



## VIII. Ulaştırma ve Lojistik Ulusal Kongresi

13-14 Aralık 2024 | Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi

<https://www.ulk.ist/>



### Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarına İlişkin Yasal Düzenlemelerin Otonom Gemilerle Yapılan Taşımalara Uygulanabilirliği

#### Özet

**Meltem Deniz Güner Özbek**

Dr.,

MEF Üniversitesi

[mdozbek@gmail.com](mailto:mdozbek@gmail.com)

Yapay zekâ (AI), bilgisayarların ve makinelerin insanın öğrenmesini, anlamasını, problem çözmesini, karar vermesini, yaratıcılığını ve özerk olmasını üstlendiği bir teknolojidir. Dönüşümsel bir teknoloji olan yapay zekâ, tüm dünya üzerinde olduğu gibi denizcilik faaliyetlerinde de önemli bir etkiye sahiptir. Yara Birkeland dünyanın ilk elektrikli ve otonom konteyner gemisidir. Halihazırda dünya çapında 1.000'den fazla otonom gemi bulunmakta ve denenmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü ("International Maritime Organization") otonom gemileri, otonomi derecelerine göre dört grupta sınıflandırmaktadır. Deniz yoluyla eşya taşınmasında hem taşıyanın hem de taşıtanın görev ve sorumlulukları bulunmaktadır. Söz konusu görevlerin ihlali, taşıyanın ve/veya taşıtanın sorumlu olması sonucunu doğurabilir. Uluslararası deniz taşımalarında yer alan tarafların sorumluluğunun tespitinde çoğunlukla Konişmentolara İlişkin Bazı Hukuk Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (1924) uygulama alanına sahiptir. Türk Ticaret Kanunu'nun 5. Kitabı deniz ticaretini düzenlemektedir. Türkiye, Brüksel Sözleşmesi'ne taraf olup, Türk Ticaret Kanunu'nun navlun sözleşmesine ilişkin sorumluluk hükümleri Brüksel Konvansiyonu'na dayanmaktadır. Buna göre taşıyanın iki temel borcu vardır: Gemiyi yolculuğun başlangıcında denize elverişli halde getirmek ve yüke özen göstermek. Geleneksel gemilerin mürettebatı ile insansız gemilerin kıyı personeli veya otonom navigasyon yazılımı arasında bazı benzerlikler olsa da, geleneksel gemilerle yapılan taşımalarda yükün zarar görmesi halinde uygulanması söz konusu olan hükümlerin otonom gemilere de bütünüyle uygulanması mümkün olmadığı gibi geleneksel gemilerle yapılan taşımalarda söz konusu olmayan bazı hususlar ve riskler dolayısıyla bunlara ilişkin görev ve sorumluluklar otonom gemilerle yapılan taşımalarda söz konusu olacaktır. Teknolojik gelişmeler deniz yoluyla eşya taşımalarında görev ve



sorumlulukları büyük ölçüde etkilediği ve etkilemeye devam edeceği için yeni düzenlemelere ihtiyaç vardır ve olacaktır.

*Anahtar Kelimeler:*

*taşıma, deniz yoluyla taşıma, yapay zeka, otonom gemiler, sorumluluk*

## **Applicability of Regulations Related to the Transportation of Goods by Sea to the Transportation by Autonomous Ships**

### **Abstract**

Artificial intelligence (AI) is technology that computers and machines assume human learning, comprehension, problem solving, decision making, creativity and autonomy. As a transformational technology artificial intelligence has a significant impact on maritime activities as well as all on the world. The Yara Birkeland is the first fully electric and autonomous container ship in the world. Currently, there are over 1.000 autonomous vessels trialed over the world. International Maritime Organization (“IMO”) classifies autonomous vessels in four groups depending on degree of autonomy. In the carriage of goods by sea both carriers and shippers have duties and responsibilities. Breach of respective duties may expose to liability the carrier and/or shipper. Liability of the parties involved in the sea carriage is mostly governed by the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (1924) and its amendments. The 5th Book of the Turkish Commercial Code regulates maritime trade. Turkey is a party to the Brussel Convention; and liability provisions in terms of contract of affreightment in the Turkish Commercial Code is based on the Brussel Convention. Accordingly, the carrier has two main duties: to make the vessel seaworthy and care for cargo. Although there are some similarities between traditional manned vessel’s crew and shore-based personnel of unmanned vessels or autonomous navigation software, it is not possible to apply all existing cargo liability rules of manned vessels to unmanned vessels. Likewise, certain issues and risks may only arise in relation to carriage by autonomous vessels. Thus, as technological advent affects and will continue to affect presumed liabilities, new regulations are needed.

*Keywords:*

*shipping, artificial intelligence, autonomous vessels, liability*

