environment: Organizational Transformation in Trade Unions

F. Burcu Savaş Kutsal^{a*}

^a Bahçeşehir University, Faculty of Law, Department of Labour and Social Security Law, İstanbul/Türkiye.

*Corresponding Author: burcu.savas@bau.edu.tr

ABSTRACT

The maritime sector, one of the main elements of the global economy, which is also growing in volume in Turkey, is subject to many national and international factors unlike other sectors and is fragmented, mobile, and multinational by nature. In this respect, the maritime profession also differs from other professions with its unique working conditions and risks. The distinct nature of the profession leads to the fragmentation of labour processes and alienation among seafarers, making organization increasingly difficult from a technical standpoint. However, the current challenges faced by the maritime sector in our country stem not only from the nature of the sector and the work itself, but also from the failure of the union movement to develop a strategic form of organization appropriated to this fragmented structure. After all, a strong sector is achieved not only through technology, but also through ensuring and protecting the rights of those working in that sector, securing their livelihoods, and creating a sustainable working environment. Trade unions play a key role in this. This study will include recommendations for the legal reforms and organizational transformations necessary for trade unions to become truly rights-protecting structures in the face of the technological, economic, and market change dynamics emerging in today’s labour relations.

Keywords: *Just transition, Maritime labour law, Right to organize, Working conditions, Trade union activities.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Med-Arb Yönteminin Deniz Hukukunda Uygulanması ve Med-Arb Yöntemi Açısından Elverişlilik Kavramı

Mehmet Rifat Bacanlı^{a*}

^a Ankara Barosu Avukatı

*Sorumlu Yazar: bacanlihukuk@gmail.com

ÖZET

Med-Arb (Ar-Tah) yöntemi ticaret dünyasının beklentileri doğrultusunda hızlı ve etkili sonuç doğuran bir uyuşmazlık çözüm yöntemidir. Deniz hukuku uyuşmazlıkları yapısı itibarı ile hızlı çözümlere ihtiyaç duyar. Bir ticari amaçlı gemi bir limandan diğerine varmadan gemi veya yükle ilgili bir uyuşmazlık varsa bu uyuşmazlığın çözülmesi gerekir. Med-Arb (Ar-Tah) yöntemi bu amaca hizmet eder. Deniz hukuku uyuşmazlıklarında yöntemin bir başka avantajı da şudur. Deniz ticaretinde uyuşmazlık tarafları genelde büyük hacimli şirketler olup birbirleri ile uzun sürelerdir iş yaparlar. Bu sebepten aralarındaki ticari ilişkiyi ve güveni sarsmadan hem uyuşmazlığı çözmek hem de mevcut potansiyellerini geleceğe taşımak isterler. Med-Arb yönteminin uygulanabilmesi için uyuşmazlığın hem arabuluculuğa hem de tahkime elverişli olması gerekir. Bu sebepten Med-Arb sözleşmesi veya kloz hazırlanırken bu husus dikkate alınmalıdır. Arabuluculuğa elverişlilik ve tahkime elverişlilik kavramları derinlemesine açıklanmalı aynı ve farklı yönleri bu uyuşmazlık çözüm yöntemi açısından değerlendirilmelidir.

Anahtar Kelimeler: Arabuluculuk, Med-Arb, Deniz, Elverişlilik, Tahkim.

Application of the Med-Arb Method in Maritime Law and the Concept of Convenience in Terms of the Med-Arb Method

Mehmet Rifat Bacanlı^{a*}

^a Ankara Barosu Avukatı

* Corresponding Author: bacanlihukuk@gmail.com

ABSTRACT

The Med-Arb (Ar-Tah) method is a dispute resolution method that delivers fast and effective results in line with the expectations of the commercial world. Maritime law disputes, by their nature, require rapid resolution. If a dispute arises regarding a ship or cargo before a commercial vessel reaches one port of call, the dispute must be resolved. The Med-Arb (Ar-Tah) method serves this purpose. Another advantage of this method in maritime law disputes is that the parties to the dispute in maritime trade are generally large-scale companies that have been doing business with each other for a long time. Therefore, they seek to resolve the dispute without damaging the commercial relationship and trust between them and to advance their existing potential into the future. For the Med-Arb method to be applicable, the dispute must be amenable to both mediation and arbitration. Therefore, this should be taken into consideration when drafting a Med-Arb agreement or clause. The concepts of mediation suitability and arbitration suitability should be explained in depth, and their similar and different aspects should be evaluated in terms of this dispute resolution method.

Keywords: Mediation, Med-Arb, Maritime, Convenience, Arbitration.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Otonom Deniz Araçlarının Kullanımında Sorumluluk Rejimi: Karadeniz’de Ukrayna’ya Ait İnsansız Deniz Araçları Olayı Bağlamında Bir Değerlendirme

Eren Salih Aksu^{a}*

^a Sakarya Barosu, Sakarya/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: av.erenalihaksu@gmail.com

ÖZET

Karadeniz’de balıkçılarımızın bulduğu Ukrayna menşeli insansız deniz aracı, otonom sistemlerin sorumluluğuna ilişkin tartışmaları gündeme taşımıştır. Bu çalışma, ulusal ve uluslararası hukukta otonom deniz araçlarının sorumluluk rejiminin sınırlarını ve hukuki belirsizlikleri ortaya koymaktadır.

Araçların Ukrayna kaynaklı olması, çatışma bölgesinden sivil alanlara sürüklenme ihtimalini doğurmuştur. Buna ilişkin üç hukuki mesele:

1. Egemenlik ve yetki: Araç, Türk karasularında bulunduğu için, buluntu eşya rejimi uygulanabilir. Ancak aracın askerî nitelikte olması, *devlet gemisi dokunulmazlığı* ilkesini gündeme getirir.

2. Sorumluluk: Eğer araç, üçüncü taraflara (örneğin balıkçı gemilerine) zarar vermiş olsaydı, sorumluluk rejimi belirsiz olurdu. Zira *deniz kazalarında kusur tespiti* klasik anlamda “iyi gemicilik ilkesi” ve “gözcülük görevi” üzerinden yapılır; oysa otonom araçlarda bu ilkeleri yerine getiren insan unsuru yoktur. Bu nedenle gözcülük fonksiyonu, sensör sistemleri ve algoritmik izleme kapasitesiyle sınırlı olarak yorumlanmalıdır.

3. Uluslararası boyut: Araçların savaşta taraf bir devlete ait olması, BMDHS m. 29’daki “savaş gemisi” tanımıyla ilişkilidir. Bu durumda, Türkiye’nin yalnızca bildirim ve güvenlik tedbirleri alma yükümlülüğü vardır; iade veya imha kararı uluslararası teamüller çerçevesinde şekillenir.

Deniz hukukunda insansız araçlara ilişkin normatif boşluk sarihtir. Güncel durumda, kaideler bu tür araçların sorumluluğunu açık biçimde düzenlememektedir. Otonom deniz araçları için donatanın objektif sorumluluğu ile üretici hatasına dayalı kusur sorumluluğunun birlikte uygulanması- yönünde yeni düzenlemelere ihtiyaç vardır.

Anahtar Kelimeler: *Otonom deniz araçları, Sorumluluk rejimi, İyi gemicilik ilkesi, Gözcülük görevi, Yapay zekâ.*

Responsibility Regime in the Use of Autonomous Marine Vehicles: An Assessment in The Context of The Incident of Ukrainian Unmanned Marine Vehicles in The Black Sea

Eren Salih Aksu^{a}*

^a Sakarya Barosu, Sakarya/Türkiye.

*Corresponding Author: av.erenalihaksu@gmail.com

ABSTRACT

An unmanned marine vehicle of Ukrainian origin found by our fishermen in the Black Sea has brought to the forefront discussions regarding the liability of autonomous systems. This study reveals the limits and legal uncertainties surrounding the liability regime for autonomous marine vehicles in national and international law.

The fact that the vehicles originated in Ukraine has created the possibility of them being dragged from a conflict zone into civilian areas. Three related legal issues arise:



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

1. Sovereignty and authority: Because the vehicle was found in Turkish territorial waters, the found-property regime is applicable. However, the vehicle's military nature raises the principle of state vessel immunity.

2. Liability: If the vehicle had caused harm to third parties (e.g., fishing vessels), the liability regime would be uncertain. Fault determination in maritime accidents is classically based on the "principles of good seamanship" and "lookout duty." However, autonomous vehicles lack the human element to fulfill these principles. Therefore, the lookout function should be interpreted as limited to sensor systems and algorithmic monitoring capabilities.

3. International dimension: The fact that the vessels belong to a state party to the war is related to the definition of "warship" in Article 29 of UNCLOS. In this case, Turkey is only obligated to notify and take security measures; the decision to return or destroy them is shaped by international custom.

There is a clear normative gap in maritime law regarding unmanned vehicles. Currently, the rules do not clearly regulate the liability of such vessels. New regulations are needed for autonomous maritime vessels, combining the objective liability of the owner with liability for defects based on manufacturer's fault.

Keywords: *Autonomous maritime vehicles, Liability regime, Good seamanship principle, Lookout duty, Artificial intelligence.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Milletlerarası Deniz Taşımacılığında Emisyon Ticaret Sistemine Uyum Arayışı ve Türkiye Örneği **Özge Demirdelen^{a*}**

^a Çağ Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı, HUKAM Müdürü, Mersin/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: ozgedemirdelen@cag.edu.tr

ÖZET

Avrupa Birliği-European Union (AB), iklim değişikliğiyle mücadele ve 2050 yılına kadar karbon nötrlüğe ulaşma hedefi doğrultusunda kapsamlı politikalar ve stratejiler geliştirmektedir. Bu hedefin temel taşlarından biri olan Avrupa Yeşil Mutabakatı-European Green Deal (AYM), sera gazı emisyonlarını azaltmayı amaçlayan politikaların kapsamını genişleterek, deniz taşımacılığı gibi yüksek emisyon potansiyeline sahip sektörleri de düzenlemeye dâhil etmiştir. Bu dönüşüm, deniz taşımacılığı sektörünün çevresel sorumluluğunu artırmayı ve sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sunmayı amaçlamaktadır. Ancak, deniz taşımacılığının doğası gereği sınır aşan yapısı, AB Emisyon Ticaret Sistemi-EU Emissions Trading System (AB ETS)'nin bu alandaki uygulanabilirliğini hukuki açıdan tartışmalı kılmaktadır. Bu durum, özellikle devletlerin iklim değişikliğiyle mücadeledeki uluslararası yükümlülükleri ve vatandaşların çevresel haklarına ilişkin taleplerle daha da önem kazanmıştır. Emsal teşkil eden hukuki gelişmeler, devletlerin iklim politikalarındaki sorumluluklarını ulusötesi bir çerçevede yeniden değerlendirme gerekliliğini gündeme getirmektedir. Bu çalışma, vatandaş-devlet ilişkisi ve ulusötesi yükümlülüklerin yeniden değerlendirilmesini gündeme getiren önemli kararlar ile ilgili uluslararası sözleşmeler ışığında, AYM'nin uluslararası deniz taşımacılığı üzerindeki etkilerini hukuki açıdan analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Avrupa yeşil mutabakatı, Çevresel haklar, Deniz taşımacılığı ve emisyonlar, İklim değişikliği politikaları, Milletlerarası özel hukuk.*

Seeking Compliance with the Emissions Trading System in International Maritime Transport and The Case of Türkiye

Özge Demirdelen^{a*}

^aCag University, Faculty of Law, Private International Law, Chairwoman of HUKAM, Mersin/Türkiye.

* Corresponding Author: ozgedemirdelen@cag.edu.tr

ABSTRACT

The European Union (EU) is formulating comprehensive policies and strategies aimed at combating climate change and achieving carbon neutrality by 2050. A cornerstone of this objective, the European Green Deal (EGD), broadens the scope of policies targeting the reduction of greenhouse gas emissions to encompass sectors with significant emission potential, such as maritime transport. This transition seeks to enhance the environmental accountability of the maritime transport sector and contribute to overarching sustainability goals. However, the inherently transboundary nature of maritime transport renders the applicability of the EU Emissions Trading System (EU ETS) within this domain legally contentious. This legal complexity is further accentuated by states' international obligations in the fight against climate change, as well as by claims pertaining to citizens' environmental rights. Jurisprudential developments of precedential value necessitate a reevaluation of states' responsibilities in climate policy within a transnational legal framework. This study aims to undertake a legal analysis of the EGD's impact on international maritime transport, in light of significant judicial decisions and pertinent international treaties, emphasizing the reconfiguration of the citizen-state relationship and the reassessment of transnational obligations.

Keywords: *Climate change policies, Environmental rights, European green deal, Maritime transport and emissions, Private international law.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Teknik Kusur İstisnasının Günümüz Deniz Taşımacılığındaki Geçerliliği Üzerine Bir Değerlendirme

Venüs Cömert^{a}*

^a Çağ Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı, Mersin/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: venuscomert@cag.edu.tr

ÖZET

Türk Ticaret Kanunu'nun ("TTK") 1180. maddesinde düzenlenen teknik kusur istisnası, taşıyanın geminin sevkine veya teknik yönetimine ilişkin fiillerden doğan zararlarda yalnızca kendi kusurundan sorumlu tutulacağını öngörmektedir. Buna göre, taşıyan, kendi hizmetli veya görevlilerinin teknik kusuru neticesinde eşya hasara uğrar, zayi olur yahut eşyanın tesliminde bir gecikme olursa bu zarardan sorumlu tutulamaz. TTK'da yer alan bu düzenlemenin mehası olan Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 25 Ağustos 1924 Tarihli Milletlerarası Sözleşme ("Lahey Sözleşmesi"), bu hükümle taşıyan lehine önemli bir sorumsuzluk hali yaratmıştır. Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 25 Ağustos 1924 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'nin, 23 Şubat 1968 ve 21 Aralık 1979 tarihli Protokoller Uyarınca Değiştirilmiş Metninde de ("Lahey Visby Kuralları") bu düzenleme muhafaza edilmiştir. Bu kurallar günümüzde de deniz ticareti hukukunda geçerliliğini koruyarak uygulanmaktadır. Ne var ki, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarında teknik kusur istisnası terk edilmiştir. Günümüz denizcilik pratiğinde otomasyon, elektronik navigasyon sistemleri ve yapay zekâ destekli gemi yönetimi uygulamaları, taşıyanın teknik yönetim üzerindeki denetim kapasitesini önemli ölçüde artırmıştır. Bu gelişmeler ışığında, teknik kusur istisnasının TTK'da hala bir sorumsuzluk nedeni olarak öngörülmesinin yerindeliği tartışmaya açıktır. Tebliğde, söz konusu istisnanın tarihsel gerekçesi incelenerek ve güncel milletlerarası sözleşmelerde hangi gerekçe ile bu istisnaya yer verilmediği değerlendirilerek bu istisnanın günümüzde TTK'da hâlen yer almasının isabetli olup olmadığı tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Taşıyan, Teknik kusur, Sorumluluk, Lahey Visby kuralları.*

An Assessment of the Applicability of the Technical Defect Exception in Modern Maritime Transport

Venüs Cömert^{a}*

^a Çağ University, Faculty of Law, Maritime and Insurance Law, Mersin/Türkiye.

*Corresponding Author: venuscomert@cag.edu.tr

ABSTRACT

The nautical fault exception stipulated in Article 1180 of the Turkish Commercial Code ("TCC") provides that the carrier shall only be liable for loss arising from acts related to the navigation or other technical management of the ship if such loss result from its own fault. Accordingly, the carrier shall not be held liable for loss or damage, or delay in delivery of goods resulting from the technical fault of its own employees or agents. The source of this provision in the TCC, the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading of 25 August 1924 ("The Hague Rules"), has created a significant exemption from liability in favour of the carrier with this provision. This provision has been retained in the text of the Convention on the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading of 25 August 1924, as amended by the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979 (the 'Hague-Visby Rules'). These rules remain valid and applicable in maritime law today. However, the nautical fault exception has been abandoned in the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules. In today's maritime practice, automation, electronic navigation systems, and artificial intelligence-supported ship management applications have significantly increased the carrier's control capacity over technical management. Considering these developments, the



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

appropriateness of still providing for the nautical fault exception as a ground for exoneration in the Turkish Commercial Code is open to debate. The Circular will examine the historical rationale for this exception and evaluate why it is not included in current international conventions, thereby discussing whether it is appropriate for this exception to remain in the TCC today.

Keywords: *Carrier, Hague Visby rules, Liability, Nautical fault.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Mecelle’de Deniz Ticareti ile İlgili Maddelerin İslam Hukuku Açısından İncelenmesi

Emine Gümüş Böke^{a*}, Ömer Menekşe^a

^aDüzce Üniversitesi, Düzce İlahiyat Fakültesi, İslam Hukuku Anabilim Dalı, Düzce/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: eminegumusboke@duzce.edu.tr

ÖZET

Osmanlı hukuk düşüncesinin en kapsamlı ve özgün kodifikasyonu olan Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye, temelde Hanefî fıkıhına dayalı bir hukuk metnidir. Her ne kadar Mecelle’de daha çok kara ticareti ve borç ilişkileri ile ilgili hükümler yer alsada da gerek akit türleri gerek sorumluluk gerekse taşıma ve sigorta ilişkileri bağlamında deniz ticaretine dair bazı hükümler yer almaktadır. Özellikle Mecelle’nin 209, 388, 422, 437, 453, 469, 480, 547, 550, 602-603, 814, 931-939, 1017, 1075, 1184 ve 1320. maddelerinde, doğrudan veya dolaylı olarak deniz ticaretine dair hükümler bulunmaktadır. Bu maddeler; satım, icâre (kira), istisna, vekâlet, kefalet ve emanet gibi klasik fikhî akit tipleriyle ilişkilendirilerek değerlendirildiğinde, Osmanlı hukukçularının deniz taşımacılığını kara ticaretine dair ilkelerle bütünleştiren sistematik bir yöntem geliştirdikleri görülmektedir. Deniz ticareti konusunun Mecelle’de yer almasında, 1864 tarihli Fransız Deniz Ticareti Kanunundan iktibas edilen Ticaret-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn adlı kanunun etkin olduğu söylenebilir. Bu çalışma, Mecelle’de yer alan deniz taşımacılığına dair hükümleri taşıma sözleşmeleri, deniz kazalarından doğan sorumluluklar, sigorta ilişkileri ve müşterek donatanlık bağlamında yeniden yorumlamakta; ayrıca bu hükümlerin günümüz deniz ticareti ve çevre hukukuyla kesişen yönlerini ortaya koymaktadır. Sonuç olarak, Mecelle’nin yalnızca tarihî bir hukuk kodu değil, aynı zamanda İslam hukukunun çağdaş ticaret ve çevre hukuku alanlarına geçişinde önemli bir köprü işlevi gördüğü vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Mecelle, İslam hukuku, Osmanlı hukuku, Deniz ticareti, Taşıma sözleşmesi.*

Examination of Articles Related to Maritime Trade in the Mecelle from the Perspective of Islamic Law

Emine Gümüş Böke^{a*}, Ömer Menekşe^a

^aDüzce University, Faculty of Theology, Department of Islamic Law, Düzce/Türkiye.

*Corresponding Author: eminegumusboke@duzce.edu.tr

ABSTRACT

The Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye, the most comprehensive and original codification of Ottoman legal thought, is a legal text fundamentally based on Hanafi jurisprudence. While the Mecelle primarily contains provisions related to land transactions and debt relationships, it also includes certain provisions concerning maritime trade in the context of contract types, liability, transportation, and insurance relationships. In particular, Articles 209, 388, 422, 437, 453, 469, 480, 547, 550, 602-603, 814, 931-939, 1017, 1075, 1184, and 1320 contain provisions directly or indirectly related to maritime trade. When these articles are evaluated in relation to classical fiqh contract types such as sale, lease, exception, agency, suretyship, and deposit, it is seen that Ottoman jurists developed a systematic method that integrated maritime transport with the principles of land trade. It can be said that the Trade-i Bahriye Kanunnâme-i Hümayûn law, adopted from the French Maritime Trade Code of 1864, played an active role in the inclusion of maritime trade in the Mecelle. This study reinterprets the provisions of the Mecelle relating to maritime transport in the context of transport contracts, liability arising from maritime accidents, insurance relationships, and joint ownership; it also highlights the intersections of these provisions with contemporary maritime trade and



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

environmental law. In conclusion, the Mecelle is not only a historical legal code but also a reflection of Islamic law.

Keywords: *Medjelle, Islamic law, Ottoman law, Maritime trade, Contract of carriage.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

İslam Deniz Ticaret Hukukunda Gasp ve İtlaftan Doğan Hukukî Sorumluluk

Ömer Menekşe^{a*}

^a Düzce Üniversitesi, Düzce İlahiyat Fakültesi, İslam Hukuku Anabilim Dalı, Düzce/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: omermenekse@duzce.edu.tr

ÖZET

İslam deniz ticaret hukukunda hukuki sorumluluk, bireyin iradesiyle gerçekleşen ve başkalarının haklarına zarar veren haksız fiillerin sonuçlarıyla doğrudan ilintilidir. Bu tür fiillerin başında, başkasına ait bir malın zor kullanılarak alınması anlamına gelen gasp ve bir malın hukuka aykırı şekilde yok edilmesi anlamına gelen itlaf gelmektedir. İslam hukukçuları, bu tür eylemleri mülkiyet haklarına yönelik en ağır ihlallerden saymışlardır. Burada temel amaç, zarar görenin hakkını korumaktır. Bu çerçevede gasp edilen malın varlığı hâlinde aynen iadesi esastır; eğer mal mevcut değilse, bedeli veya misliyle tazmin edilmesi hükme bağlanmıştır. Özellikle deniz ticareti ortamında, bir geminin veya yükün gasp edilmesi durumunda, kaptanın hukuki sorumluluğu kusur ilkesine göre belirlenir. Kaptan, gerekli özeni göstermeyerek (ihmalkâr davranarak) gasp eyleminin gerçekleşmesine sebep olmuşsa, tazmin yükümlülüğü doğar. Ancak, kaptan üzerine düşen tüm çabayı sarf etmesine rağmen gasp engellenememişse, yalnızca gaspın meydana geldiği mesafeye kadar olan navlun (taşıma ücreti) hakkı korunur. Bu yaklaşım, İslam hukukunun deniz taşımacılığında mülkiyeti koruma, adaleti sağlama ve hakkaniyeti gözetme ilkelerini esas aldığını göstermektedir. Çalışmada öncelikle kiralayanın kiraladığı gemiden malzeme (örneğin kereste veya levha) alarak kendi gemisine çıkması gibi bir haksız fiil türü olarak gasptan doğan sorumluluk örnekleri ele alınmakta; ardından gemideki tayfa, yolcu ve diğer kişilere ilişkin sözleşme dışı sorumluluk bağlamında itlaftan kaynaklanan haksız fiil örnekleri değerlendirilmektedir. Araştırma yöntemi olarak doküman incelemesi benimsenmiştir. Bu kapsamda, konuyla ilgili klasik fıkıh eserleri, Mecelle hükümleri, Osmanlı dönemi hukuk metinleri ve modern akademik literatür ele alınmıştır. Bu yöntemle İslam deniz ticaret hukukunda hem gasp ve itlaftan doğan sorumluluğun hem teorik temelleri hem de uygulamadaki yansımaları bütüncül bir perspektifle yorumlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: *İslam hukuku, Deniz ticareti, Gasp, İtlaf, Tazmin.*

Legal Liability Arising from Seizure and Plunder in Islamic Maritime Trade Law

Ömer Menekşe^{a*}

^a Düzce University, Faculty of Theology, Department of Islamic Law, Düzce/Türkiye.

^{*}Corresponding Author: omermenekse@duzce.edu.tr

ABSTRACT

In Islamic maritime law, legal liability is directly linked to the consequences of wrongful acts committed by an individual's will that harm the rights of others. Chief among such acts are robbery, meaning the forcible taking of another's property, and destruction, meaning the unlawful destruction of property. Islamic jurists have considered such actions to be among the most serious violations of property rights. The fundamental objective here is to protect the rights of the injured party. In this context, if the stolen property still exists, its return in kind is essential; if the property no longer exists, compensation in the form of its value or equivalent is mandated. Particularly in the context of maritime trade, the captain's legal liability in the event of the seizure of a ship or cargo is determined according to the principle of fault. If the captain has caused the seizure to occur by failing to exercise due care (acting negligently), the obligation to pay compensation arises. However, if the captain has made every effort but the seizure could not be prevented, only the freight (transportation fee) up to the distance where the seizure occurred is protected. This approach demonstrates that Islamic law is based on the principles of protecting property, ensuring justice, and



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

observing fairness in maritime transport. The study first examines examples of liability arising from piracy as a type of wrongful act, such as the lessor taking materials (e.g., lumber or boards) from the leased ship and nailing them to his own ship; then it examines the crew, passengers, and other persons on board the ship. Document analysis was adopted as the research method. Within this scope, classical fiqh works, Mecelle provisions, Ottoman period legal texts, and modern academic literature related to the subject were examined. Using this method, both the theoretical foundations and practical implications of liability arising from seizure and destruction in Islamic maritime trade law were interpreted from a holistic perspective.

Keywords: *Islamic law, Maritime trade, Seizure, Damage, Compensation.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Sınırları

Doğukan Berk Üner^{a*}

^a Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Hukuk Bölümü, Sakarya/Türkiye

^{*}Sorumlu Yazar: dogukan.uner@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Türkiye'nin deniz yetki alanları, uluslararası hukuk ve özellikle 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) çerçevesinde belirlenmektedir. Türkiye, jeopolitik konumu gereği Karadeniz, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz olmak üzere üç farklı deniz havzasında yetki alanlarına sahiptir. Karadeniz'de sınırlandırmalar büyük ölçüde karşılıklı anlaşmalarla çözülmüşken, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması hâlen tartışmalı bir konudur. Bu alanlarda, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge (MEB), karasuları ve hava sahası gibi unsurların kapsamı hem hukuki hem de siyasi düzeyde önem taşımaktadır. Türkiye, deniz yetki alanlarını belirlerken "hakkaniyet ilkesi"ni temel almakta ve adaların ana karalara göre sınırlı etkisi olması gerektiğini savunmaktadır. Günümüzde Türkiye'nin deniz yetki sınırları, enerji kaynakları, deniz ulaştırması ve ulusal güvenlik açısından stratejik bir rol oynamaktadır. Ayrıca, bölgesel iş birliği ve diplomatik diyalog mekanizmalarının güçlendirilmesi, bu alanlardaki anlaşmazlıkların barışçıl yollarla çözülmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin deniz yetki politikası hem ulusal çıkarların korunmasını hem de bölgesel istikrarın sürdürülmesini hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: *Deniz alanları, Yetki sınırları.*

Maritime Zones & Jurisdictional Boundaries of Türkiye

Doğukan Berk Üner^{a*}

^a Sakarya University, Faculty of Law, Sakarya/Türkiye.

^{*} Corresponding Author: dogukan.uner@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Turkey's maritime jurisdiction is defined within the framework of international law, particularly the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Owing to its unique geopolitical position, Turkey maintains maritime zones in three major seas: the Black Sea, the Aegean Sea, and the Eastern Mediterranean. While maritime delimitation in the Black Sea has largely been resolved through bilateral agreements, disputes in the Aegean and Eastern Mediterranean remain ongoing. The issues surrounding the continental shelf, exclusive economic zone (EEZ), territorial waters, and airspace hold both legal and political significance. Turkey bases its claims on the principle of equity, emphasizing that islands should have a limited effect compared to continental coasts in maritime delimitation. Turkish maritime boundaries play a strategic role in the country's energy security, maritime transportation, and national defense. Strengthening regional cooperation and diplomatic dialogue is essential for achieving peaceful resolutions to maritime disputes. In this context, Turkey's maritime policy seeks to balance the protection of national interests with the promotion of regional stability and cooperation.

Keywords: *Jurisdictional boundaries, Maritime zones.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Deniz Hukukuna Dair Uyuşmazlıkların Singapur Sözleşmesi Perspektifinden Değerlendirilmesi

Özlem Bora^{a*}

^aBağımsız Araştırmacı, ORCID: 0009-0007-6372-3678, Ankara

*Sorumlu Yazar: www.ozlembora.av.tr, oznehukukofisi@gmail.com

ÖZET

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda 20 Aralık 2018 tarihinde alınan kararla "Arabuluculuk Sonucunda Yapılan Milletlerarası Sulh Anlaşmaları Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"¹ kabul edilmiştir. Küresel olarak arabuluculuğu teşvik eden Singapur Sözleşmesi çalışmamızın tamamlandığı tarih itibarıyla Türkiye dahil 59 farklı devlet tarafından imzalanmıştır. Singapur Sözleşmesi ticari uyuşmazlıklara dair tanım vermemiş, istisnalarla belirleme yapmıştır; tüketici hukuku, iş hukuku gibi uyuşmazlıklar Sözleşme'nin uygulama alanı dışında tutulmuştur. 2018 tarihli Uluslararası Ticari Arabuluculuk Model Kanunu'nun 1 numaralı dipnotunda "ticari" teriminin sözleşmeye dayalı olsun ya da olmasın 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. Yükün hasarlı ya da geç teslimi, navlunun ödenmemesi gibi taşıma sözleşmesinden kaynaklı uyuşmazlıklar, rizikonun sigorta teminatı içinde olup olmadığı gibi deniz sigortası uyuşmazlıkları, konşimentoda yazılı yük ile gemiye yüklenen yük arasındaki uyumsuzluktan kaynaklı uyuşmazlıklar Singapur Sözleşmesi kapsamına dahil olabilecek uyuşmazlıklardır. Gemi adamlarının iş güvencesine ilişkin uyuşmazlıklar ile ticari vasfı bulunmayan deniz kazaları ise kapsam dışında kalacaktır. Sonuç olarak ticari uyuşmazlıkların dar yorumlanmaması ile başta deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk uyuşmazlıklarında Singapur Sözleşmesinin etkin kullanımının ticari hayata sürat ve güven getireceği tartışmasıdır.

Anahtar Kelimeler: *Deniz hukuku, Milletlerarası arabuluculuk, Sınır ötesi arabuluculuk, Singapur sözleşmesi, Uyuşmazlık.*

International Maritime Disputes through the Lens of the Singapore Convention

Özlem Bora^{a*}

^aIndependent Researcher, ORCID: 0009-0007-6372-3678, Ankara

*Corresponding Author: www.ozlembora.av.tr, oznehukukofisi@gmail.com

ABSTRACT

On 20 December 2018, the United Nations General Assembly adopted the *United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation* ("Singapore Convention"). As of the completion of this study, the Convention has been signed by 59 states, including Türkiye, and aims to promote the use of mediation in the resolution of international disputes. The Singapore Convention does not define "commercial disputes" but delineates its scope by setting out specified exclusions; notably disputes arising from areas such as consumer law and employment law are excluded from its application scope. Footnote 1 to the 2018 UNCITRAL Model Law on International Commercial Mediation clarifies that the term "commercial" encompasses all relationships of a commercial nature, whether contractual or not. 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. Disputes arising from carriage contracts, such as damaged or delayed delivery of cargo or non-payment of freight, disputes

¹ Çalışmamızda kısaca "Singapur Sözleşmesi" olarak anılacaktır.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

concerning whether a risk is covered under marine insurance, and disputes stemming from inconsistencies between the cargo stated in the bill of lading and the cargo actually loaded on board are examples of disputes that may therefore fall within the scope of the Singapore Convention. By contrast, disputes concerning the job security of seafarers or maritime accidents lacking a commercial character would remain outside its scope. In conclusion, it is beyond doubt that a non-restrictive interpretation of commercial disputes and the effective application of the Singapore Convention to legal disputes arising particularly in maritime trade and marine insurance would enhance the efficiency and predictability of international commercial activity.

Keywords: *Cross-Border mediation, Dispute, International mediation, Maritime law, Singapore convention.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Deniz Hukuku Bakımından Gazze Ablukasının Hukuka Aykırılığı

Aybala Nur Şahin*

*Sorumlu Yazar: av.aybalanursahin@gmail.com

ÖZET

Gazze ablukası, 2007 yılından bu yana İsrail Devleti tarafından uygulanan ve hem deniz hem kara erişimini ciddi şekilde kısıtlayan bir uygulamadır. İsrail, ablukanın güvenlik gerekçeleriyle uygulandığını iddia etse de, pratikte uygulamanın uluslararası hukuk ve insancıl hukuk normlarını ihlal ettiği görülmektedir. Uluslararası hukukta, 1909 Londra Deniz Savaşları Bildirgesi ve BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982) gibi düzenlemeler, ablukaların sivil nüfus üzerindeki etkilerini asgariye indirmesini ve orantılı uygulanmasını öngörmektedir. Ancak İsrail'in deniz ve liman kontrolleri, Gazze'deki sivil nüfusun hareketini ve temel insani yardımın ulaştırılmasını ciddi şekilde engellemekte, uluslararası hukuka aykırılık iddialarını güçlendirmektedir. Uluslararası Adalet Divanı (UAD) ve BM kararları, ablukaların insancıl hukuk normlarına uygun şekilde uygulanmasını vurgulamaktadır. 2004 ve 2022 tarihli UAD görüşleri, İsrail'in uyguladığı Gazze ablukasının hukuki niteliğinin değerlendirilmesinde temel referans teşkil etmektedir. Sonuç olarak, abluka askeri güvenlik gerekçeleriyle savunulsa da, sivil halk üzerindeki orantısız etkileri ve insani yardımın engellenmesi nedeniyle hukuki meşruiyeti sınırlıdır. Ablukanın hukuki niteliğinin netleştirilmesi, insan haklarının korunması ve bölgesel istikrar açısından büyük önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Gazze, Abluka, Uluslararası deniz hukuku, Uluslararası hukuk, İsrail, İnsan hakları.*

The Illegality of the Gaza Blockade under International Law of the Sea

Aybala Nur Şahin*

*Corresponding Author: av.aybalanursahin@gmail.com

ABSTRACT

The Gaza blockade, imposed by the State of Israel since 2007, constitutes a severe restriction on both maritime and land access. While Israel claims the blockade is necessary for security purposes, its implementation has repeatedly violated international law and humanitarian principles. Under international law, including the 1909 London Declaration concerning the Laws of Naval War and the United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), blockades must be proportionate and minimize harm to civilians. Israel's maritime and port controls, however, have significantly restricted civilian movement and access to essential humanitarian aid, raising serious concerns about compliance with international norms. The International Court of Justice (ICJ) and UN resolutions emphasize that blockades must not unduly harm civilian populations. The 2004 and 2022 ICJ opinions underscore that the Gaza blockade, as enforced by Israel, constitutes a controversial practice with substantial legal and humanitarian implications. In conclusion, while Israel frames the blockade as a security measure, its disproportionate impact on civilians and obstruction of humanitarian assistance challenges its legal legitimacy under international law. Addressing the blockade's legal status is crucial for protecting human rights and ensuring regional stability.

Keywords: *Gaza, Blockade, International Law of the sea, International law, Israel, Humanitarian law.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Mahkemeler ve Tahkim Kararlarında Adalar Rejimi

Salih Hakan Kasalak^{a*}

^a Sakarya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Özel Hukuk Anabilim Dalı, T.C. Adalet Bakanlığı, Isparta/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: salih.kasalak@ogr.sakarya.edu.tr

ÖZET

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 121. Maddesinde adaların rejimi hususu düzenlenmiştir. Ancak madde metnindeki belirsizlikler tartışmalara yol açmış ve uluslararası yargı ve tahkim kararlarıyla çözüme kavuşturulmaya çalışılmıştır. 1977 tarihli Birleşik Krallık ile Fransa arasındaki kıta sahanlığı hakkındaki tahkim uyuşmazlığında aynı denizde yer alan Eddystone Kayalıklarının statüsü tartışılmaya açılmıştır. Birleşik Krallık bu hususta Eddystone Kayalıklarının bir ada olduğu, bu yüzden ortay hattın belirlenmesinde temel bir nokta olması gerektiğini belirtirken Fransa ise ada olarak Eddystone Kayalıklarının kabul edilemeyeceği cezir yüksekliği olarak kabulünün gerektiğini belirtmiştir. Tahkim yargılaması sonucundaysa Eddystone Kayalıklarının statüsü belirlenmemekle beraber kıta sahanlığı sınırlandırılmasında temel alınması gerektiği çıkarımında bulunmuştur. Bir diğer uyuşmazlık 2001 tarihli Katar ile Bahreyn arasındaki Qit'at Jaradahın ada mı yoksa cezir yüksekliği mi olup olmadığına yönelik olmuştur. Bahreyn Qit'at Jaradahın ada olduğunu, Katar ise cezir yüksekliği olduğunu savunmuştur. Bahreyn'in sunduğu uzman raporunda, Qit'at Jaradah'ın met zamanı su üstünde kaldığı, bu yüzden de ada olduğu belirtmiştir. Katar ise tersi bir yaklaşım sergilemiştir. Uluslararası Adalet Divanı uyuşmazlığı 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi'nin madde 121/1 ve 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 10/1. maddesi çerçevesinde değerlendirme yapmış ve Qit'at Jaradahın ada olmanın şartlarını karşıladığını belirtmiştir. İşte bu bildiri metninde de karşılaştırmalı bir şekilde yargı kararlarının analizi yapıp adalar rejiminin nasıl uygulanması gerektiği ve Uluslararası Deniz Hukuku'nda nasıl bir yaklaşımın Türkiye'ye faydalı olacağı irdelenecektir.

Anahtar Kelimeler: *Adalar rejimi, Birleşmiş Milletler deniz hukuku sözleşmesi, Met sınırı, Ortay hat.*

The Islands Regime in International Courts and Arbitration Decisions

Salih Hakan Kasalak^{a*}

^a Sakarya University, Faculty of Law, Department of Private Law, Republic of Turkey Ministry of Justice, Isparta/Türkiye.

*Corresponding Author: salih.kasalak@ogr.sakarya.edu.tr

ABSTRACT

Article 121 of the United Nations Convention on the Law of the Sea regulates the regime of islands. However, ambiguities in the article's text have led to debate, and attempts have been made to resolve it through international courts and arbitration. In the 1977 arbitration dispute between the United Kingdom and France regarding the continental shelf, the status of the Eddystone Rocks, located in the same sea, was brought into question. The United Kingdom argued that the Eddystone Rocks were an island and therefore should be a primary point in determining the median line, while France argued that the Eddystone Rocks should be considered an island, and that the low-tide elevation should be considered. The arbitration concluded that while the status of the Eddystone Rocks was not determined, they should be used as a primary point in continental shelf delimitation. Another dispute stemmed from the 2001 dispute between Qatar and Bahrain regarding whether Qit'at Jaradah was an island or a low-tide elevation. Bahrain argued that Qit'at Jaradah was an island, while Qatar argued that it was a low-tide area. Bahrain's expert report stated that Qit'at Jaradah remained above water during high tide, making it an island. Qatar, however, took the opposite view. The International Court of Justice evaluated the dispute within the framework of Article 121/1 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and Article 10/1 of the 1958 Geneva Convention on the Law of the Sea, and determined that Qit'at Jaradah met the requirements for island status.



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

This paper will provide a comparative analysis of judicial decisions, examining how the islands regime should be implemented and what approach would be beneficial to Turkey in international maritime law.

Keywords: *Median line, Met limit, Island regime, United Nations convention on the law of the sea.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası Nitelik Taşıyan Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarında Arabuluculuğun Rolü: Singapur Konvansiyonu ve Türk Hukuku Perspektifinden Bir Değerlendirme

Tacettin Çalık^{a}*

^a Pamukkale Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı, Denizli/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: tcalik@pau.edu.tr

ÖZET

Uluslararası deniz ticareti hukuku, farklı hukuk sistemlerine tâbi taraflar arasındaki navlun sözleşmesi, gemi kira sözleşmesi gibi karmaşık sözleşme ilişkileri nedeniyle uyuşmazlıkların sıklıkla ortaya çıktığı bir alandır. Bu uyuşmazlıkların çözümünde mahkeme yargısının dışında tahkimin sıklıkla kullanıldığı görülmektedir. Ancak son yıllarda taraf iradesine ve ticari ilişkilerin devamlılığına önem veren arabuluculuk da hızlı, etkin ve ekonomik bir alternatif çözüm yöntemi olarak kullanılmaktadır. Uluslararası nitelik taşıyan deniz ticareti uyuşmazlıklarının çözülmesi için yürütülen arabuluculuk sonunda imzalanan sulh anlaşmalarının icrası konusunda sorunlar yaşanması muhtemeldir. Uluslararası nitelikli ticari uyuşmazlıklara ilişkin arabuluculuk sulh anlaşmalarına icra kabiliyeti kazandırmak amacıyla 2019 yılında Singapur Konvansiyonu kabul edilmiştir. Singapur Sözleşmesi, uluslararası sulh anlaşmalarının taraf devletlerde doğrudan icrasını sağlayacak bir sistem inşa ederek tarafların sınır ötesi uyuşmazlıklarını arabuluculuk yoluyla çözebilmeleri için uygun bir zemin oluşturmuştur. Çalışmamızın amacı, uluslararası nitelik taşıyan deniz ticareti uyuşmazlıklarında arabuluculuğun uygulanabilirliğini değerlendirmek ve bu uyuşmazlıkların arabuluculuk ile çözülmesi durumunda ortaya çıkan sulh anlaşmalarının Singapur Konvansiyonu ve Türk hukuku bakımından icrasının mümkün olup olmadığını incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Arabuluculuk, Uluslararası deniz ticaret hukuku, HUAK, Singapur konvansiyonu, Uluslararası sulh anlaşması.

The Role of Mediation in International Maritime Commercial Disputes: An Evaluation from the Perspective of the Singapore Convention and Turkish Law

Tacettin Çalık^{a}*

^a Pamukkale University, Faculty of Law, Department of International Law, Denizli/Türkiye.

*Corresponding Author: tcalik@pau.edu.tr

ABSTRACT

International maritime commercial law is a field in which disputes frequently arise due to complex contractual relationships such as charterparty and carriage of goods by sea contracts between parties subject to different legal systems. Although arbitration is often preferred over court litigation in resolving these disputes, mediation has in recent years emerged as a fast, efficient, and cost-effective alternative dispute resolution mechanism that values party autonomy and the preservation of commercial relationships. However, the enforcement of settlement agreements concluded as a result of mediation conducted to resolve international maritime disputes may give rise to practical and legal difficulties. To address these challenges and to grant enforceability to mediated settlement agreements arising from international commercial disputes, the United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation (Singapore Convention on Mediation) was adopted in 2019. The Singapore Convention establishes a framework enabling the direct enforcement of international settlement agreements within the jurisdictions of contracting states, thereby providing a suitable legal foundation for parties to resolve cross-border disputes through mediation. The purpose of this study is to assess the applicability of mediation in international maritime commercial disputes and to examine whether the



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

enforcement of settlement agreements resulting from mediation is feasible under the Singapore Convention and Turkish law.

Keywords: *Mediation, International maritime commercial law, HUAK (Law on Mediation in Civil Disputes), Singapore convention, International settlement agreement.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

İklim Değişikliği ve Deniz İş Hukuku: Adil Geçiş Çerçevesinde Çalışma Koşullarının Yeniden Tasarımı

Yeliz Bozkurt Gümrükçüoğlu^{a}*

^a İbn Haldun Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku Anabilim Dalı İstanbul/Türkiye.

^{*}Sorumlu Yazar: yeliz.gumrukcuoglu@ihu.edu.tr

ÖZET

Günümüzde iklim değişikliği, pek çok alanda derin dönüşümlere yol açmakta; çalışma yaşamı bu değişimin en yoğun hissedildiği alanların başında gelmektedir. Etki düzeyi, Sanayi Devrimi'nin çalışma düzeninde yarattığı kırılmayla mukayese edilebilecek niteliktedir. Bu nedenle iklim değişikliği, iş ilişkisinin geleceğini belirleyen başat faktörlerden biri hâline gelmiştir. Bir yandan adil geçiş ve sürdürülebilirlik kavramları iş ve sosyal güvenlik hukukunda merkezi bir konum kazanırken, diğer yandan temel ilkeler, kurumlar ve koruma mekanizmalarının yeniden değerlendirilmesi zorunlu hâle gelmiştir. Zira işgücü hareketliliği, yeniden beceri edinme ihtiyacı, İSG risklerinde artış, örgütlenme ve toplu pazarlık gündeminin dönüşmesi ile adil geçiş ve geçerli fesih ölçütlerinin iklim ekseninde yeniden çerçevelenmesi, geçiş dönemine özgü sosyal güvenlik tedbirleri geliştirilmesi vb. hususlarda iş ve sosyal güvenlik hukuku bakımından hem normatif hem de kurumsal düzeyde kapsamlı bir uyum sürecini gerektirmektedir. Tebliğimizde, denizcilik alanındaki yeşil dönüşüm sürecinin deniz iş hukukuna yansımaları, MLC 2006'nın asgari çalışma standartları ve adil geçiş ilkesi çerçevesinde ele alınarak, mevcut mevzuatın yetersiz kaldığı noktalarda karşılaştırmalı hukuktan yararlanılarak politika önerileri sunulması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Deniz iş hukuku, MLC 2006, Yeşil dönüşüm, Çalışma koşulları, Adil geçiş.*

Climate Change and Maritime Labour Law: Redesigning Working Conditions within the Framework of a Just Transition

Yeliz Bozkurt Gümrükçüoğlu^{a}*

^a İbn Haldun University, Faculty of Law, Department of Labor Law, Istanbul, Türkiye.

^{*}Corresponding Author: yeliz.gumrukcuoglu@ihu.edu.tr

ABSTRACT

Today, climate change is driving profound transformations across multiple domains, with the world of work being one of the most deeply affected. The scale of this impact is comparable to the rupture brought about by the Industrial Revolution in the organization of labour. Consequently, climate change has emerged as a decisive factor shaping the future of employment relations. On one hand, the concepts of just transition and sustainability have gained a central position in labour and social security law; on the other hand, fundamental principles, institutions, and protection mechanisms require re-evaluation. Indeed, issues such as labour mobility, the need for re-skilling, the rise in occupational health and safety (OHS) risks, the transformation of collective bargaining and union agendas, the redefinition of just transition and valid dismissal standards through a climate lens, and the development of social security measures tailored to the transition period, collectively demand a comprehensive normative and institutional adaptation within labour and social security law. This paper aims to examine the implications of the green transition process in the maritime sector for maritime labour law, particularly through the lens of the Maritime Labour Convention (MLC 2006)'s minimum working standards and the principle of just transition. The study further seeks to identify areas where existing legislation falls short and to propose policy recommendations drawing on comparative legal approaches.

Keywords: *Maritime labour law, MLC 2006, Green transition, Working conditions, Just transition.*



Denizcilik Sektöründe Soğutucu Akışkan Yönetimi: F-Gaz Kısıtlamaları ve Etkileri

Ali Etem Gürel^{a}, Gökhan Yıldız^b, Kadir İsa^c, Nedim Sözbir^d*

^a Düzce Üniversitesi, Düzce Meslek Yüksekokulu, Elektrik ve Enerji Bölümü, Düzce/Türkiye.

^b Düzce Üniversitesi, Düzce Meslek Yüksekokulu, Elektronik ve Otomasyon Bölümü, Düzce/Türkiye.

^c İklimlendirme ve Soğutma İhracatçıları Birliği (İSİB), İstanbul/Türkiye.

^d Düzce Üniversitesi, Rektörlük, Rektör, Düzce/Türkiye.

*Sorumlu Yazar: alietemgurel@duzce.edu.tr

ÖZET

Denizcilik sektörü, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve bölgesel düzenlemeler (özellikle AB F-Gaz Yönetmeliği) kapsamında, çevresel etkilerini azaltmaya yönelik kapsamlı bir dönüşüm sürecindedir. Bu sürecin kritik bir ayağını, yüksek Küresel Isınma Potansiyeline (GWP) sahip florlu sera gazlarının (F-gazları) yönetimi oluşturmaktadır. Gemilerdeki soğutma, iklimlendirme ve yangın söndürme sistemlerinde kullanılan bu gazlara getirilen aşamalı azaltım (phase-down) zorunlulukları, gemi işletmecilerini operasyonel ve teknik değişimlere mecbur bırakmaktadır. Yapılan çalışmalar; GWP'si düşük, çevre dostu doğal soğutucu akışkanlara (CO₂, amonyak veya hidrokarbonlar) geçiş, mevcut sistemlerin yenilenmesi (retrofit), sızıntı önleme ve tespit mekanizmalarının güçlendirilmesi ile uluslararası standartlara uygun sertifikalı personel istihdamını kapsamaktadır. Bu bildiri, F-gaz düzenlemelerinin denizcilik üzerindeki ekonomik ve çevresel baskısını analiz ederek, sektörün teknik adaptasyon stratejilerini ve sürdürülebilir bir "yeşil denizcilik" geleceğine ulaşmak için atılması gereken adımları değerlendirmektedir.

Anahtar Kelimeler: *F-Gaz yönetmeliği, Küresel ısınma potansiyeli (GWP), Denizcilik dönüşümü.*

Decarbonization of Marine HVAC Systems: Impact of the F-Gas Transition Process

Ali Etem Gürel^{a}, Gökhan Yıldız^b, Kadir İsa^c, Nedim Sözbir^d*

^a Düzce University, Düzce Vocational School, Department of Electricity and Energy, Düzce/Türkiye.

^b Düzce University, Düzce Vocational School, Department of Automation and Electronics, Düzce/Türkiye.

^c Air Conditioning and Refrigeration Exporters Association (İSİB), İstanbul/Türkiye.

^d Düzce University, Rectorate, Rector, Düzce/Türkiye.

*Corresponding Author: alietemgurel@duzce.edu.tr

ABSTRACT

The maritime industry is undergoing a comprehensive transformation to mitigate its environmental impact, driven by global mandates from the International Maritime Organization (IMO) and regional regulations such as the EU F-Gas Regulation. A critical component of this transition is the management of fluorinated greenhouse gases (F-gases) due to their high Global Warming Potential (GWP) in vessel cooling, air conditioning, and fire suppression systems. The mandatory phase-down of these gases compels ship operators to implement significant operational and technical changes. Current work includes transitioning to low-GWP, eco-friendly natural refrigerants (such as CO₂, ammonia, or hydrocarbons), retrofitting existing systems, strengthening leak prevention and detection mechanisms, and employing certified personnel compliant with international standards. This paper analyzes the economic and environmental pressures exerted by F-gas regulations on the maritime sector, evaluates the industry's technical adaptation strategies, and outlines the necessary steps to achieve a sustainable "green shipping" future.

Keywords: *F-Gas regulation, Global warming potential (GWP), Maritime transition.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Uluslararası ve Ulusal Deniz İş Hukuku Standartları Çerçevesinde Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri

Eda Manav Özdemir^{a*}

^a T.C. Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreterliği Hukuk ve Mevzuat Genel Müdürlüğü Uluslararası Tahkim ve Alternatif Çözümler Daire Başkanı

*Sorumlu Yazar: eda_manav@hotmail.com

ÖZET

Deniz taşıma işleri, karada yapılan işlerden farklı niteliklere sahiptir. Kendine has örf ve adetlerin olması ve bazı risk ve tehlikelerinin de bulunması sebebiyle kanun koyucu deniz taşıma işlerine ilişkin özel düzenlemeler getirmiştir. İş ilişkisinin düzenlenmesinde temel belirleyici unsurlardan biri olan çalışma süreleri, işçi ile işveren arasındaki hak ve yükümlülük dengesinin kurulmasında önemli bir rol oynamaktadır. Ancak, zorlayıcı ve tehlikeli çalışma koşullarının hâkim olduğu denizcilik sektöründe bu konu, diğer sektörlerle kıyasla daha karmaşık ve çok boyutlu bir nitelik taşımaktadır. Gemi adamlarının çalışma sürelerinin düzenlenmesi, uluslararası deniz iş hukukunun temel konularından biridir. Deniz güvenliğinin sağlanması ve insana yakışır çalışma koşulları ilkesinin korunması arasında bir denge sağlanması gerekmektedir. Çalışmada gemi adamlarının çalışma ve dinlenme sürelerini düzenleyen hukuki çerçeve incelenecek; özellikle 2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) hükümleri ile bu sözleşmenin Türk hukukundaki yansımaları üzerinde durulacaktır. Ayrıca, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Avrupa Birliği (AB) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) düzenlemeleri gibi uluslararası normlar ile ulusal mevzuattaki çalışma süresi, fazla çalışma, dinlenme süreleri yargı kararları da ele alınarak karşılaştırmalı olarak değerlendirilecektir. Bu çalışma, gemi adamları ile donatanlar arasındaki çalışma sürelerine ilişkin hukuki ihtilaflara ışık tutmayı ve bu sayede Türk Denizciliğinin gelişimine katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Çalışma süreleri, Deniz iş kanunu, Denizcilik çalışma sözleşmesi, Dinlenme süreleri gemi adamı.

Working Hours of Seafarers Within The Framework of International and National Maritime Labour Standards

Eda Manav Özdemir^{a*}

^a Republic of Türkiye Presidency General Secretariat General Directorate of Law and Legislation Head of Department of International Arbitration and Alternative Solutions

* Corresponding Author: eda_manav@hotmail.com

ABSTRACT

Maritime transport work possesses characteristics distinct from land-based employment. Due to its unique customs and traditions, as well as inherent risks and hazards, the legislator has introduced specific regulations governing maritime transport activities. Working hours, as one of the fundamental elements shaping the employment relationship, play a crucial role in establishing the balance of rights and obligations between the employer and the employee. However, in the maritime sector, where demanding and hazardous working conditions prevail, this issue is more complex and multifaceted than in other sectors. The regulation of seafarers' working hours constitutes a core issue of international maritime labour law, requiring a balance between ensuring maritime safety and protecting the principle of decent working conditions. This study examines the legal framework governing working and rest hours of seafarers, focusing particularly on the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC) and its reflections in Turkish law. Furthermore, it provides a comparative assessment of international standards, such as those



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye

1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu
20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1



imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

adopted by the International Labour Organization, the European Union, and the International Maritime Organization together with national legislation, court decisions, and rules on working time, overtime, and rest periods. This work aims to shed light on legal disputes, related working hours, between seafarers and shipowners and, thereby, contribute to the advancement of Turkish maritime practice and policy.

Keywords: *Working hours, Maritime labour law, Maritime labour convention, Rest periods, Seafarer.*



1st International Maritime Law and Technologies
Symposium
20-22 November 2025, Düzce/Türkiye



1. Uluslararası Deniz Hukuku ve Teknolojileri
Sempozyumu

20-22 Kasım 2025, Düzce/Türkiye
ISBN: 978-625-6330-19-1

imltech.sempozyum.duzce.edu.tr

Gazze’de Uygulanan Uluslararası Hukuka Aykırı Deniz Ablukası ve Yarattığı İnsan Hakkı İhlalleri

Serdağ Yılmaz^{a,b,}*

^a Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi, Sakarya, TÜRKİYE

^b Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uygulamalı Tezsiz Ticaret Hukuku Yüksek Lisans Mezunlu, İstanbul, TÜRKİYE

*Sorumlu Yazar: y256086015@sakarya.edu.tr

ÖZET

İsrail devletinin , 2006 yılına Hamas’ın iktidara gelmesiyle, Gazze’ye yönelik olarakalmış olduğu yaptırım kararlarının bir devamı olarak ve 2009 yılında Gazze’ye giriş çıkışların engellenmesi için bir harp stratejisi niteliğinde ki“ deniz ablukası “uygulayacağını ilan etmiştir. Deniz ablukası ise devletin dış dünya ile bağlantısının kesilmesinin, devletin limanlarına veya kıyılarına erişimin engellenmesi yoluyla gerçekleştirilmesidir. Bu abluka kararı ve uygulaması nihai hedefin çocuklar ve sivilleri de içermesi gibi bir çok yönüyle uluslararası hukuka aykırı olup, mutlak ve değişmez nitelikteki bir çok insan hakkı ihlalini de beraberinde getirmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Deniz ablukası, Harp stratejisi, İnsan hakkı ihlalleri.*

The Unlawful Maritime Blockade In Gaza and the Human Rights Violations It Causes

Serdağ Yılmaz^{a,b,}*

^a Sakarya University, Institute of Social Sciences, Public Law Thesis Master’s Degree Student, Sakarya, TURKEY

^b Marmara University, Institute of Social Sciences, Applied Commercial Law Graduate without Thesis, Istanbul, TURKEY

*Corresponding Author: y256086015@sakarya.edu.tr

ABSTRACT

With Hamas’s rise to power in 2006, Israel announced the implementation of a “naval blockade” in 2009, a continuation of existing sanctions against Gaza, and a war strategy to prevent access to Gaza. A naval blockade is a measure of the closure of Gaza from the outside World by blocking access to essential ports or coasts. This decision and its consequences violate numerous comprehensive international law, including the inclusion of children and civilians as the ultimate target, and entail numerous absolute and immutable human rights violations.

Keywords: *Naval blockade, Warfare strategy, Human rights violations.*