

TÜRK HUKUKUNA GÖRE OTONOM GEMİ UZAKTAN KONTROL MERKEZİ PERSONELİNİN İŞ SÖZLEŞMESİNE UYGULANACAK KANUNUN BELİRLENMESİ

(Araştırma Makalesi)

DOI: <https://doi.org/10.33717/deuhfd.1643659>

Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM*

Arş. Gör. İrem Banu BAŞER ÖCAL**

Öz

Otonom gemilerin ortaya çıkışı, denizcilik sektöründe verimliliği artırma, insan hatalarından kaynaklanan kazaları azaltma ve operasyonel maliyetleri düşürme arayışının bir sonucudur. Teknolojinin hızla ilerlemesi, sensörler, yapay zekâ gibi alanlardaki gelişmeler, otonom gemi teknolojisinin olgunlaşmasını ve test edilmesini mümkün kılmıştır. Bu gelişmelerle birlikte, otonom gemilerin kullanımı giderek yaygınlaşmakta ve deniz taşımacılığında yeni bir çağ başlatmaktadır. Otonom gemi uzaktan kontrol merkezleriye bu yeni sistemde kritik bir rol oynamakta; gemilerin uzaktan izlenmesi, kontrol edilmesi ve gerektiğinde müdahale edilmesi görevlerini üstlenerek güvenli ve etkin operasyonları sağlamaktadır. Otonom gemi uzaktan kontrol merkezinde, operasyonların yürütümünde görev alan personelin (Türk Hukukuna tabi) bir iş sözleşmesiyle çalışması halinde, hangi iş kanununa tabi olduğu, yaptığı işin “deniz taşıma işi” olarak nitelendirilmesine ve uzaktan kontrol merkezinin bulunduğu konuma bağlıdır ve bu durum iş ilişkisinden kaynaklanan haklar açısından kritik sonuçlar doğurur. Yapılan iş deniz taşıma işi olarak kabul edilmezse, uzaktan kontrol merkezi personeline 4857 sayılı İş Kanunu uygulanacaktır. Yapılan iş, deniz taşıma işi olarak kabul edilirse, 854 sayılı Deniz İş Kanunu veya hizmet sözleşmesine ilişkin

* Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, Antalya (ilknurulug@gmail.com) ORCID: 0000-0002-5419-8302 (Geliş Tarihi: 20.02.2025-Kabul Tarihi: 27.04.2025) Yazar, eserinin Derginize ait bilimsel etik ilkelere uygun olduğunu taahhüt eder.

** Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku Anabilim Dalı, Isparta (irembaser@sdu.edu.tr) ORCID: 0000-0002-4014-1997 (Geliş Tarihi: 20.02.2025 -Kabul Tarihi: 27.04.2025) Yazar, eserinin Derginize ait bilimsel etik ilkelere uygun olduğunu taahhüt eder.

genel hükümler içeren 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu uygulanacaktır. Çalışmada henüz Türkiye’de yaygın olarak otonom gemi kullanımı olmasa da mevcut iş hukuku mevzuatının yeni teknolojik gelişmelere ne ölçüde cevap verebileceği değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Otonom Gemiler, Uzaktan Kontrol Merkezi, İş Kanunu, Deniz Taşıma İş, Deniz İş Kanunu

DETERMINATION OF THE CODE GOVERNING THE EMPLOYMENT CONTRACT OF AUTONOMOUS SHIP REMOTE CONTROL CENTER PERSONNEL UNDER TURKISH LAW

(Research Article)

Abstract

Autonomous ships are emerging due to the drive to increase efficiency in the maritime sector, reduce accidents caused by human error, and lower operational costs. The rapid advancement of technology and developments in areas such as sensors and artificial intelligence have made the maturation and testing of autonomous ship technology possible. With these developments, the use of autonomous ships is becoming increasingly widespread, heralding a new era in maritime transport. Autonomous ship remote control centers play a critical role in this new system, ensuring safe and efficient operations by undertaking the tasks of remotely monitoring, controlling, and intervening when necessary. Whether personnel (subject to Turkish law) working at an autonomous ship remote control center are subject to which labor law depends on whether their work is classified as “maritime transport work” and the location of the remote control center. This has critical consequences for the rights arising from the employment relationship. If the work being performed is not considered maritime transport work, Labor Code No. 4857 will apply to the remote control center personnel. However, if the work being performed is considered maritime transport work, Maritime Labor Code No. 854 or Turkish Code of Obligations No. 6098, which contains general provisions regarding service contracts, will apply. Although autonomous ships are not yet widely used in Türkiye, the outcome of this study has revealed the necessity of discussing to what extent the current labor legislation can respond to new technological developments.

Keywords

Autonomous Ships, Remote Control Center, Turkish Labour Code, Maritime Transport Work, Turkish Maritime Labor Code

GİRİŞ

Endüstri 4.0 devrimi ve yapay zekâ uygulamalarının yaygınlaşmasıyla birlikte¹, denizcilikte uzaktan kontrol edilebilen veya insansız seyrüsefer gerçekleştirebilen “otonom gemiler” geliştirilerek deniz taşımacılığında kullanılmaya başlanmıştır. Yakın gelecekte, mutlak deniz ticareti faaliyetlerinin bir bölümü söz konusu yeni tip gemiler tarafından icra edilecektir². 2022 yılında ticari faaliyetlerine başlayan tam otonom gemi *Yara Birkeland*, “uzaktan operasyon merkezi” vasıtasıyla izlenmekte ve gerektiğinde kontrolü bu merkezden sağlanmaktadır³. Tam otonomi seviyesine; diğer bir deyişle, geminin kendi kendine seyredebileceği seviyeye geçiş için iki yıllık bir test süreci öngörülmüştür⁴. Japonya’da geliştirilen *Meguri2040* projesinde 2020-2022 yılları arasında otonom navigasyon testleri gerçekleştirilmiş, “filo operasyon merkezi” kurulmuş ve 2025 yılı sonuna kadar tam otonom navigasyonun hayata geçirilmesi planlanmıştır⁵. Ayrıca limanlar ve su yolu lojistik sistemlerinin de otonom gemilere uygun hale getirilmesi için çalışmalar yapılmaktadır⁶. Bu teknolojik gelişmeler⁷ ışığında, Uluslararası De-

¹ Endüstri 4.0 ve denizcilik sektörüne etkileri hakkında bkz. **Yılmaz**, Fatih/Önaçan, Mehmet Bilge Kağan: “Otonom Gemi Teknolojisine Dair Gelişmeler ile Türk Denizcilik ve Gemi İnşa Sektörüne Etkileri Üzerine Nitel Bir Araştırma”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt 11, Sayı 1, 2019, s. 57-86.

² “AAWA Position Paper: Remote and Autonomous Ships-Next Steps”, <https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/customers/marine/ship-intel/aawa-whitepaper-210616.pdf>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; **Ciğer**, Selim: “Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan – TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme”, 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, ed. Sezer Ilgın ve Bülent Sözer, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2021, (Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan), s. 464.

³ “MV Yara Birkeland”, <https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

⁴ **Aasen**, Tina: “Plain sailing for Yara Birkeland”, <https://protect.kongsberg.com/kongsberg---the-first-electric-autonomous-ship-ever/>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

⁵ “The Nippon Foundation MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program”, <https://www.nippon-foundation.or.jp/en/what/projects/meguri2040>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

⁶ “What if marine automation can take waterborne transport to the next level?”, <https://aegis.autonomous-ship.org/>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; “Limanlar, otonom gemilere hazırlanıyor”, <https://www.marinedealnews.com/limanlar-otonom-gemilere-hazirlaniyor/>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

⁷ Diğer otonom gemi projeleri için bkz. “KASS-Korea Autonomous Surface Ship Project-What is an Autonomous Ship?”, <https://kassproject.org/en/info/info.php>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; “The Uncharted: Autonomous Ship Project”, <https://www.ibm.com/industries/federal/autonomous-ship>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; “MUNIN-Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks”, <https://cordis.europa.eu/project/id/314286/reporting>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

nizcilik Örgütü (*IMO-International Maritime Organization*) yeni tip gemilerin operasyonlarına ilişkin kanun taslağı üzerinde çalışmaktadır⁸.

IMO söz konusu yeni tip gemileri, Deniz Üstü Otonom Gemi⁹/Otonom Deniz Yüzey Gemisi¹⁰ (*Maritime Autonomous Surface Ship* (MASS)) olarak adlandırmış ve “*değişen derecelerde insan etkileşiminden bağımsız olarak çalışabilen bir gemi*” olarak tarif etmiştir¹¹. Bu yeni tip gemilerin en yüksek otonomi seviyesine sahip olan modelleri yapay zekâ marifetiyle kendi kendine seyretmekte¹² ve yalnızca gerekli hallerde uzaktan kontrolü devralınmaktadır. Daha düşük otomasyon seviyeli gemiler ise uzaktan insan kontrolü altındadır¹³. Mevcut proje ve çalışmalarda, geminin gözetleneceği ve gerektiğinde kontrol edileceği bir kontrol merkezi kuruludur. Mevzubahis uzaktan kontrol merkezinin karada, başka bir gemide veya denizde inşa edilmiş bir platformda kurulması ihtimal dâhilindedir¹⁴. Aynı zamanda, bu kontrol mer-

⁸ IMO, “Autonomous Shipping”, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

⁹ Var Türk, Kübra: “Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt 37, Sayı 1, 2021, s. 158.

¹⁰ Yılmaz, Mustafa: Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu, Yetkin, Ankara, 2022, s. 40.

¹¹ “IMO takes first steps to address autonomous ships”, 25 Mayıs 2018, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MS-C.99-mass-scoping.aspx>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; IMO, “Outcome of the Regulatory Scoping Exercise For the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (Mass)/MSC.1/Circ.1638”, 03 Haziran 2021, [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/PublishingImages/Pages/Autonomous-shipping/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20\(Secretariat\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/PublishingImages/Pages/Autonomous-shipping/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20(Secretariat).pdf), Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

¹² Rødseth, Ørnulf Jan/ Nordahl, Håvard: “Definition for Autonomous Merchant Ships”, Norwegian Forum for Autonomous Ships(NFAS), 10 Ekim 2017, s. 12, <https://nfas.autonomous-ship.org/wp-content/uploads/2020/09/autonom-defs.pdf>, 15 Aralık 2024; Kara, Hacı: “Gemilerde Yapay Zekâ Kullanımı ve Buna Dair Hukuki Sorunlar”, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 10, Sayı 1, 2020, s. 32; Yılmaz, s. 60; Ciğer, Selim: “Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler Üzerine Bazı Düşünceler”, Journal of Commercial & Intellectual Property Law (TFM) / Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, Cilt 9, Sayı 2, Aralık 2023, (Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler), s. 222.

¹³ Yılmaz, s. 59.

¹⁴ Sözer, Bülent: “Mürettebatsız Gemiler (Self-Steering Ships)”, Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu, 18 Ocak 2019 İstanbul, ed. Serap Amasya, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s.63-64; Sözer, Bülent: “Self-Steering Ships”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 19, Sayı 2, Aralık 2020, (Self-Steering Ships), s. 1367; Cerit Dindar, Ceren: “Autonomous Ships: Carriage of Goods by Sea - Legal Aspects”, *International Maritime and Transportation Law Course*, Dubrovnik,

kezinde birden çok geminin kontrol edilmesi, bu gemilerin birbirinden ve kontrol merkezinden farklı devlet bayraklarına sahip olması olasıdır. Öte yandan, kontrol merkezini kimin işleteceği de belirsizdir. Örnek olarak işle-ten gemi maliki, charterer, başka bir geminin maliki, bu işi yapmak üzere özel olarak kurulmuş bir şirket veya resmi bir devlet kurumu olabilir¹⁵.

Türk denizcilik ve gemi inşa sektöründe, yukarıda bahsettiğimiz ölçekte ticari faaliyete geçmeye hazır otonom gemi projeleri mevcut değilse de aske-ri ve sivil alanda çalışmalar yapılmaktadır¹⁶. Türkiye’de otonom gemi üreti-mi ve kullanımı henüz hızlı bir gelişim göstermese de hâlihazırda seyreden otonom gemilerin, Türk karasularından ve boğazlarından geçmesi ve Türk limanlarına giriş yapması olasıdır¹⁷. Bu nedenle öğreti, liman işletmeciliği, gemi işletmeciliği, tersaneler ve gemi yan sanayii işletmeciliğinin yeniden yapılandırılması, denizcilik eğitiminin güncellenmesi ve ulusal mevzuatın otonom gemilere uyumlu hale getirilmesini strateji önerileri arasında ileri sürmektedir¹⁸.

Hırvatistan, 2020, <https://iuc.hr/file/1041>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; **Yılmaz**, s. 58-59; **Sözer**, Bülent: *Unmanned Ships and the Law*, Taylor & Francis, 2024, (*Unmanned Ships and the Law*), s. 84-85.

- ¹⁵ **Sözer**, *Unmanned Ships and the Law*, 84-108; **Sözer**, Bülent: “Control Centres in the Context of Unmanned Ship Operations – Their Status and Potential Liabilities”, *Damages, Recoveries and Remedies in Shipping Law*, ed. Barış Soyer, Informa Law from Routledge, 2024, (*Control Centres*), s. 139-49.

- ¹⁶ “İTÜ Seatech Innovators Otonom Gemi Proje Takımı”, İTÜ Denizcilik Fakültesi, <https://df.itu.edu.tr/ogrenciler/proje-takimlari/otonom-gemi-takimi>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; “İTÜ’nün otonom gemi çalışması suya indi”, <https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/itunun-otonom-gemi-calismasi-suya-indi/2327457>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; STM ThinkTech, “İnsansız Hava, Deniz ve Sualtı Araçları İçin Otonom ve Yarı Otonom Gemiler”, ThinkTech, 17 Ağustos 2022, <https://thinktech.stm.com.tr/insansiz-hava-deniz-ve-sualti-arac-lari-icin-otonom-ve-yari-otonom-gemiler>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; “İnsansız Deniz Araçları”, Aselsan, 23 Ağustos 2023, <https://www.aselsan.com.tr/blog/detay/387/insansiz-deniz-arac-lari>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024; “İnsansız Deniz Araçları”, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, 18 Eylül 2024, <https://tskgv.org.tr/savunmasanayiigundem/insansiz-deniz-arac-lari>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

- ¹⁷ Keza Türkiye’de otonom gemi inşasına başlanmıştır. Bu konuda bkz. “Tersan Tersanesi Ve Fjord1 As, Teslimatlar Ve Yeni Projelerle İş Birliklerini Genişletiyor.”, 29 Şubat 2024, <https://tersanshipyard.com.tr/haberler/tersan-tersanesi-ve-fjord1-as-teslimatlar-ve-yeni-projelerle-is-birliklerini-genisletiyor>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

- ¹⁸ **Ece**, Nur Jale: “Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: Gzft Analizi ve Hukuki Boyutları”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Cilt 10, Sayı 2, Aralık 2018, s. 298; **Yılmaz/Önaçan**, s. 80-81. Ulusal mevzuatın otonom gemilerle uyumlu olup olmadığını inceleyen çalışmalar için bkz. **Kara**, s. 47; **Ciğer**, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan, s. 494-96; **Ecemiş Yılmaz**, Hatice Kübra: “Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 31, Sayı 2, 2023, s. 429-60.

Bu çalışma, otonom gemilerin uzaktan kontrol merkezlerindeki personelin Türk İş Hukukuna tabi olduğu varsayımına dayanmaktadır. Çalışmanın amacı, bu durumda uygulanacak iş hukuku mevzuatını belirlemektir. Zira otonom geminin uzaktan kontrol merkezinde yapılan işin “deniz taşıma işi” olarak nitelendirilmesi halinde burada çalışan işçilere 4857 sayılı İş Kanunu¹⁹ değil, kontrol merkezinin konumuna ve niteliklerine göre 854 sayılı Deniz İş Kanunu²⁰ veya 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu²¹ uygulanacaktır. Buna karşın, yapılan işin deniz taşıma işi olmadığı kabul edilirse bu işçiler, İş Kanunu’na tabi olacaktır. Uzaktan kontrol merkezi personeline uygulanacak kanunun tespiti, iş kanunları arasında farklılık gösteren iş sözleşmesinin şekli, süresi, zincirleme şekilde üst üste kurulmasının şartları, iş güvencesinden yararlanma, kıdem tazminatına hak kazanma ve benzeri düzenlemeler açısından önem arz eder. Çalışmada öncelikle otonom gemilerin genel özelliklerine değinilmiştir. Ardından, otonom geminin uzaktan kontrol merkezinde çalışan personelin sözleşmesine uygulanacak kanunun tespitinde kullanılan ölçütlere ve ilgili Yargıtay kararlarına yer verilmiştir. Uzaktan kontrol merkezinde yürütülen işin deniz taşıma işi olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceği ve bu merkezin konumuna göre personele hangi kanunun uygulanacağı değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeye göre uzaktan kontrol merkezi personelinin iş hukuku mevzuatı uyarınca gemi çalışanı (gemi adamı)²² ve kaptan sıfatını haiz olup olmadığına da değinilmiştir.

I. OTONOM GEMİ

A. Tanımı ve Özellikleri

Öğretide otonom gemilere ilişkin mutabık kalınmış bir tanım mevcut değildir²³. Otonom gemi ifadesi yerine “mürettebatsız gemi”²⁴, “insansız

¹⁹ 22.05.2003 tarih, RG. 10.06.2003- Sayı: 25134.

²⁰ 20.04.1967 tarih, RG. 29.04.1967-Sayı:12586.

²¹ 11.01.2011 tarih, RG. 04.02.2011-Sayı: 27836.

²² Mevzuatta gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimseler “gemiadamı” olarak tanımlanıyorsa da çalışmamızda, mevzuat metninden alıntılar hariç, bu kişileri ifade etmek üzere “gemi çalışanı” ifadesi tercih edilmektedir. Zira gemi çalışanı ifadesi, Türkiye’nin taraf olduğu Kadına Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi (CEDAW) m. 2/f hükmüne uygun, cinsiyet belirtmeyen, kapsayıcı niteliktedir. Detaylı bilgi için bkz. **Bora Çınar**, Sevda: “Kadına Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi (CEDAW) m 2/f Işığında 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’ndaki Cinsiyetçi İfadelerin Değiştirilmesi Gerekliği Üzerine Bir Değerlendirme”, İstanbul Hukuk Mecmuası, Cilt 81, Sayı 2, 2023.

²³ **Shimizu**, Etsuro: “Recent trends and issues for practical application of MASS”, ClassNK technical journal, Cilt 3, 2021, s. 1; **Ciğer**, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan, s. 465; **Yılmaz**, s. 40; **Sözer**, Control Centres, s. 140.

gemi”²⁵, “gemi adamı ile donatılmamış gemi”²⁶, “akıllı gemi”²⁷ ve “yeni tip gemi”²⁸ ifadeleri de kullanılmaktadır. Söz konusu yeni tip gemilerle ilgili terim ve tanım karmaşasının nedeni, uzaktan kontrol edilen gemiler ile tam otonom (tamamen yapay zekâ ile seyrüsefer gerçekleştirebilen) gemilerin aynı başlık altında incelenmesidir²⁹. Bu çalışmada otonomluk düzeyi, diğer bir deyişle tam insan kontrolünden insan rolü olmamasına kadar bir sürekliliği temsil eden değişken ölçek³⁰ ve alt kategoriler esas alınmaksızın IMO tarafından kapsayıcı bir terim olarak ileri sürülen³¹ “otonom gemi” ifadesi³², “yeni tip gemi”³³ ifadesiyle birlikte kullanılacaktır.

Otonom gemilerin belirleyici özelliği büyük ölçüde veya tamamen yapay zekâyla işletilmeleridir³⁴. Bu gemiler kısmen veya tamamen kendi kendine seyrüsefer gerçekleştirebilir³⁵. Geleneksel gemilere kıyasla otonom gemilerde; nesneleri, engelleri, gemileri, kıyı şeridini algılayan, sınıflandıran; geminin makinelerini, konumunu, hızını, su derinliğini, hava şartlarını sürekli izleyen sensörler ve IoT(nesnelerin interneti) cihazları, Otomatik Tanımlama Sistemleri(AIS), Küresel Navigasyon Uydu Sistemleri (GNSS)

²⁴ **Sözer**, Bülent: “Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri”, *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar - I Sempozyumu*, ed. Cüneyt Sözel, On İki Levha Yayıncılık, 2019, s. 7; **Ciğer**, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan.

²⁵ **Ece; Kara**, s. 28; **Ecemiş Yılmaz**, s. 429-60.

²⁶ **Var Türk**, s. 153 vd.

²⁷ **Yorulmaz**, Murat/**Karabulut**, Kaan: “Deniz Taşımacılığında Akıllı Gemiler: Gemi Kaptanlarının Bakış Açısı”, *Ekonomi İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi*, Cilt 3, Sayı 1, 2020, s. 40-54.

²⁸ **Ciğer**, Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler.

²⁹ **Kara**, s. 20; **Ciğer**, Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler, s. 222.

³⁰ **Ringbom**, Henrik/**Collin**, Felix: “Terminology and Concepts”, *Autonomous Ships and the Law*, Routledge, 2021, s. 13.

³¹ **Rødseth/Nordahl**, s. 7; **Rødseth**, Ørnulf Jan/**Nordahl**, Håvard/**Hoem**, Åsa: “Characterization of Autonomy in Merchant Ships”, 2018 OCEANS - MTS/IEEE Kobe Techno-Oceans (OTO), 2018, s. 1-7; **Ringbom/Collin**, s. 14-15; **Yılmaz**, s. 42.

³² *Comite Maritime International(CMI) 2020 yılına kadar yeni tip gemileri ifade etmek üzere “unmanned ship” kavramını kullanmıştır. Yakın tarihli çalışmalarında MASS ifadesini kullanır. Bkz. “Maritime Law for MASS”, <https://comitemaritime.org/work/mass/#>, Erişim Tarihi:15 Aralık 2024.*

³³ Otonomi seviyesine bakılmaksızın yeni teknolojilerle donatılmış gemilerin, geleneksel gemilerden farkını ortaya koyan en uygun ifadenin “yeni tip gemi” ifadesi olduğunu düşünmekteyiz. Yeni tip gemi ifadesinin kullanımı için bkz. **Ciğer**, Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler.

³⁴ **Kara**, s. 20.

³⁵ **Ciğer**, Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler, s. 222.

ve Elektronik Rota Görüntüleme ve Bilgi Sistemleri (ECDIS) gibi birçok sistem ile bu bilgileri işleyen yapay zekâ ve geçmiş seferlerden “öğrenmeyi” sağlayan makine öğrenme teknolojisi bulunur³⁶.

Öğretide otonom gemilere dair, farklı tanımlar yapılmıştır: İlk tanım, “geminin sevk ve idaresinin köprü üstü mürettebatının müdahalesi olmadan veya sınırlı müdahalesiyle gerçekleştirildiği gemi”³⁷; diğer bir tanım “gemi-deki bir mürettebatın komutası altında olmadan seyir kabiliyetine sahip bir gemi”³⁸; bizim de katıldığımız son tanım, “sofistike seyir yardımcıları ve yapay zekâ marifetiyle, kısmen veya tamamen, kendi kendine seyrüsefer gerçekleştirebilen gemi”³⁹ tanımıdır.

IMO otonom gemileri otonomi seviyesine göre dört kategoriye ayırmıştır⁴⁰. Birinci kategori, otomatik süreçlere ve karar desteğine sahip gemi; ikinci kategori, gemide mürettebatın bulunduğu uzaktan kontrol edilen gemi; üçüncü kategori, gemide mürettebatın bulunmadığı uzaktan kontrol edilen gemi ve dördüncü kategori, kendi başına kararlar alan ve eyleme geçen tam otonom gemiyi ifade eder. IMO kategorileri ve kategorilerin tarifleri, bu kategorilerin durağan (sabit) otonomi seviyelerinde işlemek üzere tasarlandığı izlenimi uyandırır da⁴¹ geminin tek seferde birden fazla otonomi seviyesine göre çalışabilmesi mümkündür⁴². Öğretide, otomasyonda geçişler olan, diğer bir deyişle değişken (dinamik) otonomi seviyesinin esas alındığı gemilerin yaygınlaşacağı öngörülmektedir⁴³.

³⁶ “Remote & Autonomous Ship Technology”, Kongsberg Maritime, <https://www.kongsberg.com/maritime/ship-types/autonomous-ships/>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2024; STM ThinkTech, “İnsansız Hava, Deniz ve Sualtı Araçları İçin Otonom ve Yarı Otonom Gemiler”; “Autonomous Ships: Shaping the Future of Maritime Transport”, 10 Ekim 2024, <https://www.unoks.com/en/blog/autonomous-ships-the-future-of-maritime-transport>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2024.

³⁷ **Rødseth/Nordahl**, s. 7.

³⁸ **Sözer**, Control Centres, s. 140.

³⁹ **Ciğer**, Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler, s. 222.

⁴⁰ IMO’nun dörtlü tasnifinin değişken otonomi seviyelerinin kullanımını ve bunun etkilerini göz ardı etmesi nedeniyle uyumsuz ve yanıltıcı olduğuna ilişkin bkz. **Ciğer**, Selim: “Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO’nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler”, İstanbul Hukuk Mecmuası, Cilt 82, Sayı 4, 2024, (Otonomi Kavramı), s.1135-1183.

⁴¹ **Ciğer**, s. 1163.

⁴² IMO, “MSC.1/Circ.1638”.

⁴³ **Sözer**, Mürettebatsız Gemiler, s. 67-68; **Ciğer**, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan, s. 468; **Ringbom/Collin**, s. 7-8; **Ciğer**, Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler, s. 222; **Ciğer**, Otonomi Kavramı, s. 1152-1153.

B. Uzaktan Kontrol Merkezi

Otonom gemiler, ne kadar karmaşık şekilde tasarlanmış, donatılmış ve teçhiz edilmiş olursa olsun, kaçınılmaz olarak izlenecek ve sürekli gözetim altında tutulacaktır⁴⁴. Otonomi düzeyine bağlı olarak bazı gemiler uzaktan kumanda edilirken bazı gemilere belirli hallerde, örneğin acil durumlarda, müdahale edilmesi gerekecektir⁴⁵. Mevcut otonom gemi projelerinde, bu görevi yerine getirmek üzere karada tesisler kurulmuştur. *Yara Birkeland* adlı projede “uzaktan operasyon merkezi”, *Meguri2040* projesinde “filo operasyon merkezi”, *MUNIN* projesinde “kıyı kontrol merkezi”⁴⁶, *KASS*’da “kıyı veya kara kontrol merkezi”⁴⁷ olarak adlandırılan tesislerin ortak özelliği, mürettebatsız gemi operasyonlarının kumanda merkezi olmalarıdır. *Sözer*, söz konusu kumanda merkezinin, normal ticari kullanıma devam eden başka bir gemide; demirlemiş veya demir atmış gemide, hatta bir mavnaya veya yüzen bir platformda veya bir uçakta kurulabileceği düşüncesiyle (kıyı veya kara ifadeleri kullanılmaksızın) kontrol merkezi olarak adlandırılmasını önermiştir⁴⁸. Bu çalışmada “uzaktan kontrol merkezi” ifadesi tercih edilmiştir.

Uzaktan kontrol merkezi, otonom gemileri izleme, kumanda etme ve kontrol etmede çok önemli role sahiptir⁴⁹. Bununla birlikte, uluslararası sözleşmelerde ve devletlerin ulusal mevzuatlarında, uzaktan kontrol merkezi personelinin nitelikleri ve eğitimlerine ilişkin yasal boşluklar bulunmaktadır⁵⁰. Keza bu kişilerin gemi çalışanı sayılmayacakları, bu nedenle gemi çalışanı yeterliliklerine ve çalışma koşullarına ilişkin uluslararası ve ulusal düzenlemelerin uygulanamayacağı öğretide kabul görmektedir⁵¹. Uzaktan

⁴⁴ *Sözer*, Control Centres, s. 141.

⁴⁵ *Sözer*, s. 140-41; *Rødseth*, Ørnulf Jan; “What Will be the Role of Remote Operations Centres?”, *The Journal of Ocean Technology*, Cilt 19, Sayı 1, 2024, s. 3.

⁴⁶ “MUNIN-Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks”.

⁴⁷ “Detailed task”, <https://kassproject.org/en/task/task.php>, Erişim Tarihi: 19 Aralık 2024.

⁴⁸ *Sözer*, Unmanned Ships and the Law, s. 85.

⁴⁹ *Soyer*, Barış/*Tettenborn*, Andrew/*Leloudas*, Georgios: “Remote Controlled and Autonomous Shipping: UK Based Case Study”, 2022, s. 7, SU Repository, <https://cronfa.swan.ac.uk/Record/cronfa59050>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

⁵⁰ Tanınmış bir klas kuruluşu olan DNV’nin “DNV SeaSkill Standard ST-0324” adlı belge ile kontrol personelinin yeterliliklerine ilişkin düzenleme yapmış olması cesaret verici olsa da hala bu alanda düzenlemelere ihtiyaç vardır. *Soyer/Tettenborn/Leloudas*, s. 7.

⁵¹ *Chwedczuk*, Michal: “Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in U.S. Admiralty and Maritime Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cilt 47, Sayı 2, 2016, s. 140-41 Yazar uzaktan kontrol operatörlerinin gemi çalışanı sayılmasa da özel düzenlemelere tabi olması gerektiğini ileri sürer. *Van Hooydonk*, Eric:

kontrol merkezinde çalışan kişinin tabi olduğu yasal sistemin, kontrol ettiği otonom gemi ya da gemilerden⁵² farklı olması da ihtimal dâhilindedir⁵³. Böyle bir durumda, bu kişilere geminin bayrak devleti hukuku yerine uzaktan kontrol merkezinin tabi olduğu hukukun uygulanması⁵⁴ söz konusudur. Bu durumda, ulusal hukukun iş hukuku, ceza hukuku, mali hukuk kuralları uygulanacaktır⁵⁵.

Uzaktan kontrol merkezinin gemi operasyonlarının yürütülmesini sağlayan teknik donanım ve araçlardan başka, bu merkezlerde çalışanların kullanımı için tasarlanmış dinlenme salonları, yemek tesisleri, vardiyalı çalışanların uyku alanları gibi temel ihtiyaçları karşılayan bir tesis olacağı öngörülmektedir⁵⁶.

II. UZAKTAN KONTROL MERKEZİ PERSONELİNİN İŞ SÖZLEŞMESİNİN TABİ OLDUĞU KANUNUN TESPİTİ

A. Genel Olarak İş Sözleşmelerinin Tabi Olduğu Kanunun Tespitinde Esas Alınan Ölçütler

Bireysel iş ilişkilerini düzenleyen üç özel İş Kanunu bulunmaktadır: 4857 sayılı İş Kanunu (İş Kanunu), 854 sayılı Deniz İş Kanunu (DenizİşK) ve 5953 sayılı Basın Mesleğinde Çalışanlarla Çalıştıranlar Arasındaki Münasebetlerin Tanzimi Hakkında Kanun⁵⁷. Bunların kapsamına girmeyen iş iliş-

“Botport law – the regulatory agenda for the transition to smart ports”, New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, ed. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn, Informa Law from Routledge, 2019, s. 92; **Baughen**, Simon: “Who is the master now?: Regulatory and contractual challenges of unmanned vessels”, New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, ed. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn, Informa Law from Routledge, 2019, s. 138-39; **Var Türk**, s. 183; **Ciğer**, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan, s. 474; **Yılmaz**, s. 143; **Sözer**, Unmanned Ships and the Law, s. 85. Yazar bunun bazı istisnaları olacağını belirtmiştir.

⁵² *Yara Birkeland* ve *Meguri2040* Projelerinde birden fazla gemi tek bir kontrol merkezi personeli tarafından izlenmektedir.

⁵³ **Sözer**, Control Centres, s. 145.

⁵⁴ 27.11.2007 tarih ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (RG. 12.12.2007- Sayı:26728) m. 27/2 gereğince “*Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde iş sözleşmesine, işçinin işini mutad olarak yaptığı işyeri hukuku uygulanır. İşçinin işini geçici olarak başka bir ülkede yapması hâlinde, bu işyeri mutad işyeri sayılmaz.*”

⁵⁵ **Sözer**, Control Centres, s. 145.

⁵⁶ **Sözer**, Control Centres, s. 141.

⁵⁷ 13.06.1952 tarih, RG. 20.06.1952-Sayı: 8140.

kilerine Türk Borçlar Kanunu (TBK) uygulanır⁵⁸. Her iş kanunu kendi uygulama kapsamını belirlemekte ve kapsamına aldığı iş ilişkilerini farklı şekilde düzenlemektedir⁵⁹.

İş Kanunu m.1 f. 2 uyarınca “*Bu Kanun, 4 üncü Maddedeki istisnalar dışında kalan bütün işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine ve işçilerine faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır.*”. Hükmün yollama yaptığı 4. maddede İş Kanunu’nun uygulanmayacağı işler ve iş ilişkileri sınırlı şekilde sayılmıştır⁶⁰. Deniz taşıma işleri, İş Kanunu’nun kapsamına girmeyen işlerdendir. (m. 4/1-a) İş Kanunu’nda deniz taşıma işleri kapsam dışı bırakılırken “kıyılarda veya liman ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işleri” (m. 4/2-a) ile “Deniz İş Kanunu kapsamına girmeyen ve tarım işlerinden sayılmayan, denizlerde çalışan su ürünleri üreticileri ile ilgili işler” (m. 4/2-f) istisna olarak gösterilmiştir.

Deniz iş hukukunun Anayasa’dan sonra temel kanunu olan⁶¹ DenizİşK, kapsamı itibarıyla belirli nitelikleri haiz gemide hizmet akdiyle çalışma ilişkisini esas alır. Mevzubahis kanunun uygulama alanı deniz taşıma faaliyetleriyle sınırlı değildir⁶². Bununla birlikte, gemide ve denizde yapılan işlerin tamamı da kanunun kapsamına alınmamıştır. Kanunun uygulama alanı “kanun kapsamı” başlıklı ilk maddesinde şöyle belirtilir: “*Bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır.*”

Aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamı yüz veya daha fazla olduğu veyahut işverenin çalıştırdığı gemiadamı sayısı 5 veya daha fazla bulunduğu takdirde birinci bent hükmü uygulanır.

⁵⁸ **Mollamahmutoğlu**, Hamdi/**Astarlı**, Muhittin/**Baysal**, Ulaş: İş Hukuku, Güncellenmiş 7. Baskı, Lykeion, Ankara, 2022, s.289; **Ekmekçi**, Ömer/**Yiğit**, Esra: Bireysel İş Hukuku, Güncellenmiş 6. Baskı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ders Kitapları Dizisi, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2024, s.5-6.

⁵⁹ **Mollamahmutoğlu/Astarlı/Baysal**, s. 289

⁶⁰ **Yürekli**, Sabahattin: “Deniz İş Kanunu’nun Yer İtibarıyla Kapsamı”, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt IX, Sayı 1-2, 2005, s. 613.

⁶¹ **Kar**, Bektaş: Deniz İş Hukuku (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ve Emsal Yargıtay kararları ile), 3. Bası, Yetkin, Ankara, 2021, (Deniz İş Hukuku), s. 31.

⁶² **Tuncay**, A. Can: “931 Sayılı İş Kanununun Uygulama Alanı”, İstanbul Hukuk Mecmuası, Cilt 34, Sayı 1-4, 1968, s. 403; **Sevimli**, K. Ahmet: İş Hukukunda Kaptan, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Yayınları, İstanbul, 2001, s. 5; **Aksoy**, Sami: “4857 Sayılı İş Kanunundaki ‘Deniz ve Hava Taşıma İşleri’ İstisnası”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt 37, Sayı 1, 2021, s. 82-83.

Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır.

Cumhurbaşkanı, ekonomik ve sosyal gerekler bakımından bu kanun hükümlerini yukardaki bentlerin kapsamı dışında kalan gemilerle gemiadamlarına ve bunların işverenlerine kısmen veya tamamen teşmile yetkilidir.

Yukardaki bentlerde yazılı gemilerin bu kanun kapsamına alınmaları sebebiyle yapılabilecek itirazlar Çalışma Bakanlığı tarafından incelenerek karara bağlanır. Bu itirazlar kanunun uygulanmasını durduramaz.”

Otonom geminin uzaktan kontrol merkezinde çalışan personelin tabi olduğu kanun tespit edilirken öncelikle özel iş kanunlarının uygulanıp uygulanmayacağına değinilmiştir. Kanaatimizce uzaktan kontrol merkezi personelinin yaptığı iş, İş Kanunu m.4’te sayılan deniz taşıma işlerindendir. Dolayısıyla, iş sözleşmesi İş Kanunu’nun uygulama alanı dışında kalır. Yapılan işi deniz taşıma işi olarak nitelendirmiş olmamıza karşın bu kişilere her durumda diğer özel kanun olan DenizİşK’nin uygulanacağını söylememiz mümkün değildir. Zira DenizİşK’de kanunun kapsamı belirlenirken işçinin ve yapılan işin niteliği değil; “işyeri” esas alınmıştır. İş Kanunu’nda ise deniz taşıma işleri istisna olarak belirtilirken, işçinin ve işyerinin niteliği değil; “yapılan işin niteliği” esas alınmıştır. Söz konusu iki kanunun uygulama alanı belirlenirken farklı ölçütlerin belirlenmesi nedeniyle her iki kanunun da uygulama alanına girmeyen iş ilişkileri bulunmaktadır.

B. İş Kanunu’nun Uygulanması Bakımından Yapılan İşin Deniz Taşıma İşi Olup Olmadığının Değerlendirilmesi

İş Kanunu m.1 f. 2 uyarınca deniz taşıma işleri kanunun uygulanma alanı dışındadır; ancak, ilgili madde ve madde gerekçesinde deniz taşıma işleri hakkında açıklama yer almamaktadır⁶³. Yargıtay kararlarında deniz taşıma işi isabetli olarak “*yolcu, hayvan veya eşyanın deniz veya iç sular üzerinden, bir noktadan diğer bir noktaya taşınması faaliyeti*”⁶⁴ olarak tanımlanmıştır. İktisat Bakanlığı tarafından 1938 yılında yayınlanan bir genelgede, deniz taşıma işi “*münhasıran denizde, iskele ve limanlar arasında yolcu veya eşya taşıyarak seyrişefar eden nakil vasıtalarında ifa olunan denizcilik işleri*” olarak tarif edilmiştir⁶⁵. Öğretide deniz taşıma işine ilişkin

⁶³ Aksoy, s. 84.

⁶⁴ Yarg. 9. HD. T. 17.10.2016, E. 2015/4882, K. 2016/17991, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:05.12.2024); Yarg. 9. HD. T. 22.10.2019, E. 2016/8941, K. 2019/18634, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024).

⁶⁵ 31.03.1938 Tarih 1384 No’lu Genelge, Eşmelioğlu, İbrahim: Gerekçeli Açıklamalı-İçtihatlı İş Kanunları ve Mevzuatı, Seçkin Kitabevi, Ankara, 1986, s. 151; Akyiğit,

çeşitli tanımlar mevcuttur. Bir tanıma göre deniz taşımacılığı “deniz yoluyla yük ve yolcu taşınması” anlamına gelmekte⁶⁶, başka bir tanıma göre, “bir kıyıdan diğer bir kıyıya veya bir limandan başka bir limana denizlerde deniz ulaşım araçlarıyla yapılan insan, hayvan ve eşya taşımacılığı”⁶⁷ ifade etmektedir.

Denizde icra edilen tüm faaliyetler deniz taşıma işi niteliğinde değildir⁶⁸. Örneğin, Çalışma Bakanlığı tarafından yayınlanan 1951 tarihli bir genelgede, “deniz tesisleri inşaatı ve imal işlerinde” çalışan işçiler (Deniz İş Kanunu uygulanması bakımından) deniz işçisi sayılmamıştır⁶⁹. Yargıtay kararlarında yakın zamana kadar işçinin çalıştığı işin deniz taşıma işi olup olmadığı araştırılarak uygulanacak kanun tespit edilmiştir. Örneğin, yüksek mahkeme turistik amaçla kullanılan yatta çalışan işçilerin deniz taşıma işi yapmadığına ve İş Kanunu’na tabi olduğuna karar vermiştir⁷⁰. Ayrıca römorkaj⁷¹, kurtarma-yardım, dalgıçlık gibi işlerin⁷² ve deniz yüzeyinin temizlenmesi işinin⁷³ de niteliği itibarıyla deniz taşıma işi niteliğinde olmadı-

Ercan: İçtihatlı ve Açıklamalı 4857 Sayılı İş Kanunu Şerhi, 2. Baskı, Cilt 1, Seçkin, Ankara, 2006, s. 232.

⁶⁶ Kar, Deniz İş Hukuku, s. 196.

⁶⁷ Mollamahmutoğlu/Astarlı/Baysal, s. 291.

⁶⁸ Çenberci, Mustafa: İş Kanunu Şerhi, Altıncı Bası, Seçkin Kitabevi, Ankara, 1986, s. 177.

⁶⁹ “...liman, mendirek, rıhtım, iskele, ilah gibi deniz tesisleri inşaatıyla imal işlerinde çalışan tarak gemisi, sabih vinç, ay her nevi inşaat malzemesi ve taşkın toprak gibi hafriyat bakiyesi taşıyan bilumum deniz nakliye vasıtalarında çalışan makinist, ateşçi, vinççi, tayfa, çımacı, kürekçi, ilah... gibi personeline; yalnız bu inşaat işlerinde çalıştıkları takdirde deniz işçisi sayılmalarına imkan olamayacağından bu kimseler meyanında da işçi vasfını haiz olanlara iş kanununun uygulanması gerekir.” Çalışma V. 26/9/1951 Ç.G. Md. 1041-1-26-6-753-9 nolu Tamimden naklen Özbek, Oğuz: Açıklamalı-İçtihatlı İş Kanunu Yorum ve Uygulaması, 2. Baskı, Temel Yayınları, İstanbul, 1990, s. 302.

⁷⁰ Yarg. 9. HD, T. 28.4.2009, E. 2009/11460, K. 2009/12104, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024); Yarg. 9. HD, T. 28.4.2009, E. 2009/6543, K. 2009/12102, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024); Yarg. 9. HD, T. 28.1.2013, E. 2010/38298, K. 2013/3161, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024); Yarg. 9. HD, T. 18.11.2013, E. 2011/35563, K. 2013/29504, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024); Yarg. 9. HD, T. 3.5.2016, E. 2016/12617, K. 2016/11172, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 05.12.2024).

⁷¹ Yargıtay’ın römorkör kaptanının çalışmasının deniz taşıma işi olduğuna ilişkin farklı yönde bir kararı için bkz. Yarg. 7. HD, T. 6.4.2015, E. 2014/20358, K. 2015/6377, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024).

⁷² Yarg. 9. HD, T. 18.11.2013, E. 2011/35563, K. 2013/29504.

⁷³ Yarg. 9. HD, T. 17.10.2016, E. 2015/4882, K. 2016/17991, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 05.12.2024); Yarg. 9. HD, T. 22.10.2019, E. 2016/8971, K. 2019/18633,

ğına hükmetmiştir. Bu nedenle bu işlerde çalışan işçiler, İş Kanunu kapsamında değerlendirilmiştir⁷⁴. Bununla birlikte; yüksek mahkeme, 2022 tarihli bir kararında içtihat değişikliğine gitmiştir⁷⁵. Ardından Yargıtay Hukuk Genel Kurulu tarafından verilen 2023 tarihli iki kararda⁷⁶, kurtarma gemisinde çalışan gemi çalışanın tabi olduğu kanun belirlenirken yapılan işin deniz taşıma işi olmasa da “deniz işi” olduğuna hükmedilmiştir. Bu kararlarda *Çenberci*’ye atıf yapılarak “deniz taşıma işi dışında kalan ancak deniz işi niteliği taşıyan bir işin söz konusu olduğu durumlarda, ilke olarak bu işin 854 sayılı Kanun kapsamına girip girmediği yukarıda öngörülen kurallar çerçevesinde belirlenmelidir” ilkesi benimsenmiştir. Ayrıca, ticaret amacı gütmeyen özel yat veya kotra gibi gemiler ile deniz araçlarının; spor, eğitim ve öğretime tahsis edilen gemilerin; römorkaj, kurtarma-yardım gibi işleri yapan gemiler ile bu işleri yapan gemi çalışanlarının da DenizİşK kapsamında değerlendirileceği belirtilmiştir. Diğer bir deyişle karar uyarınca, deniz taşıma işi olmayan ve bu nedenle İş Kanunu kapsamına giren bir iş, “deniz işi” niteliğindeyse öncelikle DenizİşK kapsamına girip girmediğine bakılacak, kanundaki şartları karşılıyorsa DenizİşK, karşılamıyorsa İş Kanunu uygulanacaktır. Anılan kararlarda deniz işinin tanımı veya bir işin deniz işi sayılmasının şartları yer almamaktadır⁷⁷. Kanaatimizce kararlarda belirtilen örnekler esas alınarak deniz işinin denizde (veya akarsu ve göllerde) icra edilen işler olarak yorumlanması mümkündür.

(lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:26.11.2024); Yarg. 9. HD, T. 22.10.2019, E. 2016/8941, K. 2019/18634, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024); Yarg. 20. HD, T. 13.2.2020, E. 2020/91, K. 2020/691, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:05.12.2024)

⁷⁴ Yargıtay’ın emsal kararları doğrultusunda Bölge Adliye Mahkemeleri de yapılan işin deniz taşıma işi olup olmadığını değerlendirerek karar vermiştir. Ankara BAM, 29. HD, T. 17.11.2020, E. 2020/318, K. 2020/398, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:04.12.2024).

⁷⁵ Yarg. 9. HD, T. 23.5.2022, E. 2022/5424, K. 2022/6380, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 01.11.2024).

⁷⁶ Yargıtay HGK, T. 1.3.2023, E. 2022/643, K. 2023/147, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi: 05.12.2024); Yargıtay HGK, T. 1.3.2023, E. 2022/667, K. 2023/148, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:05.12.2024).

⁷⁷ Kanun koyucunun deniz taşıma işi ifadesiyle aslında geniş anlamda “deniz işi” olan işleri kanunun kapsamı dışında tutmak istediğine ilişkin bir öğreti görüşü mevcuttur. Bu görüşe göre, hükmün tarihsel ve amaçsal yorum yapılarak ve hükmün özü esas alınarak “deniz (ve hava) işlerine ilişkin özel hükümler saklıdır” şeklinde anlaşılması yerinde olur. Böylelikle tüm deniz işleri açısından, somut olayda DenizİşK şartları sağlanıyorsa, İş Kanunu’ndan önce özel hüküm olarak DenizİşK tatbik edilir. Fakat DenizİşK tatbik edilemiyorsa, hangi gemide çalıştığı fark etmeksizin tüm gemi çalışanlarının iş sözleşmelerine, TBK yerine İş Kanunu hükümlerinin tatbik edilmesi uygun olur. Bkz. Aksoy, s. 99-101.

Birçok ülkenin, şirketin ve kuruluşun otonom gemi çalışmalarına ilgi göstermesi ve büyük yatırımlar yapmasının temel nedeni; geleneksel gemilerin işletilmesinde sorunların ortaya çıkmasıdır. Gemide çalışacak mürettebat bulunmasında yaşanan sıkıntılar, insan kaynaklı deniz kazaları bu sorunların başlıcalarıdır⁷⁸. Japonya’da 2040 gibi uzak olmayan bir gelecekte yük, yolcu ve hayvan taşımacılığında kullanılan gemilerin yarısından fazlasının otonom gemi olması hedeflenmektedir⁷⁹. Bu bakımdan yakın bir gelecekte, geleneksel gemilerle yapılan yük, yolcu ve hayvan taşımacılığı işinin, niteliği değişmeksizin otonom gemiler tarafından yapılacağını söylemek yanlış olmaz. Kanaatimizce geleneksel gemilerle olduğu gibi otonom gemilerle denizde ve iç sularda yapılan yolcu, yük ve hayvan taşıma işi, İş Kanunu m. 4/1-a hükmünde düzenlenen deniz taşıma işlerindendir. Deniz taşıma işleri, İş Kanunu’nun kapsamı dışında bırakıldığından otonom gemilerle yapılan deniz taşıma işinde çalışan işçiler de bu kanunun kapsamı dışında olacaktır. Nitekim kanunun uygulanmasının istisnaları arasında deniz taşıma işleri sayılırken, bu faaliyeti gerçekleştiren işçinin fiziken denizde veya iç sularda seyrüsefer gerçekleştiren bir gemide çalışması koşulu aranmamıştır. Başka bir ifadeyle deniz taşıma işinin karada yürütülen faaliyetleri mevcuttur. Bu görüşümüzün dayanağı, deniz taşıma işinin istisnası olarak “kıyılarda veya liman ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işlerinin” kanunun kapsamına alınmasıdır. Kanun koyucu, kıyılarda veya liman ve iskelelerde, diğer bir deyişle “karada deniz taşıma işi yapan” işçiye kanunun uygulanması yönünde düzenleme yapmıştır⁸⁰.

Kanun hükmünden hareketle otonom geminin karada kurulmuş uzaktan kontrol merkezinde çalışan işçinin İş Kanunu’nun kapsamı dışında olduğu sonucuna ulaşmış olmamıza karşın, kanaatimizce bu işçinin yaptığı iş, kanun kapsamı dışında bırakılmasını gerektirir nitelikte değildir. Zira, deniz taşıma

⁷⁸ Schubert, Agnes U./Damerius, Robert/Rethfeldt, Carsten/Kurowski, Martin/Jeinsch, Torsten/Gluch, Michael: “Concepts and System Requirements for Automatic Ship Operations*”, OCEANS 2023- Limerick, Limerick, Ireland, 2023, s. 1-8; “The Nippon Foundation MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program”.

⁷⁹ “The Nippon Foundation MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program Introduced at Meeting of IMO’s Maritime Safety Committee”, <https://www.nippon-foundation.or.jp/en/news/articles/2024/20241215-106974.html>, Erişim Tarihi:15 Aralık 2024.

⁸⁰ Benzer şekilde hava taşıma işleri de kanunun kapsamı dışında bırakılırken “havacılığın bütün yer tesislerinde yürütülen işler” kapsama alınmıştır. (İş Kanunu m.4/1-a, 4/2-b) Hava taşıma işlerine ilişkin bu istisna düzenlenirken yürütülen işin niteliği belirtilmeksizin işyeri esas alındığından yer tesislerinde yapılan her türlü iş İş Kanunu kapsamındadır.

işlerinin İş Kanunu'nun uygulama alanı dışında bırakılmasının nedeni öğretide, “deniz taşıma işlerinin özellikleri ve İş Kanunu'ndaki bazı hükümlerin uygulanmasının mümkün olmaması”⁸¹; “kendine has örf ve âdeti, kuralları, özellikleri bulunması”⁸², “kara taşımacılığına göre farklı özellikleri olan bir sektör olması”⁸³ şeklinde ifade edilmiştir. Yargıtay kararlarında da benzer ifadeler yer verilmiştir⁸⁴. Bir görüşe göre, İş Kanunu'ndaki deniz taşıma işleri istisnasının temeli 08.06.1936 tarih ve 3008 sayılı mülga İş Kanunu⁸⁵’dur⁸⁶. Zira 3008 sayılı mülga İş Kanunu hazırlanırken denizcilik sektöründe çalışanların, yakın zamanda çıkartılması planlanan özel kanun hükümlerine tabi olması amaçlanmıştır⁸⁷. Oysaki karada kurulmuş olan uzaktan kontrol merkezi personelinin yürüttüğü iş nitelik olarak deniz taşıma işlerinden olmasına karşın denizde icra edilmediğinden özel kanun hükümlerine tabi olması gerekli değildir.

C. Uzaktan Kontrol Merkezinin Bulunduğu Yere Göre Deniz İş Kanunu veya Türk Borçlar Kanunu'nun Uygulanabilirliğinin Değerlendirilmesi

Deniz İş Kanunu'nun yer itibarıyla uygulama alanı gemiler⁸⁸ olmasına karşın kanunda gemi tanımı yer almaz⁸⁹. Öğretide, kanun koyucunun tanım yapmaktan kaçınma sebebinin getireceği birtakım kıstaslarla kendisini bağlamak istememesi olabileceği ileri sürülmüştür⁹⁰. Türk hukukunda mevzuatta

⁸¹ **Esener**, Turhan: İş Hukuku, Yeniden Gözden Geçirilmiş 3. Bası, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1978, s. 113; **Ulucan**, Devrim: Deniz İş Hukukuna İlişkin Temel Bilgiler, Eğitim Dizisi-3 Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1986, s. 18; **Çelik**, Nuri/**Caniklioğlu**, Nurşen/**Canbolat**, Talat/**Özkaraca**, Ercüment: İş Hukuku Dersleri, Yenilenmiş 35. Bası, Beta Yayıncılık, 2022, s. 152; **Süzek**, Sarper/**Başterzi**, Süleyman: İş Hukuku, 24. Baskı, Beta Yayıncılık, 2024, s. 225.

⁸² **Mollamahmutoğlu/Astarlı/Baysal**, s. 291.

⁸³ **Demir**, Fevzi: En Son Yargıtay Kararları Işığında İş Hukuku ve Uygulaması, 4. Baskı, İzmir, 2005, s. 59.

⁸⁴ Yargıtay HGK, T. 1.3.2023, E. 2022/643, K. 2023/147, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:05.12.2024); Yargıtay HGK, T. 1.3.2023, E. 2022/667, K. 2023/148, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:05.12.2024).

⁸⁵ RG.15.16.1936-Sayı:3330.

⁸⁶ **Aksoy**, s. 88. Hükmün tarihsel temelleri için bkz. **Aksoy**, s. 81 vd.

⁸⁷ **Aksoy**, s. 86-89.

⁸⁸ **Bedük**, Mehmet Nusret: “İş Sözleşmesinin İşçi Tarafından Feshi ve Feshin Hukuki Sonuçları”, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 27, Sayı 3, 2019, (İş Sözleşmesinin İşçi Tarafından Feshi), s. 30.

⁸⁹ **Ulucan**, s. 19; **Sevimli**, s. 45; **Bedük**, İş Sözleşmesinin İşçi Tarafından Feshi, s. 30; **Kar**, s. 185.

⁹⁰ **Öktem Songu**, Sezgi: “Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları”, LEGAL İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi, Cilt 1, Sayı 3, 2004, s. 836.

ortak bir gemi tanımı yoktur⁹¹. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu⁹², 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun⁹³ ve Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği⁹⁴’nde gemi tanımları bulunmaktadır. Her kanun düzenlediği alan açısından gemiyi tanımlamaktadır⁹⁵. DenizİŞK m.1’in gerekçesinde; “4922 sayılı *Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun kapsamına giren gemilerle, şat, mavna ve benzerleri ve bilumum araçlar ve bilhassa liman içi sefer yapan kabatör sınıfı teknelerin, tonaj bahis konusu olmaksızın*” kanun kapsamına alınması gerektiği belirtilmiştir⁹⁶. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’da gemi “*adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekte başka aletle yola çıkabilen her araç*” olarak tanımlanmıştır⁹⁷. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 3/1-2 uyarınca gemi, “*adı, tonilatosu ve kullanım amacı ne olursa olsun denizde ve iç sularda kürekte başka bir aletle yola çıkabilen araç*” ifade eder. Türk Ticaret Kanunu m. 931/1 uyarınca, tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da gemi sayılır.

Gemide yapılan çalışmanın DenizİŞK kapsamına dâhil olabilmesi için şu şartların birlikte gerçekleşmesi gerekir⁹⁸: Geminin denizde, göllerde ve akarsularda çalışması, Türk bayrağı taşıması ve yüz ve daha yukarıda grostonilatoda olması. Ayrıca kanunda bu şartlara ilişkin bazı özel durumlara yer verilmiştir. Aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamı yüz veya

⁹¹ **Demir**, İsmail: Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, Yetkin, Ankara, 2021, s. 47-48; **Helvacı**, Serap/**Muran**, Hakan: “Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, Cilt 1, Sayı 1 Haziran 2022, s. 39.

⁹² RG. 14.02.2011- Sayı: 27846.

⁹³ RG. 14.06.1946- Sayı: 6333.

⁹⁴ RG. 29.08.2024- Sayı: 32647.

⁹⁵ İlgili kanunlardaki tanımların da geçerli olacağına dair: **Ulucan**, s. 19-20; **Sevimli**, s. 45; **Yürekli**, s. 615.

⁹⁶ Deniz İş Kanunu Tasarısı II- Madde Gereççeleri, Millet Meclisi, Dönem:1, Toplantı:4, S. Sayı: 1029, https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_/d01/c043/mm_01043146ss1029.pdf, Erişim Tarihi: 17.12.2024.

⁹⁷ Kanunun Resmî Gazete’de yayımlanan ilk halinde “*Denizde kürekte başka aletle yola çıkabilen her araca, adı, tonilâtosu ve kullanma amacı ne olursa olsun «Gemi», denir.*” düzenlemesi yer almaktadır. 16.7.2008 tarih ve 5790 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (RG. 29.07.2008-Sayı:26951) ile hüküm yukarıdaki şekilde değiştirilmiştir.

⁹⁸ **Yürekli**, s. 619.

daha fazla olduğu takdirde bu gemide çalışan gemi adamları ve işverenleri hakkında DenizİşK uygulanır. İşverenin birden fazla gemisinde çalıştırdığı gemi adamı sayısının beş veya beşten fazla olması durumunda, gemilerin grostonilatoları dikkate alınmaksızın bu gemi adamlarının iş sözleşmelerine DenizİşK tatbik edilir⁹⁹. Son olarak, Cumhurbaşkanı, ekonomik ve sosyal gerekler bakımından DenizİşK kapsamı dışında kalan gemilere, gemi adamlarına ve işverenlerine kanunun kısmen veya tamamen uygulanmasına karar verebilir. (m.1 f.4)

DenizİşK m.1’de yer alan şartları taşımayan gemide çalışan işçinin iş sözleşmesi, DenizİşK uygulamasının dışındadır. Deniz taşıma işi yapan; ancak, DenizİşK kapsamına girmeyen işçinin iş sözleşmesine uygulanacak kanun konusunda iki görüş mevcuttur. Çoğunlukla kabul edilen ve isabetli görüşe göre, DenizİşK kapsamına girmeyen deniz taşıma işlerine hizmet sözleşmelerine ilişkin genel nitelikteki kanun olan TBK hükümleri tatbik edilir¹⁰⁰. Aksi görüşe göre, işçiyi koruyucu nitelikte hükümler içerdiği ve 4. maddede sayılan istisnalar dışındaki tüm iş ilişkilerine uygulanacağı belirtildiğinden bu ilişkilere İş Kanunu uygulanır¹⁰¹. Yargıtay 2023 yılına kadar kararlarında istikrarlı şekilde TBK’nin DenizİşK’ye göre genel kanun niteliğinde olduğuna hükmetmiştir¹⁰². Bununla birlikte, 2023 tarihli Hukuk Genel

⁹⁹ **Yürekli**, s. 622-23; **Bedük**, Mehmet Nusret: Deniz İş Sözleşmesi, Ekin Yayınevi, Bursa, 2012, (Deniz İş Sözleşmesi), s. 34-35; **Kar**, Deniz İş Hukuku, s. 191.

¹⁰⁰ **Sevimli**, s. 8-9; **Bedük**, Deniz İş Sözleşmesi, s. 42; **Aydınlı**, İbrahim: “4857 Sayılı İş Kanunu’nda Düzenlenen Alt İşveren Hükümlerinin Deniz Taşıma İşlerinde Uygulanıp Uygulanamayacağına Dair Yargıtay Kararının Değerlendirilmesi”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 17, Sayı 4, Ekim 2013, s. 43; **Kar**, Bektaş: “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun 854 Sayılı Deniz İş Kanunu’na Etkisi”, Journal of Istanbul University Law Faculty, Cilt 72, Sayı 2, 2014,(6098-854), s. 169; **Özer**, Hatice Duygu: “188 Sayılı ILO Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi Işığında İş Hukukunda Balıkçılık”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 24, Sayı 3, 2020, s. 86; **Çelik/Caniklioglu/Canbolat/Özkaraca**, s. 153; **Mollamahmutoğlu/Astarlı/Baysal**, s. 292; **Süzek/Başterzi**, s. 233; **Ekmekçi/Yiğit**, s. 7.

¹⁰¹ **Çenberci**, s. 177; **Aksoy**, s. 101.

¹⁰² Yarg. 22. HD, T. 21.11.2017, E. 2015/30014, K. 2017/25411(lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:08.04.2024); Yarg. 11. HD, T. 9.7.2018, E. 2016/14874, K. 2018/5012, (lexpera.com.tr, Erişim Tarihi:08.04.2024); Yarg. 9. HD, T. 10.9.2019, E. 2016/22164, K. 2019/15464, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024); Yarg. 9. HD, T. 25.11.2020, E. 2020/7479, K. 2020/16770, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 18.11.2024); “... 854 Sayılı Kanun’un özel kanun 6098 Sayılı Kanun’un genel kanun olduğu tartışmasızdır.” Yarg. 9. HD, T. 31.5.2022, E. 2022/6018, K. 2022/6890, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 01.11.2024); “İş ilişkisine dayalı bir uyumsuzlukta işçideniz taşıma işinde çalışır, ancak çalıştığı gemi Deniz İş Kanunu kapsamında kalmaz ise uyumsuzluğun Borçlar Ka-

Kurulu kararlarında, yüksek mahkeme DenizİşK'nin özel kanun; TBK'nin genel kanun olduğuna ilişkin görüşünü değiştirmiştir. Zira bu kararlarda *Çenberci*'den alıntı yapılırken yazarın “Eğer iş (deniz işi), 854 sayılı Kanun kapsamına girmekteyse bu durumda **genel kanun niteliğinde olan 4857 sayılı Kanun değil, ona göre daha özel kanun olan 854 sayılı Kanun hükümleri uygulanır**” görüşü de benimsenmiştir¹⁰³.

Deniz taşıma işi yapması nedeniyle İş Kanunu'na tabi olmayan uzaktan kontrol merkezi personelinin sözleşmesine uygulanacak kanunun tespitinde önem arz diğer husus, işyerinin bulunduğu yerdir. Zira, DenizİşK'nin uygulama alanını belirleyen temel ölçüt, işyeri olan gemidir¹⁰⁴. Mevcut projeler göz önünde tutulduğunda, uzaktan kontrol merkezi tesisinin, karada kurulması yüksek ihtimaldir. Bunun yanında, başka bir gemide, denizdeki bir platformda veya uçakta kurulabileceği de öngörülmektedir¹⁰⁵. Söz konusu tesisin karada kurulması ihtimalinde, uzaktan kontrol merkezinde çalışan işçi “gemide” çalışmadığından DenizİşK m.1 f.1 uyarınca bu kanun hükümlerine değil; DenizİşK'ye göre genel kanun olan TBK'ye tabi olur. Keza, DenizİşK m.2'de yer alan tanımlarda gemi çalışanı olmanın şartı gemide çalışmak olarak zikredildiğinden, uzaktan kontrol merkezi personelinin gemi çalışanı ve kaptan sayılması da mümkün değildir¹⁰⁶.

Uzaktan kontrol merkezinin başka bir gemide kurulması ihtimalinde, bu gemide çalışan ve otonom gemiyi izlemek ve kontrol etmekle görevli personel, DenizİşK m.1 f.1 uyarınca gemide hizmet akdiyle çalışma şartını yerine getirmiş olur. İşyeri olan ve uzaktan kontrol merkezinin kurulu bulunduğu

nunu hükümlerine göre genel mahkemede çözümleneceği açıktır.” Yarg. 20.HD, T. 22.10.2018, E. 2018/5114, K. 2018/6688, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 26.11.2024); Yarg. 3. HD, T. 1.7.2021, E. 2020/5943, K. 2021/7674, (kazanci.com.tr, Erişim Tarihi: 01.11.2024).

¹⁰³ Yargıtay HGK, T. 1.3.2023, E. 2022/643, K. 2023/147; Yargıtay HGK, T. 1.3.2023, E. 2022/667, K. 2023/148; **Çenberci**, s. 177.

¹⁰⁴ **Gökçe**, Erdal: “Deniz İş Kanunun Hukuk Sistematiği İçindeki Yeri ve Niteliği”, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt 82, Sayı 2, 2008, s. 744.

¹⁰⁵ **Sözer**, Unmanned Ships and the Law, s. 85.

¹⁰⁶ Aynı yönde: **Sözer**, Self-Steering Ships, s. 1371-1372; **Ciğer**, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan, s. 474. DenizİşK m. 2/2-b uyarınca “Bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere gemi adamı”; m. 2/2-c uyarınca “Gemiye sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekâlet eden kimseye kaptan” denir. Bu tanımlardan anlaşılacağı üzere kanun uyarınca gemi çalışanı olmanın şartı gemide çalışmaktır. Kaptan tanımında gemide çalışma şartı yer almasa da kaptanın da gemi çalışanı olduğu dikkate alınmalıdır. Bu yönde bkz. **Var Türk**, s. 182; **Ciğer**, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan, s. 473-474.

geminin operasyonlarında görev üstlenmeyen bu personel, başka bir geminin gözlem ve kontrol operasyonlarında görev alıyor olsa da kanaatimizce bu durum, DenizİŞK'nin uygulanmasına engel teşkil etmez. Söz konusu personelin iş sözleşmesinin, DenizİŞK kapsamında değerlendirilebilmesi için kanundaki diğer koşulların da yerine getirilmiş olması gerekir. Bu koşullar, uzaktan kontrol merkezinin bulunduğu geminin denizde, göllerde ve akarsularda çalışması, yüz grostonilato ve üzerinde olması (m.1 f.1) veya aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamının yüz veya üzerinde olması ya da işverenin çalıştırdığı gemi çalışanı sayısının beş veya daha fazla olmasıdır (m.1 f.2). Aynı işverene ait olan otonom gemi ve kontrol merkezi gemisi, kanundaki tonaj ve gemi çalışanı sayısının hesaplanmasında dikkate alınmalıdır. Kanundaki koşullar, geleneksel gemiler esas alınarak düzenlendiği için yeni tip gemilerin bu koşulları sağlayamaması olasılığı vardır. Uzaktan kontrol merkezinin personelinin iş sözleşmesinin DenizİŞK hükümlerine tabi olması durumunda bu kişi, kanunun 2. maddesi gereğince gemi çalışanı ve kaptan sayılabilir. Öte yandan, uzaktan kontrol merkezi personelinin kaptan olduğu varsayılırsa, ortaya çıkacak sonuçların diğer iş hukuku mevzuatıyla birlikte değerlendirilmesi gerekir¹⁰⁷.

Uzaktan kontrol merkezinin denizdeki bir platformda bulunması da ihtimal dâhilindedir. Platformların gemi niteliğinde olup olmadığı hususunda mevzuatta açık bir düzenleme yer almadığından ve Türk Ticaret Kanunu m. 931/1'de düzenlenen gemi tanımındaki “suda hareketi gerektiren amaca tahsis edilme ifadesi” müphem olduğundan öğretide denizde yer değiştirip asıl kullanım amaçları için sabitlenen platformların, bu koşulu sağlayıp sağlamadığına ilişkin farklı görüşler mevcuttur¹⁰⁸. Uzaktan kontrol merkezinin yer

¹⁰⁷ Nitekim, kaptan, DenizİŞK uyarınca aynı zamanda işveren vekilidir. 20.06.2012 tarih ve 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu (RG. 30.06.2012-Sayı:28339) m. 2 f. 2 uyarınca “işveren adına hareket eden, işin ve işyerinin yönetiminde görev alan işveren vekilleri, kanunun uygulanması bakımından işveren sayılır.” 31.05.2006 tarih ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu (G. 16.06.2006-Sayı: 26200) m.12 f.2 uyarınca “kanunda geçen işveren deyimi, işveren vekilini de kapsar.” 18/10/2012 tarih ve 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu (RG. 07.11.2012-Sayı: 28460) m. 2 f. 2 uyarınca “İşveren vekilleri, bu Kanunun uygulanması bakımından işveren sayılır.” İş hukuku mevzuatının işveren vekiline, işveren vekili veya işveren sıfatıyla yüklediği yükümlülüklerin, otonom gemiyi izleme ve kontrol etme işi gören bir operatöre kaptan sıfatı verilerek yüklenmesinin olumsuz sonuçlar doğurması muhtemeldir.

¹⁰⁸ Öğretideki görüşler için bkz. **Atamer**, Kerim: Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1, On İki Levha, İstanbul, 2017, s. 666; **Kaner**, İnci Deniz: Deniz Ticareti Hukuku I-II, Gözden Geçirilmiş 3.Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2019, s. 17-19; **Kara**, Hacı: Deniz Ticareti Hukuku, On İki Levha, İstanbul, 2020, (Deniz Ticareti Hukuku), s. 46-49; **Yetiş Şamlı**,

alması muhtemel platformun nitelikleri ve gemi sayılıp sayılmayacağı hakkında yeterli veri ve örnek proje bulunmadığından kanaatimizce varsayımda bulunmak için erkendir.

Otonom geminin uçaktaki personelce kontrol edilmesi¹⁰⁹ ihtimali yüksek maliyetler nedeniyle zayıf olsa da uçakta çalışan¹¹⁰ personele TBK hükümlerinin uygulanması gerekecektir.

SONUÇ

Otonom gemiler, insan müdahalesi olmadan veya sınırlı insan müdahalesiyle, geçişli otonomi seviyelerinde seyir yapabilen gemilerdir. Bazı durumlarda gemilere, insanlar tarafından müdahale yapılacağı ve müdahale gerekmesi de gemilerin sürekli olarak izleneceği düşünülmektedir. Mevcut projelerde söz konusu müdahale ve gözetim işi, uzaktan kontrol merkezinde yapılmaktadır. Uzaktan kontrol merkezinde geminin gözetimi, izlenmesi ve kontrolünde görev alan personelin, Türk İş Hukukuna tabi olduğu varsayımında uygulanacak kanunun tespiti, hukuki sonuçları bakımından mühimdir.

İş Kanunu m. 4/1-a hükmü uyarınca deniz taşıma işleri kanunun kapsamı dışındadır. Yargıtay kararlarında deniz taşıma işi isabetli olarak “*yolcu, hayvan veya eşyanın deniz veya iç sular üzerinden, bir noktadan diğer bir noktaya taşınması faaliyeti*” olarak tanımlanmıştır. Kanaatimizce uzaktan kontrol merkezi personelinin yaptığı iş, geleneksel gemilerle olduğu gibi denizde ve iç sularda yapılan yolcu, yük ve hayvan taşıma işi olup İş Kanunu m.4’te sayılan deniz taşıma işlerindendir. Dolayısıyla, bu personelin iş sözleşmesi İş Kanunu’nun uygulama alanı dışında kalır. Zira, kanunun uygulanmasının istisnaları arasında deniz taşıma işleri sayılırken, bu faaliyeti gerçekleştiren işçinin fiziken denizde veya iç sularda seyrüsefer gerçekleştiren bir gemide çalışması koşulu aranmamıştır. Diğer bir deyişle, deniz taşıma işinin karada yürütülen faaliyetleri mevcuttur. İş Kanunu’nda deniz taşıma işinin istisnası olarak “*kıyılarda veya liman ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işlerinin*” öngörülmesi ve kanun kapsamına alınması da deniz taşıma işlerinin karada icra

Kübra: Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması, On İki Levha, İstanbul, 2021, s. 11-17.

¹⁰⁹ Sözer, Unmanned Ships and the Law, s. 85.

¹¹⁰ Bu kişilerin bir iş sözleşmesiyle uçakta çalışıyor olması İş Kanunu m.4/1-a’da kapsam dışı bırakılan “hava taşıma işi” istisnasını da gündeme getirebilir. Ancak kanaatimizce yapılan iş, hava taşıma işi değil; deniz taşıma işi niteliğindedir. Keza hava taşıma işi “*bir havaalanından diğerine, uçaklarla yapılan insan, hayvan ve eşya taşımacılığı*” olarak tanımlanmaktadır: Mollamahmutoğlu/Astarlı/Baysal, s. 292.

edilen faaliyetlerinin de bulunduğu ilişkin görüşümüzü destekler niteliktedir. Kanun hükmünden hareketle otonom geminin karada kurulmuş uzaktan kontrol merkezinde çalışan işçinin İş Kanunu'nun kapsamı dışında olduğu sonucuna ulaşmış olmamıza karşın, kanaatimizce bu işçinin yaptığı iş, kanun kapsamı dışında bırakılmasını gerektirir nitelikte değildir. Nitekim deniz taşıma işlerinin kanun kapsamına alınmamasının nedeni denizciliğin kendine has örf ve âdeti, kuralları bulunması, İş Kanunu'nun bazı hükümlerinin deniz taşıma işlerine uygun düşmemesidir. Buna karşılık, uzaktan kontrol merkezinde yapılan işin İş Kanunu'ndan ayrılmasını gerektirir özellikleri olmadığını düşünmekteyiz.

İş Kanunu'na tabi olmayan uzaktan kontrol merkezi personeline uygulanacak kanunun tespiti önemli bir diğer mesele, çalışmanın DenizİşK kapsamına girip girmediğidir. Bir kimsenin DenizİşK kapsamına dâhil olabilmesi için, hizmet akdiyle belirli koşulları haiz bir gemide çalışması gerekir. Bu koşullar, geminin denizde, göllerde ve akarsularda çalışması, Türk bayrağı taşıması ve yüz ve daha yukarıda grostonilatoda olmasıdır. Kanunda sayılan istisnalar haricinde, bu nitelikleri taşımayan gemide yapılan iş ile gemide yapılmayan deniz taşıma işi DenizİşK kapsamında değerlendirilmez. Deniz taşıma işi yapan; ancak, DenizİşK kapsamına girmeyen işçinin iş sözleşmesine uygulanacak kanun konusunda iki görüş mevcuttur. Çoğunlukla kabul edilen ve isabetli görüşe göre, DenizİşK kapsamına girmeyen deniz taşıma işlerine hizmet sözleşmelerine ilişkin genel nitelikteki kanun olan TBK hükümleri tatbik edilir. Aksi yöndeki görüşe göre, işçiyi koruyucu nitelikte hükümler içerdiği ve 4. maddede sayılan istisnalar dışındaki tüm iş ilişkilerine uygulanacağı belirtildiğinden genel nitelikteki kanun İş Kanunu'dur. Yargıtay istikrarlı şekilde TBK'nin DenizİşK'ye göre genel kanun olduğuna karar verirken 2023 yılında Hukuk Genel Kurulu kararlarıyla görüşünü değiştirmiş ve İş Kanunu'nun DenizİşK karşısında genel kanun olduğuna ilişkin öğreti görüşünü benimsemiştir.

Uzaktan kontrol merkezi tesisinin karada kurulması ihtimalinde, uzaktan kontrol merkezinde çalışan personel, "gemide" çalışmadığından DenizİşK m.1 f.1 uyarınca bu kanun hükümlerine değil; DenizİşK'ye göre genel kanun olan TBK'ye tabi olur. DenizİşK m.2.f.2'de yer alan gemide çalışma koşulu gerçekleşmediğinden, bizim de katıldığımız görüşe göre uzaktan kontrol merkezi personelinin gemi çalışanı ve kaptan sayılması mümkün değildir.

Uzaktan kontrol merkezinin başka bir gemide kurulması ihtimalinde bu gemide çalışanlar DenizİşK m.1 f.1 uyarınca gemide bir hizmet akdiyle çalışma şartını yerine getirmiş olur. Bununla birlikte, DenizİşK'ye tabi olma-

rı için uzaktan kontrol merkezinin bulunduğu geminin yüz grostonilato ve üzerinde olması (m.1 f.1) veya aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamının yüz veya üzerinde olması ya da işverenin çalıştırdığı gemiadamı sayısının beş veya daha fazla olması (m.1 f.2) gerekir. Aynı işverene ait olan otonom gemi ve kontrol merkezi gemisi, kanundaki tonaj ve gemi çalışanı sayısının hesaplanmasında dikkate alınmalıdır. DenizİşK m.1’de sayılan koşulları gerçekleştiren işçilere bu kanun hükümleri tatbik edilir. DenizİşK hükümlerine tabi olması durumunda bu kişi, kanunun 2. maddesi gereğince gemi çalışanı ve kaptan sıfatını haiz olabilir. Ancak bu durumda diğer iş hukuku mevzuatı dikkate alınmalıdır.

Uzaktan kontrol merkezinin denizdeki bir platformda bulunması ihtimalinde, muhtemel platformun nitelikleri ve gemi sayılıp sayılmayacağı hakkında yeterli bilgi ve örnek proje bulunmadığından varsayımda bulunmak için erken olduğundan değerlendirme yapılmamıştır.

Otonom geminin uçaktaki personelce kontrol edilmesi ihtimalinde, uçakta çalışan personele TBK hükümleri uygulanacaktır.

Yapılan mevzuat ve literatür taraması ile değerlendirmeler neticesinde, geleneksel gemiler esas alınarak hazırlanan iş hukuku mevzuatının otonom gemiler için yeterli olmadığı sonucuna varılmıştır. Özellikle deniz iş hukuku bakımından yeni tip gemilerin işleyişi dikkate alınarak yeni düzenlemelerin yapılmasının daha isabetli olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Aasen**, Tina: “Plain sailing for Yara Birkeland”, <https://protect.kongsberg.com/kongsberg---the-first-electric-autonomous-ship-ever/> , Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.
- Aksoy**, Sami: “4857 Sayılı İş Kanunundaki ‘Deniz ve Hava Taşıma İşleri’ İstisnası”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, Cilt 37, Sayı 1, 2021, s. 81-115.
- Akyiğit**, Ercan: *İçtihatlı ve Açıklamalı 4857 Sayılı İş Kanunu Şerhi*, 2. Baskı, Cilt 1, Seçkin, Ankara, 2006.
- Atamer**, Kerim: *Deniz Ticareti Hukuku*, Cilt 1, On İki Levha, İstanbul, 2017.
- Aydınlı**, İbrahim: “4857 Sayılı İş Kanunu’nda Düzenlenen Alt İşveren Hükümlerinin Deniz Taşıma İşlerinde Uygulanıp Uygulanamayacağına Dair Yargıtay Kararının Değerlendirilmesi”, *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 17, Sayı 4, Ekim 2013, s. 35-52.
- Baughen**, Simon: “Who is the master now?: Regulatory and contractual challenges of unmanned vessels”, *New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century*, ed. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn, Informa Law from Routledge, 2019, s. 129-47.
- Bedük**, Mehmet Nusret: *Deniz İş Sözleşmesi*, Ekin Yayınevi, Bursa, 2012, (Deniz İş Sözleşmesi).
- Bedük**, Mehmet Nusret: “İş Sözleşmesinin İşçi Tarafından Feshi ve Feshin Hukuki Sonuçları”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 27, Sayı 3, 2019, (İş Sözleşmesinin İşçi Tarafından Feshi), s. 679-726.
- Bora Çınar**, Sevda: “Kadına Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi (CEDAW) m 2/f Işığında 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’ndaki Cinsiyetçi İfadelerin Değiştirilmesi Gerekliliği Üzerine Bir Değerlendirme”, *İstanbul Hukuk Mecmuası*, Cilt 81, Sayı 2, 2023, s. 349-376.
- Cerit Dindar**, Ceren: “Autonomous Ships: Carriage of Goods by Sea - Legal Aspects”, *International Maritime and Transportation Law Course*, Dubrovnik, Hırvatistan, 2020, <https://iuc.hr/file/1041>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

- Chwedczuk**, Michal: “Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in U.S. Admiralty and Maritime Law”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Cilt 47, Sayı 2, 2016, s. 123-170.
- Ciğer**, Selim: “Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan – TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme”, 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, ed. Sezer Ilgın ve Bülent Sözer, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2021, (Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan), s. 463-502.
- Ciğer**, Selim: “Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler Üzerine Bazı Düşünceler”, *Journal of Commercial & Intellectual Property Law (TFM) / Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, Cilt 9, Sayı 2, Aralık 2023, (Rotterdam Kuralları ve Otonom Gemiler), s. 219-231.
- Ciğer**, Selim: “Yeni Tip Gemilerin İşleyiş Esasları Bakımından Otonomi Kavramı ve IMO’nun Otonom Gemi Kategorileri Üzerine Düşünceler”, *İstanbul Hukuk Mecmuası*, Cilt 82, Sayı 4, 2024, (Otonomi Kavramı), s. 1135-1183.
- Çelik**, Nuri/**Caniklioğlu**, Nurşen/**Canbolat**, Talat/**Özkaraca**, Ercüment: *İş Hukuku Dersleri*, Yenilenmiş 35. Bası, Beta Yayıncılık, 2022.
- Çenberci**, Mustafa: *İş Kanunu Şerhi*, Altıncı Bası, Seçkin Kitabevi, Ankara, 1986.
- Demir**, Fevzi: *En Son Yargıtay Kararları Işığında İş Hukuku ve Uygulaması*, 4.Baskı, İzmir, 2005.
- Demir**, İsmail: *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, Yetkin, Ankara, 2021.
- Ece**, Nur Jale: “Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: Gzft Analizi ve Hukuki Boyutları”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Cilt 10, Sayı 2, Aralık 2018, s. 279-302.
- Ecemiş Yılmaz**, Hatice Kübra: “Otonom/İnsansız Gemilerin Hukuki Statüsü ve Türkiye Uygulamaları”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 31, Sayı 2, 2023, s. 429-60.
- Ekmekçi**, Ömer/**Yiğit**, Esra: *Bireysel İş Hukuku*, Güncellenmiş 6. Baskı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ders Kitapları Dizisi, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2024.
- Esener**, Turhan: *İş Hukuku*, Yeniden Gözden Geçirilmiş 3. Bası, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1978.
- Eşmelioğlu**, İbrahim: *Gerekçeli Açıklamalı-İçtihatlı İş Kanunları ve Mevzuatı*, Seçkin Kitabevi, Ankara, 1986.

- Gökçe**, Erdal: “Deniz İş Kanununun Hukuk Sistematiği İçindeki Yeri ve Niteliği”, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt 82, Sayı 2, 2008, s.739-758.
- Helvacı**, Serap/**Muran**, Hakan: “Mürettebatsız Gemilerin Elverişliliği”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, Cilt 1, Sayı 1 Haziran 2022, s. 31-104.
- Kaner**, İnci Deniz: Deniz Ticareti Hukuku I-II, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2019.
- Kar**, Bektaş: “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun 854 Sayılı Deniz İş Kanunu’na Etkisi”, Journal of Istanbul University Law Faculty, Cilt 72, Sayı 2, 2014,(6098-854), s. 167-176.
- Kar**, Bektaş: Deniz İş Hukuku (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ve Emsal Yargıtay kararları ile), 3. Bası, Yetkin, Ankara, (Deniz İş Hukuku), 2021.
- Kara**, Hacı: “Gemilerde Yapay Zekâ Kullanımı ve Buna Dair Hukuki Sorunlar”, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 10, Sayı 1, 2020, s. 17-51.
- Kara**, Hacı: Deniz Ticareti Hukuku, On İki Levha, İstanbul, 2020, (Deniz Ticareti Hukuku).
- Mollamahmutoglu**, Hamdi/**Astarlı**, Muhittin/**Baysal**, Ulaş: İş Hukuku, Güncellenmiş 7. Baskı, Lykeion, Ankara, 2022.
- Öktem Songu**, Sezgi: “Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları”, LEGAL İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi, Cilt 1, Sayı 3, 2004, s. 835-66.
- Özbek**, Oğuz: Açıklamalı-İçtihatlı İş Kanunu Yorum ve Uygulaması, 2. Baskı, Temel Yayınları, İstanbul, 1990.
- Özer**, Hatice Duygu: “188 Sayılı ILO Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi Işığında İş Hukukunda Balıkçılık”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 24, Sayı 3, 2020, s. 67-105.
- Ringbom**, Henrik/**Collin**, Felix: “Terminology and Concepts”, Autonomous Ships and the Law, Routledge, 2021, s.7-20.
- Rødseth**, Ørnulf Jan/ **Nordahl**, Håvard/ **Hoem**, Åsa: “Characterization of Autonomy in Merchant Ships”, 2018 OCEANS - MTS/IEEE Kobe Techno-Oceans (OTO), 2018, s. 1-7.
- Rødseth**, Ørnulf Jan; “What Will be the Role of Remote Operations Centres?”, The Journal of Ocean Technology, Cilt 19, Sayı 1, 2024, s. 1-4.

- Rødseth**, Ørnulf Jan/ **Nordahl**, Håvard: “Definition for Autonomous Merchant Ships” , Norwegian Forum for Autonomous Ships(NFAS), 10 Ekim 2017, <https://nfas.autonomous-ship.org/wp-content/uploads/2020/09/autonom-defs.pdf>, 15 Aralık 2024.
- Schubert**, Agnes U./**Damerius**, Robert/**Rethfeldt**, Carsten/**Kurowski**, Martin/**Jeinsch**, Torsten/**Gluch**, Michael: “Concepts and System Requirements for Automatic Ship Operations*”, OCEANS 2023 - Limerick, Limerick, Ireland, 2023, s. 1-8.
- Sevimli**, K. Ahmet: İş Hukukunda Kaptan, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Yayınları, İstanbul, 2001.
- Shimizu**, Etsuro: “Recent trends and issues for practical application of MASS”, ClassNK technical journal, Cilt 3, 2021, s. 1-11.
- Soyer**, Barış/**Tettenborn**, Andrew/**Leloudas**, Georgios: “Remote Controlled and Autonomous Shipping: UK Based Case Study”, 2022, SU Repository, <https://cronfa.swan.ac.uk/Record/cronfa59050>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.
- Sözer**, Bülent: “Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri”, Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar - I Sempozyumu, ed. Cüneyt Süzöl, On İki Levha Yayıncılık, 2019, s. 1-12.
- Sözer**, Bülent: “Mürettebatsız Gemiler (Self-Steering Ships)”, Sigorta Hukukunun İki Güncel Sorunu: İnsansız Araçlar - Sorumluluk ve Sağlık Sigortalarında Birden Çok Sigorta Sempozyumu, 18 Ocak 2019 İstanbul, ed. Serap Amasya, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, 61-73.
- Sözer**, Bülent: “Self-Steering Ships”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 19, Sayı 2, Aralık 2020, (Self-Steering Ships), s. 1345-1380.
- Sözer**, Bülent: “Control Centres in the Context of Unmanned Ship Operations – Their Status and Potential Liabilities”, Damages, Recoveries and Remedies in Shipping Law, ed. Barış Soyer, Informa Law from Routledge, 2024, (Control Centres), Bölüm 11.
- Sözer**, Bülent: Unmanned Ships and the Law, Taylor & Francis, 2024, (Unmanned Ships and the Law).
- Süzöl**, Sarper/**Başterzi**, Süleyman: İş Hukuku, 24. Baskı, Beta Yayıncılık, 2024.

- Tuncay**, A. Can: “931 Sayılı İş Kanununun Uygulama Alanı”, İstanbul Hukuk Mecmuası, Cilt 34, Sayı 1-4, 1968, s. 400-414.
- Ulucan**, Devrim: Deniz İş Hukukuna İlişkin Temel Bilgiler, Eğitim Dizisi-3 Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1986.
- Van Hooydonk**, Eric: “Botport law – the regulatory agenda for the transition to smart ports”, New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, ed. Barış Soyer ve Andrew Tettenborn, Informa Law from Routledge, 2019, s. 90-104.
- Var Türk**, Kübra: “Gemi Adamı ile Donatılmamış (İnsansız) Gemilerin Deniz Hukuku Boyutuyla Değerlendirilmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt 37, Sayı 1, 2021, s. 153-194.
- Yetiş Şamlı**, Kübra: Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması, On İki Levha, İstanbul, 2021.
- Yılmaz**, Fatih/Önaçan, Mehmet Bilge Kağan: “Otonom Gemi Teknolojisine Dair Gelişmeler ile Türk Denizcilik ve Gemi İnşa Sektörüne Etkileri Üzerine Nitel Bir Araştırma”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt 11, Sayı 1, 2019, s. 57-86.
- Yılmaz**, Mustafa: Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu, Yetkin, Ankara, 2022.
- Yorulmaz**, Murat/Karabulut, Kaan: “Deniz Taşımacılığında Akıllı Gemiler: Gemi Kaptanlarının Bakış Açısı”, Ekonomi İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi, Cilt 3, Sayı 1, 2020, s. 40-54.
- Yürekli**, Sabahattin: “Deniz İş Kanunu’nun Yer İtibarıyla Kapsamı”, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt IX, Sayı 1-2, 2005, s. 613-631.

Elektronik Kaynaklar

- “AAWA Position Paper: Remote and Autonomous Ships-Next Steps”, <https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/customers/marine/ship-intel/aawa-whitepaper-210616.pdf>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.
- “Detailed task”, <https://kassproject.org/en/task/task.php>, Erişim Tarihi: 19 Aralık 2024.
- “IMO takes first steps to address autonomous ships”, 25 Mayıs 2018, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/08-MSC-99-mass-scoping.aspx>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“İnsansız Deniz Araçları”, Aselsan, 23 Ağustos 2023, <https://www.aselsan.com.tr/blog/detay/387/insansiz-deniz-araclari>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“İnsansız Deniz Araçları”, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, 18 Eylül 2024, <https://tskgv.org.tr/savunmasanayiigundem/insansiz-deniz-araclari>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“İTÜ Seatech Innovators Otonom Gemi Proje Takımı”, İTÜ Denizcilik Fakültesi, <https://df.itu.edu.tr/ogrenciler/proje-takimlari/otonom-gemi-takimi>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“İTÜ’nün otonom gemi çalışması suya indi”, <https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/itunun-otonom-gemi-calismasi-suya-indi/2327457>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“KASS-Korea Autonomus Surface Ship Project- What is an Autonomous Ship?”, <https://kassproject.org/en/info/info.php>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“Limanlar, otonom gemilere hazırlanıyor”, <https://www.marinedealnews.com/limanlar-otonom-gemilere-hazirlaniyor/>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“Maritime Law for MASS”, <https://comitemaritime.org/work/mass/#>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2024.

“MUNIN-Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks”, <https://cordis.europa.eu/project/id/314286/reporting>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“MV Yara Birkeland”, <https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“Remote & Autonomous Ship Technology”, Kongsberg Maritime, <https://www.kongsberg.com/maritime/ship-types/autonomous-ships/>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2024.

“Tersan Tersanesi Ve Fjord1 As, Teslimatlar Ve Yeni Projelerle İş Birliklerini Genişletiyor.”, 29 Şubat 2024, <https://tersanshipyard.com/tr/haberler/tersan-tersanesi-ve-fjord1-as-teslimatlar-ve-yeni-projelerle-is-birliklerini-genisletiyor>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“The Nippon Foundation MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program Introduced at Meeting of IMO’s Maritime Safety Committee”, <https://www.nippon-foundation.or.jp/en/news/articles/2024/20241215-106974.html>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2024.

“The Nippon Foundation MEGURI2040 Fully Autonomous Ship Program”, <https://www.nippon-foundation.or.jp/en/what/projects/meguri2040>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“The Uncharted: Autonomous Ship Project”, <https://www.ibm.com/industries/federal/autonomous-ship>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

“What if marine automation can take waterborne transport to the next level?”, <https://aegis.autonomous-ship.org/>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

Deniz İş Kanunu Tasarısı II- Madde Gerekçeleri, Millet Meclisi, Dönem:1, Toplantı:4, S. Sayı: 1029, https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM__d01/c043/mm__01043146ss1029.pdf, Erişim Tarihi: 17.12.2024.

ILO, “Ratifications for Türkiye”, https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:11200:::P11200_INSTRUMENT_SORT:2, Erişim Tarihi: 23 Aralık 2024.

IMO, “Outcome of the Regulatory Scoping Exercise For the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (Mass)/MSC.1/Circ.1638”, 03 Haziran 2021, [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/PublishingImages/Pages/Autonomous-shipping/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20\(Secretariat\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/PublishingImages/Pages/Autonomous-shipping/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20(Secretariat).pdf), Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

STM ThinkTech, “İnsansız Hava, Deniz ve Sualtı Araçları İçin Otonom ve Yarı Otonom Gemiler”, ThinkTech, 17 Ağustos 2022, <https://thinktech.stm.com.tr/insansiz-hava-deniz-ve-sualti-araclari-icin-otonom-ve-yari-otonom-gemiler>, Erişim Tarihi: 14 Aralık 2024.

STM ThinkTech, “İnsansız Hava, Deniz ve Sualtı Araçları İçin Otonom ve Yarı Otonom Gemiler”; “Autonomous Ships: Shaping the Future of Maritime Transport”, 10 Ekim 2024, <https://www.unoks.com/en/blog/autonomous-ships-the-future-of-maritime-transport>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2024.