

ISSN: 2602 – 4055
e-ISSN: 2651 – 2556



DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND
MARITIME LAW

DEHUKAMDER

Yıl: 2025 – Cilt: 8 Sayı: 1
Year: 2025 – Volume: 8 Issue: 1



Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi
Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law

Yayın Sahibi / Publisher:	Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi adına Sahibi ve Genel Yayın Yönetmeni / On behalf of Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Publisher and Executive Editor Mustafa BAŞKARA
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Responsible Manager:	Mustafa BAŞKARA
Yayıncının Adı / Name of Publishing Company:	Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (Sertifika No. / <i>Certificate No.</i> 71190)
Basım ve Cilt / Printing and Volume:	Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık ve Tic. İşl. / Türkiye Diyanet Foundation Publishing Printing and Commercial Enterprise (Sertifika No. / <i>Certificate No.</i> 48058)
Basıldığı Yer / Place of Publication:	Ostim OSB Mahallesi, 1256 Cadde, No: 11, 06370, Yenimahalle / ANKARA
Basıldığı Tarih / Publication Date:	Haziran / <i>June</i> 2025
Yönetim Yeri / Place of Management:	Emek Mahallesi, 19. Sokak, No: 84, Çankaya / ANKARA Tel: 0312 212 11 89
E - posta / E - mail:	dehukamder@dehukam.org
URL:	www.dehukam.org
Yayın Dili / Published on Language:	Türkçe, İngilizce / <i>Turkish, English</i>
Yayın Türü / Type of Publication:	Bu dergi yılda iki sayı olarak yayımlanan ve TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin Hukuk Veri Tabanı'nda taranan uluslararası, hakemli bir hukuk dergisidir. / This is an international refereed law journal, published biannually, and cited in TÜBİTAK ULAKBİM TR Index Legal Database.

Dergiye yapılan atıflarda “DEHUKAMDER” kısaltması kullanılmalıdır.
For citations please use the abbreviation: “DEHUKAMDER”

DEHUKAMDER yılda iki sayı olarak yayımlanan ve TÜBİTAK ULAKBİM TR Dizin Hukuk Veri Tabanı'nda taranan hakemli bir dergidir.
DEHUKAMDER is a refereed journal, published biannually, and cited in TÜBİTAK ULAKBİM TR Index Legal Database.

Katkıda bulunmak isteyenler için iletişim bilgileri /
All correspondence concerning articles and other submissions should be addressed to:

E – posta / E - mail: dehukamder@dehukam.org

Telefon / Phone: 0 (312) 212 11 89

Posta Adresi / Postal Address:

Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi
Emek Mahallesi, 19. Sokak, No: 84, Çankaya / ANKARA
*Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law
Emek Mahallesi, 19. Sokak, No: 84, Çankaya / ANKARA*

Bu dergide yayımlanan yazılarda ileri sürülen görüşler yazarlara aittir, yayınevinin görüşlerini yansıtmamaktadır.
Articles published in this journal represent only the views of the contributors and do not reflect the views of publishing house.

Copyright © 2025

Bu derginin tüm yayın hakları Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi'ne aittir. Yayınevinin yazılı izni alınmadan eğitim ve tanıtım amaçlı kısmi alıntılar hariç olmak üzere hiçbir şekilde kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayımlanamaz.
All rights reserved. No part of this publication may be copied, reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by means, without the prior expressed permission in writing of the Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law.

Basılı ISSN: 2602 - 4055

e-ISSN: 2651 - 2556

Editörler (Editors)

Prof. Dr. İsmail DEMİR (Baş Editör/*Editor in Chief*)
Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR
Halil İbrahim AKCAN
Adnan Menderes AYDIN (İçerik Editörü/*Content Editor*)
Zeynep MİRVAN (Dil Editörü/*Language Editor*)

Editörler Kurulu (Editorial Board)

Prof. Dr. İsmail DEMİR	Ankara Üniversitesi (DEHUKAM)
Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi (DEHUKAM)
Prof. Dr. Norman A. Martínez GUTIÉRREZ	IMO International Maritime Law Institute (Director)
Prof. Dr. Daud HASSAN	Western Sydney University International Centre for Ocean Governance (Director)
Mercedes PARDO	Spanish Maritime Institute (Director)
Dr. Juan Carlos SAINZ-BORGO	University for Peace (UPEACE)
Amb. Hector Enrique Jaime CALDERON	Ambassador of El Salvador at Ankara
Leonardo de CAMARGO	Brazilian Institute for the Law of the Sea (President)
Roberto APARICIO ALVEAR	International Maritime University of Panama (Director of General Studies)

Danışma Kurulu (Advisory Board)

Prof. Dr. ADEMUNI-ODEKE	Ankara Üniversitesi (DEHUKAM)
Prof. Dr. Ahmet Samim ÜNAN	Pîrî Reis Üniversitesi
Prof. Dr. Ayşe Melda SUR	İzmir Ekonomi Üniversitesi
Prof. Dr. Çınar ÖZEN	Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. David Joseph ATTARD	IMO International Maritime Law Institute
Prof. Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT	İstanbul Ticaret Üniversitesi
Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Hasan AYRANCI	Ankara Üniversitesi
Prof. Dr. Huriye KUBİLAY	İzmir Ekonomi Üniversitesi
Prof. Dr. İbrahim KAYA	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Kemal ŞENOCAK	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Prof. Dr. Kerim ATAMER	İstanbul Gedik Üniversitesi
Prof. Dr. Nil KULA	Dokuz Eylül Üniversitesi (DEHUKAM)
Prof. Dr. Pınar AKAN	Marmara Üniversitesi
Prof. Dr. Sezer ILGIN	Pîrî Reis Üniversitesi
Prof. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY	Ankara Üniversitesi

Prof. Dr. Vasif ŐAHOĐLU
Prof. Dr. Yücel ACER

Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ
Doç. Dr. Ali İbrahim AKKUTAY

Doç. Dr. Hatice Kübra ECEMİŐ YILMAZ
Dr. Öğr. Üyesi Melisa KONFİDAN
Dr. Öğr. Üyesi Selim CİĞER

Ankara Üniversitesi
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
(DEHUKAM)
İstanbul Üniversitesi
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi
(DEHUKAM)
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
Galatasaray Üniversitesi
Süleyman Demirel Üniversitesi

DEHUKAMDER YAYIN İLKELERİ

- (1) Dergiye gönderilen yazılar başka bir yerde yayımlanmamış ya da yayımlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır. Yazılar, yayımlanmak üzere kabul edildiği takdirde, Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) (dijital / elektronik ortamlar dahil) bütün yayın haklarına sahip olur. DEHUKAM'ın izni olmaksızın başka bir yerde yayımlanamaz.
- (2) Dergiye gönderilen yazılar Yayın Etiği Komitesi (COPE / Committee on Publication Ethics) tarafından belirlenmiş rehber ilkelere uygun olmak zorundadır. Bkz: <https://publicationethics.org>.
- (3) Yazı teklifleri DergiPark Sistemi üzerinden iletilir. Derginin DergiPark adresi için bkz: <https://dergipark.org.tr/pub/dehukamder>.
- (4) Yazı teklifinde yazarlar unvanlarını, görev yaptıkları kurumları, haberleşme adreslerini, telefon numaralarını ve e-posta adreslerini bildirmelidirler.
- (5) Yazılar, dipnot ve bibliyografya hariç, 10.000 kelimeyi geçmemelidir. Yazıların başına, Türkçe ve İngilizce özetlerinin yanı sıra, Türkçe ve İngilizce başlık ve en fazla 5 adet anahtar kelime eklenir. Öz ya da abstract *Times New Roman* formatında 10 punto, en fazla 350 kelime olmalıdır.
- (6) Yazarlar tarafından gönderilen makaleler Turnitin intihal tarama programında taranmaktadır. Bu programda (bibliyografik materyaller, alıntılar ve 7 kelimedenden küçük benzerlikteki kaynaklar hariç tutulmak üzere) azami %10 benzerlik oranına sahip olan makaleler hakkında sürece devam edilebilir.
- (7) Yazı başlığının hemen altında sayfa sağına yanaştırılmış olarak yazarın unvanı ile adı soyadı belirtilmeli, soyadın sonuna bir yıldızlı dipnot konulmalıdır. Yıldızlı dipnotta ise yazarın akademik unvanı, çalışılan bölüm, fakülte, üniversite, mail adresi ve ORCID numarasına yer verilmelidir.
Örn: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı (e-posta adresi)
(ORCID ID: 0000-0000-0000-0000).
- (8) Yazılar *Microsoft Word* veya *Microsoft Word 5.1 for Macintosh* formatında hazırlanmalıdır.
- (9) Ana metin *Times New Roman* karakterinde, 11 punto, yazı aralığı 1.1 aralık, paragraf aralığı 9 nk, olacak şekilde iki yana yaslı yazılmalıdır. Dipnotu 0,5 cm içeri girintili *Times New Roman* karakterinde 9 punto, yazı aralığı 1 punto, paragraf aralığı 2 nk olmalıdır.
- (10) Metin içinde yapılan alıntılar üç satırdan az olması durumunda alıntılanan kısım “den den” içinde yazılır. Alıntılar üç satırdan fazla olması durumunda ayrı bir paragraph olarak sağdan ve soldan 1,5 cm girintili, “den den” içinde, *Times New Roman* karakterinde, 9 punto, yazı aralığı 1,1 aralık, paragraf aralığı 6 nk formatında yazılır.
- (11) Yazıda kullanılan yabancı kelimeler *italic* fontla belirtilir.
- (12) Ana metin içerisinde kelimeler zorunlu olmadıkça kısaltmadan yazılır. Kısaltma yapılması gereken hallerde kelimeler ilk kullanımında kısaltılmadan tam olarak verilmeli ve yanına parantez içinde kısaltılmış versiyonu eklenmelidir. Bundan sonraki kısımlarda ise direk kısaltılmış haliyle kullanılabilir.
- (13) Metin içerisinde başlıklar, aşağıdaki şekilde düzenlenmelidir:
I. KALIN VE TÜMÜ BÜYÜK HARF
1. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük
A. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük
a. Beyaz ve Sadece İlk Harfler Büyük
aa. Beyaz ve Sadece İlk Harfler Büyük
- (14) Dergiye gönderilen yazılarda bibliyografya ve atıflar Oxford University Standard for the Citation of Legal Authorities (OSCOLA) stiline hazırlanmalıdır. İlgili referans sisteminin son haline https://www.law.ox.ac.uk/sites/default/files/migrated/oscola_4th_edn_hart_2012.pdf aracılığıyla erişilebilir.
Bibliyografyada kaynaklara yapılacak ilk atıflar aşağıdaki verilen örnekler doğrultusunda yapılır:
Kitaplar ve kitap bölümleri için:

Nil Kula-Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık 2015).

Yücel Acer ve İbrahim Kaya, *Uluslararası Hukuk İngilizce Özetli Ders Kitabı* (12. Baskı, Seçkin Yayıncılık 2021) 209.

Kemal Şenocak, 'Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)', Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu (editörler), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık 2018) 173.

Makale, tez ve tebliğler için:

İsmail Demir, 'Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi' (2015) 31(1) BATİDER 111, 117.

Javan Herberg, 'Injunctive Relief for Wrongful Termination of Employment' (Doktora Tezi, University of Oxford 1989).

Ben McFarlane and Donal Nolan, 'Remedying Reliance: The Future Development of Promissory and Proprietary Estoppel in English Law' (Obligations III Conference, Brisbane, 2006 Temmuz).

İnternet kaynakları için:

Sarah Cole, 'Virtual Friend Fires Employee' s.e.t. 19 Kasım 2009.

<<https://www.dehukam.org/faaliyet-raporlari/>> s.e.t. 11 Haziran 2025.

Mevzuat için:

Türk Medeni Kanunu, Kanun Numarası: 4721, Kabul Tarihi: 22.11.2001, RG 08.12.2001/24607.

Uluslararası sözleşmeler için:

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Mahkeme kararları için:

11. HD, 17.11.1981, E. 1980 / 4528, K. 1981 / 4880 (Erişim Kaynağı).

İstanbul BAM 37. HD, 6.7.2018, E. 2018/426, K. 2018/1194 (Erişim Kaynağı).

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 18.12.2018, E. 2016/299, K. 2018/497 (Erişim Kaynağı).

Diğer ülkelere ait mahkeme kararları için:

Land, Island and Maritime Frontier Case (El Salvador/Honduras, Nicaragua intervening) (Application for Intervention) [1990] ICJ Rep 92.

Corr v IBC Vehicles Ltd [2008] UKHL 13, [2008] 1 AC 884.

Brown v Board of Education of Topeka, 347 US 483 (1954).

Resmi Gazete'de yayınlanan karar vb.'ne metinler için:

RG 24.07.2001/24472.

- (15) Aynı yazara ait bir esere sonraki atıflarda yazarın sadece soyadı ve akabinde virgül konularak ilgili sayfaya atıf yapılabilir. Aşağıdaki örnek bu noktada dikkate alınabilir.

¹ Ademuni-Odeke, 'Port State Control and UK Law' (1997) 28 Journal of Maritime Law and Commerce 657, 660.

⁵ Ademuni-Odeke, 662.

- (16) Aynı yazara ait birden fazla esere atıfta bulunulması halinde, eser adı hakkında hangi kısaltmanın kullanılacağı ilk atıfın sonunda parantez içinde gösterilir ve ardından aşağıdaki örnekler doğrultusunda kısaltmaya gidilir:

Kitaplar için:

¹ Gareth Jones, *Goff and Jones: The Law of Restitution* (B. 7, Sweet & Maxwell 2009) 15 (*Restitutio*).

⁵ Jones, *Restitutio*, 20.

Makale ve tebliğler için:

² Jeremy Waldron, 'The Core of the Case against Judicial Review' (2006) 115 Yale LJ 1346, 1372 ('Judicial Review').

⁷ Waldron, 'Judicial Review', 1375.

- (17) Bibliyografyada yer alacak kaynaklar, şu istisnalar hariç dipnotlardaki atıflar ile aynı biçimi alır: Yazarın soyadı adından önce gelmelidir. Buna ek olarak yazarın adı yerine adının sadece baş harfi kullanılmalı ve bu harften sonra virgül konulmalıdır.

Dipnot atfında:

Elizabeth Fisher, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007).

Bibliyografyada:

Fisher E, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007)

- (18) Kaynaklar, bibliyografyada yazar soyadına göre alfabetik sıraya göre düzenlenmelidir. Bibliyografyada aynı yazarın birden fazla eserine atıfta bulunuluyorsa, yazarın eserlerini kronolojik sırayla (en eskiden başlayarak) ve tek bir yıl içinde başlığın ilk kelimesine göre alfabetik olarak sıralanmalıdır. İlk esere yapılan atıftan sonra yazarın adı uzun çizgi ile değiştirilmelidir. Birden fazla yazara ait eserler ilk yazarın adı altında bu yazarın tek yazarlı eserlerinden sonra alfabetik olarak sıralanmalıdır. İlk yazarın birden fazla ortak yazarlı eseri varsa, ortak yazarlı eserleri ortak yazar soyadına göre alfabetik olarak sıralanmalıdır. Aynı ilk yazar ve ortak yazarın birden fazla eserine atıfta bulunuluyorsa, eserler kronolojik olarak sıralanmalı ve her seferinde ortak yazarın adını tekrarlanmalıdır.

Atamer K, '1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi', *Bilgi Toplumunda Hukuk – Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt 1* (B.1, BETA 2003) 849 ('Sınırlı Sorumluluk')

— 'Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca "Zarar Sigortaları"na Giriş' (2011) 27 BATİDER 21 ('Zarar Sigortaları')

— 'Deniz Ticareti Hukuku'na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 Aralık 2012* (B.1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 211 ('Tartışmalı İçtihatlar')

— *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt 1* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)

— ve Süzül C, Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları, (B.1, On İki Levha Yayıncılık 2013)

- (19) Editörler tarafınca, DEHUKAMDER yayın ilkelerine uygunsuzluğu tespit edilen yazılar, hakeme gönderilmeden önce, yayın ilkeleri doğrultusunda düzeltilmesi için yazara iade edilir.
- (20) Editörler tarafınca, DEHUKAMDER yayın ilkelerine uygunluğu tespit edilen yazılar en az iki hakeme gönderilir. Hakemlerden gelen raporlar doğrultusunda yazının yayımlanmasına, yazardan raporlar çerçevesince düzeltme istenmesine ya da yazının geri çevrilmesine karar verilir ve yazar en kısa sürede durumdan haberdar edilir. Hakem raporlarından birinin kabul diğerinin ret olması durumunda ise makale üçüncü bir hakeme gönderilir.
- (21) Editörler, ilgili sayıda yayımlanacak yazı yoğunluğunu dikkate alarak, hakem incelemesinden olumlu rapor almış yazıların sonraki sayılarda yayımlanmasına ya da uzunluklarını dikkate alarak yazara gönderilerek kısaltılmasına karar verebilir.
- (22) Dergide çıkan herhangi bir yazıya atıfta "DEHUKAMDER" rumuzu kullanılabilir.
- (23) Dergide yer alan tüm çeviriler bir tercüme bürosu tarafından yapılmış olup, çevirilerden yazarlar sorumlu değildir.
- (24) Dergide yer alan yazılar yazarların soyadlarına göre sıralanmıştır.

SUBMISSION AND PUBLICATION GUIDELINES

- (1) Articles submitted to the journal proceeding should not be published or submitted elsewhere for consideration. Submissions, if accepted for publication, should be copyright – owned by the Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law (DEHUKAM) (digital / electronic media included) with all its publication rights and cannot be published anywhere else without DEHUKAM’s consent.
- (2) Articles submitted to the journal must comply with the guidelines of the Committee on Publication Ethics (COPE). For more information: <https://publicationethics.org>.
- (3) Submission proposals should be sent via DergiPark. For DergiPark address of the journal see: <https://dergipark.org.tr/en/pub/dehukamder>.
- (4) In the submission proposals, the authors should state their titles, institutions they work, communication addresses, telephone numbers and e-mail addresses.
- (5) Submissions should not exceed 10,000 words, excluding footnotes and bibliography. Turkish and English abstracts as well as Turkish and English titles and maximum 5 keywords should be included at the beginning of the articles. The abstract should be prepared in *Times New Roman* characters, 10pt and it should be a maximum of 350 words.
- (6) The articles submitted by the authors is checked in the Turnitin. The process can continue for the articles with a maximum of 10% similarity rate (excluding bibliographic materials, citations and references with less than 7 words similarity) in this program.
- (7) Just below the title of the article, the title and surname of the author should be indicated, aligned to the right of the page, and a footnote with a star should be placed at the end of the surname. In the footnote with a star, the institution to which the author is affiliated, his title, e-mail address and ORCID ID address should be included.
Example: Ankara University Law Faculty, Department of Maritime Law (e-mail address) (ORCID ID: 0000-0000-0000-0000).
- (8) Submissions should be prepared in *Microsoft Word* or *Microsoft Word 5.1* for Macintosh format.
- (9) The main body of the text should be prepared in *Times New Roman* characters, 11 – point font, 1.1 line spacing, 9 pt paragraph spacing. Footnotes should be prepared with 0.5 cm indentation, *Times New Roman* characters, 9 – point font, 1 type in spacing and 2 pt paragraph spacing.
- (10) If the citations in the text are less than three lines, the quoted part is written in "...". If the quotations are more than three lines, they should be written as a separate paragraph indented 1.5 cm from the right and left, in "...", in *Times New Roman* character, 9 pt, text spacing 1.1 spacing, paragraph spacing 6 pt.
- (11) Foreign words in the article should be specified in *italic* font.
- (12) Reference to names in the main text should not be shortened unless necessary. When shortening is necessary, the name should be given as a whole and the shortened version should be added in parenthesis next to it.
- (13) Headings in the text should be arranged as follows:
I. BOLD AND ALL CAPS
1. Bold and Only Initial Letters Capitalized
A. Bold and Only Initial Letters Capitalized
a. White and Only Initial Letters Uppercase
aa. White and Only Initial Letters Uppercase
- (14) References and citations should be prepared in the Oxford University Standard for the Citation of Legal Authorities (OSCOLA) style. The final version of the relevant reference system can be accessed via https://www.law.ox.ac.uk/sites/default/files/migrated/oscola_4th_edn_hart_2012.pdf. The first references to the sources are made in accordance with the examples given below:
For books and book chapters:
Nil Kula-Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2015).

Yücel Acer and İbrahim Kaya, *Uluslararası Hukuk İngilizce Özetli Ders Kitabı* (12th edn, Seçkin Yayıncılık 2021) 209.

Kemal Şenocak, 'Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)', Samim Ünan and Emine Yazıcıoğlu (eds), *Sigorta Hukuku Sempozyumları* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2018) 173.

For the articles, theses and communiqués:

İsmail Demir, 'Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi' (2015) 31(1) BATİDER 111, 117.

Javan Herberg, 'Injunctive Relief for Wrongful Termination of Employment' (DPhil thesis, University of Oxford 1989).

Ben McFarlane and Donal Nolan, 'Remedying Reliance: The Future Development of Promissory and Proprietary Estoppel in English Law' (Obligations III conference, Brisbane, July 2006).

For internet resources:

Sarah Cole, 'Virtual Friend Fires Employee' <www.nakedlaw.com/2009/05/index.html> accessed 19 November 2009.

<<https://www.dehukam.org/faaliyet-raporlari/>> accessed 11 Haziran 2025.

For legislation:

Turkish Civil Code, Code Number: 4721, Acceptance Date: 22.11.2001, OG 08.12.2001/24607.

For international contracts:

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

For Turkish court decisions:

11. HD, 17.11.1981, E. 1980 / 4528, K. 1981 / 4880 (Access Source).

İstanbul BAM 37. HD, 6.7.2018, E. 2018/426, K. 2018/1194 (Access Source).

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 18.12.2018, E. 2016/299, K. 2018/497 (Access Source).

For court decisions of other countries:

Land, Island and Maritime Frontier Case (El Salvador/Honduras, Nicaragua intervening) (Application for Intervention) [1990] ICJ Rep 92.

Corr v IBC Vehicles Ltd [2008] UKHL 13, [2008] 1 AC 884.

Brown v Board of Education of Topeka, 347 U.S. 483 (1954).

For the texts of the decision etc. published in the Official Gazette:

OG 24.07.2001/24472.

- (15) In subsequent citations to a work by the same author, only the surname of the author and then a comma can be used to refer to the relevant page. The following example can be considered at this point.

¹Ademuni-Odeke, 'Port State Control and UK Law' (1997) 28 *Journal of Maritime Law and Commerce* 657, 660.

⁵Ademuni-Odeke, 662.

- (16) In case of citing more than one work by the same author, which abbreviation will be used about the work name is shown in parentheses at the end of the first citation and then abbreviated in line with the following examples:

For the books:

¹Gareth Jones, *Goffand Jones: The Law of Restitution* (7th edn, Sweet & Maxwell 2009) 15 (*Restitutio*).

⁵Jones, *Restitutio*, 20.

For the articles and Communiqués:

²Jeremy Waldron, 'The Core of the Case against Judicial Review' (2006) 115 *Yale LJ* 1346, 1372 ('Judicial Review').

⁷Waldron, 'Judicial Review', 1375.

- (17) The references to be included in the bibliography should take the same format as the references in the footnotes, with the following exceptions: The surname of the author must come before the name. The first letter of the author should be used instead of the full name of the author and a comma should come after the first letter of the name.

In reference to the footnote:

Elizabeth Fisher, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007).

In the bibliography:

Fisher E, *Risk Regulation and Administrative Constitutionalism* (Hart Publishing 2007)

- (18) References should be arranged in alphabetical order according to the author's surname in the bibliography. If more than one work by the same author is cited in the bibliography, the author's works should be listed in chronological order (from the oldest) and alphabetically by the first word of the title within a year. After the reference to the first work, the author's name should be replaced by a dash. Works by more than one author should be listed alphabetically under the name of the first author, after that author's works as a single author. If the first author has co-authored more than one work, the co-authored works should be listed alphabetically after the last name of the co-author. If more than one work by the same first author and co-author is cited, the works should be listed chronologically and the name of the co-author should be repeated each time.
- Atamer K, '1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi', *Bilgi Toplumunda Hukuk – Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan*, vol 1 (1st edn, BETA 2003) 849 ('Sınırlı Sorumluluk')
- 'Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca "Zarar Sigortaları"na Giriş' (2011) 27 BATİDER 21 ('Zarar Sigortaları')
- 'Deniz Ticareti Hukuku'na İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi', *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XXVI, Bildiriler- Tartışmalar, 14 December 2012* (1st edn, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 2013) 211 ('Tartışmalı İçtihatlar')
- *Deniz Ticareti Hukuku*, vol 1 (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)
- ve Süzel C, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2013)
- (19) Submissions that are found unsuitable for DEHUKAMDER publication by editors, will be returned to the author(s) for corrections and / or resubmission, before being sent to the referee.
- (20) Submissions that are found suitable for DEHUKAMDER publication by editors will be sent to at least two independent reviewers in a blind procedure. In line with the reports from the referees, it is either decided to publish the submission, or to ask the author for corrections within the framework of the reports, or to reject the submission, and the author is notified of the situation as soon as possible.
- In case one of the referee reports is accepted and the other is rejected, the article is sent to a third referee for a review.
- (21) The editors, taking into account the volume of articles to be published in the relevant issue, may decide to publish the articles which have received a satisfactory report from the referees in subsequent issues or to shorten them by the author, taking their length into consideration.
- (22) 'DEHUKAMDER' pseudonym may be used for reference to any of its published articles.
- (23) All translations included in the journal have been provided by a translation agency and the authors are not responsible for the translations.
- (24) The listing of articles in the journal will appear in the alphabetical order of the authors' last names.

DEHUKAM

ANKARA ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU
ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ

ANKARA UNIVERSITY
NATIONAL CENTER FOR THE
SEA AND MARITIME LAW

HAKKINDA

DEHUKAM, 2014/6798 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilen “Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi (TUDAS) Belgesi”nin öncelikli hedefleri arasında belirlenen *tüm dünya denizlerini ve deniz yetki alanlarımızı bilimsel olarak çok iyi tanımak, korumak, denizlerden sürdürülebilir şekilde yararlanmak amacı doğrultusunda deniz hukuku alanında araştırmacı insan gücü yetiştirme programları uygulamak* üzere Ankara Üniversitesi bünyesinde 7/1/2015 tarihinde bir uygulama ve araştırma merkezi olarak kurulmuştur.

Deniz hukuku ve siyaseti alanında bilimsel araştırmalar yapmak, bu alanda araştırmacı insan gücü kapasitesinin güçlendirilmesi ve istihdamı için araştırmacı insan gücü yetiştirme programları uygulamak, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarına danışmanlıkta bulunmak, ulusal düzeyde akademisyenleri tek çatı altında bilimsel etkinliklere yönleltmek, ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek akademik faaliyetlerle farkındalığı artırmak suretiyle Türk deniz hukuku politikalarının oluşturulmasına katkı sağlamak ve bunların uluslararası farkındalığını arttırmak amacıyla hizmet eden DEHUKAM, 7/10/2020 tarihinde, 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun kapsamına alınmak suretiyle tüzel kişiliğini haiz Ulusal Merkez statüsünü kazanmıştır. DEHUKAM deniz hukuku ve siyaseti alanında Türkiye’nin ilk ve tek ulusal merkezi olmasının yanı sıra 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun kapsamında sosyal bilimler alanında yeterli almış ilk araştırma merkezidir.

DEHUKAM deniz alanlarında Türkiye Cumhuriyeti’nin hak, temel çıkar ve menfaatleriyle ilgili olarak yürütülen görevler kapsamında mevcut veya muhtemel deniz hukuku meselelerinin hallinde, bu alanlarda mevzuat ve politika oluşturulmasında ihtiyaç duyulan desteğin sağlanmasında önemli rol oynamaktadır.

DEHUKAM bünyesinde yer alan XXX Ademuni-Odeke Deniz Hukuku Uzmanlık Kütüphanesi ile deniz hukuku ve siyaseti alanlarında çalışanlara kaynaklara erişim ve çalışma ortamı kolaylığı sağlamaktadır. Ayrıca, DEHUKAM tarafından düzenlenen bilimsel etkinlikler, yurtdışındaki kuruluşlarla yapılan ortaklaşa çalışmalar, eğitim, danışmanlık ve proje faaliyetleri ile deniz hukuku alanında yetişmiş insan gücü kapasitesinin artırılmasına önemli katkılar sunmaktadır.

E-posta: info@dehukam.org

Web: dehukam.org

Sosyal Medya Hesaplarımız: [@dehukamtr](https://www.instagram.com/dehukamtr)

DEHUKAM

ANKARA ÜNİVERSİTESİ
DENİZ HUKUKU
ULUSAL ARAŞTIRMA MERKEZİ

ANKARA UNIVERSITY
NATIONAL CENTER FOR THE
SEA AND MARITIME LAW

ABOUT

The “Türkiye National Marine Research Strategy (TUDAS) Document,” accepted by the Council of Ministers Decision No. 2014/6798, outlines among its priority objectives *the scientific understanding, conservation, and sustainable utilization of all world seas and our maritime jurisdiction areas*. In line with this aim, DEHUKAM was established on 1.7.2015 as an application and research centre within Ankara University to implement training programmes for researchers in the field of maritime law.

DEHUKAM, which serves the purpose of conducting scientific research in the field of sea and maritime law and policy, strengthening and employing research personnel capacity, implementing programs for training researchers in this field, providing consultancy to relevant public institutions and private companies, directing academics at the national level toward scientific activities under one roof, contributing to the formulation of Turkish maritime law and policies and enhancing their international visibility by increasing awareness academic activities to be carried out at national and international level, gained the status of a National Centre with legal personality by being included within the scope of the Law No. 6550 on Supporting Research Infrastructures on 7/10/2020.

DEHUKAM plays a significant role in resolving existing or potential maritime law issues within the scope of the duties carried out in relation to the rights, fundamental interests, and benefits of the Republic of Türkiye in maritime areas, and in providing the necessary support for the formulation of legislation and policies in these areas.

DEHUKAM provides access to resources and a conducive working environment for professionals in the field of maritime law and politics through the XXX Ademuni-Odeke Maritime Law Expertise Library, located in the DEHUKAM’s premises. Furthermore, the Center makes significant contributions to enhancing the capacity of trained personnel in the sea and maritime law through scientific events, collaborative efforts with international organizations, educational initiatives, consultancy services, and project activities.

E-mail: info@dehukam.org

Web: dehukam.org

Social Media Accounts: [@dehukamtr](https://www.instagram.com/dehukamtr)

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

Cilt / Volume: 8, Sayı / Issue: 1

Yıl / Year: 2025

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

Araştırma Makaleleri / Research Articles

**GÜNCEL YARGI KARARLARI IŞIĞINDA DENİZ TİCARETİ
DAVALARINA BAKMAKLA GÖREVLİ MAHKEME**

*THE JURISDICTION OF THE SPECIALISED MARITIME COURT IN THE LIGHT OF
RECENT CASE LAW*

Prof. Dr. Kerim ATAMER1

GEMİ ALACAKLISI HAKKINA UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİ

DETERMINATION OF THE APPLICABLE LAW TO MARITIME LIENS

Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ÖZGENÇ37

**TÜRK TİCARET KANUNU'NUN 1259. MADDESİ TAHTINDA YATLARDA
SİGORTA ZORUNLULUĞUNUN KAPSAMI**

*THE SCOPE OF COMPULSORY INSURANCE FOR YACHTS ACCORDING TO
ARTICLE 1259 OF THE TURKISH COMMERCIAL CODE*

*Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM
Arş. Gör. Muharrem ÖCAL105*



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Cilt: 8 / Sayı: 1 / Yıl: 2025, ss. 1-36

GÜNCEL YARGI KARARLARI IŞIĞINDA DENİZ TİCARETİ DAVALARINA BAKMAKLA GÖREVLİ MAHKEME* **

*THE JURISDICTION OF THE SPECIALISED MARITIME COURT IN THE
LIGHT OF RECENT CASE LAW*

Prof. Dr. Kerim ATAMER***

ÖZ

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununa 2004 yılında eklenen bir hüküm uyarınca “Denizcilik İhtisas Mahkemesi” (“DİM”) kurulmuştur. DİM’nin görev alanının belirlenmesinde sayısız sorun çıkmıştır. Bu sorunların giderilmesi amacıyla 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda yeni bir düzenleme yapılmıştır. Ne var ki uygulamada sorunların sürdüğü görülmektedir. Bu bildiride sorunlu alanlara örnekler verilmiş ve Kanunda yer verilen çözüm bir kez daha vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: •Denizcilik İhtisas Mahkemesi •Görev •Deniz Alacakları

ABSTRACT

A “Specialised Maritime Court” (“SMC”) was established in 2004 by way of addition of a provision to the repealed Turkish Commercial Code numbered 6762. Countless

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 23.12.2024 / Kabul Tarihi: 16.04.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1605998.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER’e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Bu bildiri, Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi tarafından T.C. Yargıtay Başkanlığı ile birlikte 12.10.2023 tarihinde düzenlenen “Denizde Cebri İcraya İlişkin Güncel Gelişmeler Kolokiyumu”na sunulmuştur. Bildiride atıf yapılan tüm yargı kararlarına son erişim tarihi: 02.12.2023.

*** İstanbul Gedik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Özel Hukuk Bölüm Başkanı ve Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı (kerim.atamer@gedik.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-9635-2841).



problems have arisen in determining the jurisdiction of the SMC. In order to solve these problems, a new provision was introduced in the Turkish Commercial Code numbered 6102. However, it is noted that the problems continue in practice. This paper gives examples of the problem areas and emphasises the solution in the Code.

Keywords: •Specialised Maritime Court •Jurisdiction •Maritime Claims

GİRİŞ

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununun¹ (“mTTK”) 4’üncü maddesine 5136 sayılı Kanun² (“5136 sayılı Kanun”) uyarınca eklenen üçüncü fıkraya dayanılarak “Denizcilik İhtisas Mahkemesi” (“DİM”) kurulmuştur. DİM’nin yargı yetkisine ilişkin olarak uygulamada çok sayıda sorun doğmuştur. Bunun üzerine 6102 sayılı yürürlükteki Türk Ticaret Kanununun³ (“TTK”) 5’inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Ancak bu düzenleme kapsamında da sorunların sürmekte olduğu görülmektedir. Bu bildiriye, güncel yargı kararları ışığında bazı sorunların ortaya konulması ve çözüm yolunun bir kez daha açıklanması amaçlanmıştır.

I. DENİZCİLİK İHTİSAS MAHKEMESİNİN KURULUŞU

DİM, 5136 sayılı Kanunun 1’inci maddesi uyarınca mTTK’nın 4’üncü maddesine eklenen üçüncü fıkra uyarınca kurulmuştur⁴. Resmî gerekçede, özetle, denizcilik alanında doğan uyuşmazlıkların süratle ve “*adaletle, deniz örf ve âdetlerine uygun ve en doğru şekilde*” sonuçlandırılabilmesi için bu adımın atıldığı bildirilmiştir⁵. Bu amaç doğrultusunda, o dönemde faaliyet gösteren

¹ (Mülga) Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6762, Kabul Tarihi: 29.06.1956, RG 09.07.1956/9353; çok sayıda değişiklikten sonraki ve ilga edilmeden önceki son güncel metni için bakınız (“bkz.”) örneğin (“örn.”) Ünal Tekinalp ve Ersin Çamoğlu, *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu ve Ticarî Mevzuat* (B. 12, Vedat Kitapçılık 2010).

² Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun, Kanun Numarası: 5136, Kabul Tarihi: 20.04.2004, RG 24.04.2004/25446. Bu Kanunun hazırlık süreci, Ulaştırma Bakanlığı Gerekçesi, Hükümet Tasarısı, TBMM Komisyonlarının Raporları ve Genel Kurul görüşmeleri için bkz. Duygu Damar, ‘Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü)’ (2002) (Deniz Hukuku Derneği tarafından yayımlanan) Deniz Hukuku Dergisi 6-7(1-4) 111.

³ Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi: 13.01.2011, RG 14.02.2011/27846; güncel metin için bkz. <www.mevzuat.gov.tr>.

⁴ Bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt: I* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2017) kenar not (“kn.”) 958 (*Deniz Ticareti I*).

⁵ Gerekçenin tamamı için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 961.



Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu tarafından DİM'nin yargı alanı belirlenmiştir⁶.

DİM için mTTK'nın 4'üncü maddesinin üçüncü fıkrasında getirilen görev alanı, “*bu Kanunun Dördüncü Kitabında yer alan deniz ticaretine ilişkin ihtilaflar*” olarak açıklanmıştır. Bu anlatımdaki bozukluk⁷ bir yana, düzenlemedeki en önemli aksaklık, mTTK'nın diğer Kitaplarında öngörülen düzenlemelerin (özellikle de Beşinci Kitabında yer alan deniz sigortalarına ilişkin kuralların) ve diğer denizcilik mevzuatına tâbi olan uyuşmazlıkların kapsam dışı bırakılmış olmasıdır⁸. Bu sebeple, DİM'nin görev alanı hususunda Yargıtay'ın çeşitli Daireleri arasında esaslı görüş ayrılıkları doğmuştur⁹. Tüm bu gelişmeler çerçevesinde, hüküm ayrıntılı bir şekilde eleştirilmiştir¹⁰.

II. TTK UYARINCA REFORM

1. Hazırlık Süreci

Yeni düzenlemenin uygulamaya getirdiği sorunlar kısa süre içinde sayısız yakınmaya yol açmıştır. Bunun üzerine, TTK'nın hazırlık çalışmalarını yürüten Komisyon¹¹ sorunu ele almıştır¹². Komisyon, çeşitli Sivil Toplum ve Meslek Kuruluşları tarafından ayrı ayrı bildirilen yakınmaları ve çözüm isteklerini değerlendirmiştir. Kapsamlı bir görüşme sürecinin sonunda da çözüm yolu üzerinde uzlaşma sağlanmıştır.

2. Kural ve Resmî Gerekeç

Bu uzlaşma çerçevesinde hüküm yeniden kaleme alınmış ve TTK Taslağının 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesine işlenmiştir. Bu hüküm, TTK Tasarısında, TBMM Adalet Komisyonunda ve Genel Kurulda bir değişikliğe uğramadan aynen şöyle kabul edilmiştir:

⁶ Bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 967.

⁷ Kanun, “ihtilafların yer aldığı” bir kaynak değildir; “ihtilafların çözümüne yönelik kuralların yer aldığı” bir kaynaktır.

⁸ Bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 971-973.

⁹ Bu konuda çok ayrıntılı bilgi ve yargı kararı için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 991-1010.

¹⁰ Bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 969-990.

¹¹ Bu Komisyon hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 778 ve devamı (“vdm.”).

¹² Bu süreç hakkında bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 1015- 1021.



“Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunca, asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı münhasıran bu Kanundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalılarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilebilir.”

Bu hükme ilişkin resmî gerekçede¹³ aynen şu açıklamaya yer verilmiştir:

“(…) Tasarı, bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, bunlardan birinin veya bir kaçının Tasarıdan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortasına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirileceklerini hükme bağlamıştır. Böyle bir görevlendirme yapılmışsa, o mahkeme veya mahkemeler başka hiçbir ticarî davaya bakmayacak, münhasıran deniz ticareti ve deniz sigortası ile ilgili davaları görecektir. 6762 sayılı Kanunun aksine, “Dördüncü Kitap” yerine “bu Kanundan ve diğer kanunlardan doğan” denilerek söz konusu mahkemenin bakacağı işler alanı amaca uygun olarak genişletilmiştir. Nitekim Limanlar Kanunu, Çevre Kanunu gibi çok sayıda başka kanunda da deniz ticaretine ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır; bu hükümlerden doğan davalara da aynı mahkemelere bakılması mahkemenin gerçek anlamda uzmanlaşmasını sağlayacağı gibi, tek bir olaydan doğan çeşitli uyuşmazlıkların (örneğin çatma, deniz kirliliği, enkaz kaldırma, sigorta) farklı mahkemelerde görülmesi gibi amaca aykırı bir sonucu da önlemiş olacaktır”.

Böylece, önceki düzenlemenin ortaya çıkarttığı sorunların, tüm ilgili paydaşların uzlaşan iradesi doğrultusunda çözümü yoluna gidilmiştir. Yeni hüküm uyarınca uzman mahkeme, bir Asliye Ticaret Mahkemesi (“ATM”) Dairesi olarak belirlenecektir¹⁴. Böylece uzman olarak görevlendirilen ATM, yalnızca TTK’nın belli bir Kitabından doğan uyuşmazlıklara değil, deniz ticareti ve deniz sigortaları alanında ortaya çıkabilecek tüm hukuk davalarına bakacaktır. Dolayısıyla; bir yandan gerçek anlamda bir uzmanlık sağlanacak ve diğer yandan da gemilere ilişkin davaların çeşitli mahkemelere dağılması önlenmiş olacaktır.

¹³ Türkiye Büyük Millet Meclisi (“TBMM”) Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, 73-74 (Gerekçe Madde 5).

¹⁴ Bu mahkeme hakkında bkz. Baki Kuru, *Medenî Usul Hukuku, El Kitabı, Cilt 1*, (B. 1, Yetkin Yayınları 2020) 71 (b), 140 (4), 238 (B); Hakan Pekcanıtez, Oğuz Atalay ve Muhammet Özkes, *Medenî Usul Hukuku, Ders Kitabı* (B. 12, On İki Levha Yayıncılık 2024) kn. 156; Ali Cem Budak ve Varol Karaaslan, *Medenî Usul Hukuku* (B. 8, Filiz Kitabevi 2024) 52 (kn. 12); L. Şanal Görgün, Levent Börü ve Mehmet Kodakoğlu, *Medenî Usul Hukuku* (B. 13, Yetkin Yayınları 2024) 35. Genel olarak ATM hakkında bkz. Ramazan Arslan, Ejder Yılmaz, Sema Taşpınar Ayvaz ve Emel Hanağası, *Medenî Usul Hukuku* (B. 10, Yetkin Yayınları 2024) 209 (II); Süha Tanrıver, *Medenî Usul Hukuku, Cilt I: Temel Kavramlar ve İlk Derece Yargılaması* (B. 6, Yetkin Yayınları 2024) 164 (1); Murat Atalı, İbrahim Ermenek ve Ersin Erdoğan, *Medenî Usul Hukuku* (B. 7, Yetkin Yayınları 2024) 148 (b).



3. Yeni Görevlendirme

TTK'nın kabulüyle birlikte uzman mahkemenin görevlendirilmesine yönelik olarak art arda tasarruflarda bulunulmuştur¹⁵. Sonuç olarak, İstanbul'da 17. ve İzmir'de 5. ATM, TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca görevlendirilmiştir.

4. Yeni Kuralın Anlamı

Yeni düzenlemede uzman mahkemenin görev alanını belirleyen “deniz ticaretine ve deniz sigortasına ilişkin hukuk davaları” ibaresinin anlamını da somutlaştırmak gerekmektedir¹⁶. Nitekim TTK bu açıdan geçerli olan kuralları açıkça bildirmiştir.

Gerçekten de, TTK'nın 4'üncü maddesinin birinci fıkrasının ilgili kısmı aynen şöyledir:

“(…) tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın;

a) Bu Kanunda,

(…) öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları (...) ticari dava (...) sayılır.”

Bu kural uyarınca “ticari dava”larda göreve ilişkin olarak kabul edilen temel hüküm, 5'inci maddenin birinci fıkrasında aynen şöyle düzenlenmiştir:

“(…) asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalara bakmakla görevlidir.”

Dolayısıyla, 4'üncü maddenin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca “Bu Kanunda öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları”na ATM'de bakılacaktır. Bu kural, 5'inci maddenin ikinci fıkrasının birinci cümlesinde şöyle tekrar edilmiştir:

“Bir yerde asliye ticaret mahkemesi varsa, (...) 4 üncü madde hükmünce ticari sayılandavalar[a] (...) asliye ticaret mahkemesinde bakılır.”

Ardından da 5'inci maddenin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca görevlendirilecek ATM'nin, “deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına” bakacağı öngörülmüştür.

Bu hükümlerin oluşturduğu zincir çerçevesinde, TTK bakımından “deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davaları”, “bu Kanunda öngörülen

¹⁵ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 1026-1029.

¹⁶ Bu konuda bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 1032-1039.



hususlardan doğan hukuk davaları”dır. TTK’da (“Bu Kanunda”) öngörülen hususların arasında, 1352’nci maddenin birinci fıkrasında 22 bent hâlinde sayılan “deniz alacakları” bulunmaktadır¹⁷. Bu alacaklar, TTK’nın 1353’üncü maddesinin birinci fıkrası uyarınca gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı ile korunmuştur. 1352’nci maddenin birinci fıkrasında 22 bent olarak düzenlenen deniz alacakları, hiç şüphesiz, TTK’nın 4’üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi kapsamında “Bu Kanunda öngörülen hususlar”dandır. Dolayısıyla, yalnızca bu alacaklara ilişkin ihtiyati haciz başvuruları değil, ayrıca bu “hususlardan doğan tüm hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri”, TTK’nın 5’inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca görevlendirilen ATM’nin görev alanına girmektedir. Bu itibarla, 1352’nci madde hem ihtiyati haciz hakkının tanındığı hâlleri sıralamakta, hem de 4’üncü maddenin birinci fıkrası ile 5’inci maddenin ilk iki fıkrası uyarınca bu mahkemelerin bakmakla görevli olduğu “bu Kanundan (...) doğan deniz ticaretine (...) ilişkin hukuk davaları” konularını da belirlemektedir.

Nitekim TTK’nın yürürlüğe girişini izleyen ilk yıllarda, Yargıtay’ın 11, 20 ve 23. Hukuk Daireleri (“HD”) tam da bu gerekçeyle kararlarını vermiştir¹⁸. Daha sonra, görevsizlik kararlarını inceleme mercii Bölge Adliye Mahkemesi (“BAM”) olunca, bu kez çok sayıda BAM ilk kararlarında yine bu gerekçeyi benimsemiştir¹⁹. Dolayısıyla somut uyuşmazlıkta TTK’nın 1352’nci maddesinin birinci fıkrasında sayılan bir deniz alacağının söz konusu olup olmadığı değerlendirilmiş; eğer deniz alacağı söz konusuysa İstanbul’da 17. ve İzmir’de 5. ATM görevli sayılmıştır. Hatta bir Uyuşmazlık Mahkemesi kararında bile bu gerekçe esas alınmıştır²⁰.

Ne var ki, aşağıda incelenecek olan daha yakın tarihli kararlarda bu sorunların yeniden gündeme geldiği görülmektedir. Deniz alacakları listesinin, aynı zamanda uzman mahkemenin görevini belirlediği gerekçesi dikkate alınmaksızın, mTTK’nın 4’üncü maddesinin üçüncü fıkrasının yürürlükte

¹⁷ Bu alacaklar hakkında ayrıntılı bilgi ve kaynakça için bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV: Deniz İcra Hukuku* (B. 2, On İki Levha Yayıncılık 2019) kn. 217 vdm. (*Deniz İcra*); Ecehan Yeşilova-Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (B. 1, Yetkin Yayınları 2023) kn. 65 vdm.; Emine Erdoğan, *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2024); ayrıca bkz. Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2023) 125 ve orada dipnot 506.

¹⁸ Çok sayıda örnek için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, kn. 152-160.

¹⁹ Örnekler için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, kn. 161-166.

²⁰ Bkz. Atamer, *Deniz İcra*, kn. 168.



olduğu dönemde benimsenen bazı görüş ve düşüncelerin yeniden ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Bu konudaki en çarpıcı örnekler aşağıda ele alınmış ve yürürlükteki TTK'nın sözü ve amacı bakımından bu yargı kararlarına katılmanın mümkün olmadığı açıklanmıştır.

5. “Denizcilik İhtisas Mahkemesi” Terimi ve “DİM” Kısaltması

Yukarıda görüldüğü gibi, TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca görevlendirilen mahkeme, bir ATM Dairesidir. Dolayısıyla mTTK'nın 4'üncü maddesinin üçüncü fıkrasında kullanılan “Denizcilik İhtisas Mahkemesi” terimi, geçerliliğini yitirmiştir. Ne var ki, bu terim, yürürlükte kaldığı kısa süre içinde öylesine yaygın bir hâle gelmiştir ki, TTK döneminde açılan davalarda avukatlar ve yargı organları tarafından hâlâ kullanılmaktadır. Gerçekten de, örneğin İstanbul 17. ATM'de açılan davalarda Mahkemenin unvanının altına parantez içinde Denizcilik İhtisas Mahkemesi diye yazılmakta, gerek bu Mahkeme, gerekse istinaf ve temyiz mercileri aynı terimi ısrarla kullanmaktadır.

Uygulamadaki bu yaygın kullanım doğrultusunda, bu çalışmada da TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca görevlendirilen mahkeme için DİM kısaltmasına yer verilmiştir. Ne var ki, yukarıda açıklandığı gibi, hukuksal niteliği itibarıyla bu mahkeme bir ATM Dairesidir.

III. GÜNCEL YARGI KARARLARINDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR

1. Deniz İş Hukuku Uyuşmazlıkları

A. Türk Bayraklı Gemilerde Çalışan Gemi Adamları

Deniz İş Hukuku'ndan kaynaklanan uyuşmazlıklar, özellikle de gemi adamlarının ücret ve diğer alacakları bakımından görevli mahkemenin belirlenmesi, en sancılı alanlardan birini oluşturmaktadır. Bu konuda gündeme gelen sorunlar ve dikkate alınması gereken çıkarlar, başka bir yayında ayrıntılı olarak incelenmiştir²¹. 28.3.2019 tarihinde Yargıtay Hukuk Genel Kurulu (“HGK”) tarafından verilen karara²² götüren yargılama süreci, sorunu en iyi şekilde örneklemektedir. Kararda, hem mTTK hem de TTK hükümleri çerçevesinde sorun tartışılmış ve sonuç olarak icra takibinin dayanağının deniz

²¹ Bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 1040-1053.

²² HGK, 28.3.2019, Esas (“E.”) 2017/2516, Karar (“K.”) 2019/360 (www.lexpera.com.tr).



iş sözleşmesi olduğu, buna karşılık TTK olmadığı, dolayısıyla Türk Bayraklı bir gemide çalışan gemi adamının ücret alacağı hakkında 854 sayılı Deniz İş Kanununun²³ (“DİK”) 46’ncı maddesinin birinci fıkrasına göre İş Mahkemesinin görevli olduğu kabul edilmiştir.

Yargıtay HGK kararında verilen bilgilere göre, alacaklı gemi adamı, muaccel ücretinin ödenmesi istemiyle 2011 yılında icra takibi yapmıştır. Borçlunun takibe itirazı üzerine de itirazın iptali davası açılmış, ancak görevsizlik kararları sebebiyle konu ancak 2019 yılında HGK tarafından ele alınabilmektedir. Dolayısıyla alacaklı gemi adamı, icra takibinden başlayarak, yalnızca görevli mahkemenin belirlenmesi için 8 yıl beklemek zorunda bırakılmıştır. HGK kararından sonra esas hakkında yapılacak yargılama ve ilamlı icra süreçleri de düşünülürse, görev uyuşmazlığı sebebiyle alacaklının ancak 10 yıl sonra tahsil hakkına kavuşabileceği görülmektedir. Bu aşamada gemi tam zıya uğramış veya sökülmiş olabilir, borçlu şirket tasfiyeye girmiş olabilir yahut alacağın tahsilini engelleyen başkaca bir engel çıkmış olabilir. Bir gemi adamını, en kutsal hakkı olan ücret alacağına kavuşması için 10 yıl süreyle bekletmek uygun değildir. Üstelik bu gecikmenin, görevli mahkemenin belirlenememesinden doğması, makul sayılamaz. Gemi adamı, tıpkı diğer tüm işçiler gibi, işveren karşısında korunması gereken kişidir. Onun alacağını korumaya çalışırken, sırf görevli mahkeme belirlenemedi diye 10 yıllık bir gecikmeye yol açılmaması gerekir.

Burada soyut olarak hukuksal yorum yöntemlerine başvurulacak olursa, gemi adamının ücret alacağı TTK’nın 1320’nci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca “gemi alacağı” ve 1352’nci maddenin birinci fıkrasının (o) bendi uyarınca “deniz alacağı” niteliğindedir. Her iki kural TTK’nın 4’üncü maddesinin birinci fıkrası kapsamında “TTK’da düzenlenen hususlar”dır ve dolayısıyla DİM’nin görev alanına girmektedir. TTK’da yer alan göreve ilişkin kurallar, Deniz İş Hukuku uyuşmazlıklarında iş mahkemelerini görevli sayan DİK’nın 46’ncı maddesinin birinci fıkrasında öngörülen düzenlemeye göre hem “temel kanun”²⁴ hem de “sonraki kanun” niteliğindedir. Ancak DİK de, Türk Bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının iş sözleşmeleri bakımından “özel kanun” niteliğini taşımaktadır. Üstelik aşağıda görüleceği gibi, Yargıtay

²³ Deniz İş Kanunu, Kanun Numarası: 854, Kabul Tarihi: 20.04.1967, RG 29.04.1967/12586; güncel metin için bkz. <www.mevzuat.gov.tr>.

²⁴ TTK’nın “temel kanun” niteliği hakkında bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 773; bu terim hakkında bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 27-28.



HGK'nın benimsediği çözüm, birçok hâlde işletilemediği için, seçenekli başka çözümler de gündeme gelmektedir.

Ne var ki, amaç, hiç şüphesiz, gemi adamını korumak olduğuna göre, böyle soyut tartışmaların içinde kaybolmadan, gemi adamını koruyan, özellikle de görevli mahkemenin belirlenmesi için 10 yıl Adliye kapısında bekletmeyen bir çözüm benimsenmelidir. Bu ilke doğrultusunda daha önce yapılan çağrımızı²⁵ tekrar ediyoruz: gemi adamlarının deniz iş sözleşmelerinden doğan alacaklarına ilişkin uyuşmazlıklarda, alacaklı serbest bırakılmalıdır; buna göre alacaklı, dilerse TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesine göre görevli mahkemeye, dilerse de DİK'nın 46'ncı maddesinin birinci fıkrası uyarınca görevli mahkemeye başvurabilmelidir. Gemi adamı, ancak böyle korunur.

B. Yabancı Bayraklı Gemide Çalışan Gemi Adamı

Önceki başlık altında incelenen sorun hakkında, geminin yabancı bayraklı olması hâlinde farklı bir çözüm benimsenmektedir. Gemi adamı Türk vatandaşı olsa bile, yabancı bayraklı bir gemide çalışıyorsa DİK ve TTK kapsamında olmadığı için, İş Mahkemesinin görevli olmadığı, dolayısıyla uyuşmazlığa Asliye Hukuk Mahkemesinde bakılacağı kabul edilmiştir²⁶. Bu içtihatlar çerçevesinde, İzmir BAM 17. HD tarafından kısa süre önce verilen kararlarda, yabancı bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının deniz iş sözleşmelerinden doğan alacakları için TTK'nın 1353'üncü maddesinin birinci fıkrası uyarınca gemi üzerinde ihtiyati haciz kararlarının bile DİM tarafından verilemeyeceği sonucuna varılmıştır²⁷.

Bu kararlarda varılan sonuçlara katılmak mümkün değildir. Yabancı bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının, alacakları sebebiyle "gemi alacaklısı hakkı"na sahip olup olmadıkları, Türkiye'deki yargılamalarda Türk Hukuku uyarınca belirlenir; bu kanunlar ihtilâfı kuralı TTK'nın 1320'nci maddesinin üçüncü fıkrasında açıkça öngörülmüştür. Dolayısıyla bu alacaklılar da aynı maddenin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca gemi alacaklısıdır. Öte yandan,

²⁵ Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 1051.

²⁶ 11. HD, 19.9.2016, E. 2016/8364, K. 201/7310; 13. HD, 29.6.2015, E. 2015/1756, K. 2015/22285. Her iki karara, İzmir BAM 17. HD, 23.6.2022, E. 2022/1124, K. 2022/1155 (www.lexpera.com.tr) kararında atıf yapılmıştır.

²⁷ İzmir BAM 17. HD, 23.6.2022, E. 2022/1124, K. 2022/1155 (www.lexpera.com.tr); İzmir BAM 17. HD, 12.10.2022, E. 2022/1566, K. 2022/1562 (www.lexpera.com.tr); İzmir BAM 17. HD, 12.10.2022, E. 2022/1568, K. 2022/1563 (www.lexpera.com.tr).



gemilerin ihtiyati haczine yönelik olarak Türkiye’de yapılan başvurular da yine Türk Hukuku’na tâbidir; bu kural da TTK’nın 1350’nci maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinde düzenlenmiştir. Dolayısıyla bu gemi adamları da aynı Kanunun 1352’nci maddesinin birinci fıkrasının (o) bendi uyarınca deniz alacağı sahibidir ve gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı ile korunmuştur. Hem gemi alacaklısı statüsü, hem de deniz alacaklısı statüsü TTK uyarınca tanınmıştır. Yukarıda açıklandığı gibi, TTK’da öngörülen hususlardan doğan ticari davalarda, tarafların tacir olup olmaması önem taşımaz. Bu itibarla, aynı zamanda gemi alacağı olan bir deniz alacağının TTK’nın 1353’üncü maddesinin birinci ve ikinci fıkraları uyarınca gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı ile korunabilmesi için, DİM tereddütsüz görevlidir. Alacaklı gemi adamına, gemi ve deniz alacakları konularında uzman mahkemeye başvuru yolunu kapatmak, onun korunması amacına bir kez daha aykırı düşecektir. Bu sebeple, yukarıda Türk Bayraklı gemiler bakımından savunulan çözümün burada da geçerli olması ve alacaklıya seçim özgürlüğünün tanınması uygun olacaktır.

C. Gemi Alacaklısı Hakkı Uyarınca Yeni Malikin Takip Edilmesi

Alacaklı gemi adamının mutlak surette İş Mahkemesine veya Asliye Hukuk Mahkemesine yönlendirilmesindeki isabetsizlik, gemi üzerindeki mülkiyet hakkının el değiştirmiş olması sebebiyle gemi alacaklısı hakkının yeni malike karşı ileri sürüldüğü hâllerde daha da belirgindir. Nitekim gemi adamı, TTK’nın 1320’nci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca gemi alacaklısı statüsünü kazanınca, bu alacağı koruyan kanuni rehin hakkı, 1321’inci maddenin beşinci fıkrası uyarınca geminin yeni malikine karşı da ileri sürülebilmektedir. İstanbul BAM 14. HD tarafından verilen iki kararda, bu hâllerde yeni malik ile alacaklı gemi adamı arasında bir iş sözleşmesi bulunmadığından, yalnızca kanuni rehin hakkı ilişkisinin kurulduğu, bu sebeple de DİM’nin görevli olduğu sonucuna varılmıştır²⁸. Bu sonuca tereddütsüz katılmak gerekmektedir. Yukarıda görüldüğü gibi, gemi adamının ücret alacağı hem gemi alacağı olarak, hem de deniz alacağı olarak TTK’da düzenlenmiştir. Dolayısıyla bu alacağa yönelik davalarda DİM görevlidir. Alacağın yalnızca gemi alacaklısı hakkı sebebiyle yeni malike karşı ileri sürüldüğü hâller ile geminin taşıdığı bayrağa göre belirlenen diğer hâller arasında bu açıdan bir ayrım gözetilmesi uygun değildir. Gemi adamının korunması amaçlandığına göre, gemi adamı mahkemenin

²⁸ İstanbul BAM 14. HD, 2.10.2019, E. 2018/1255, K. 2019/1246 (www.lexpera.com.tr); İstanbul BAM 14. HD, 10.10.2019, E. 2018/1257, K. 2019/1279 (www.lexpera.com.tr).



seçiminde özgür bırakılmalıdır ve TTK uyarınca DİM her ihtimalde görevli sayılmalıdır.

2. Eser Sözleşmesi

A. Tersane ile İşsahibi Arasındaki Uyuşmazlıklar

Gemilerin yapımı ve onarımına ilişkin sözleşmeler “eser sözleşmesi” niteliğini taşıdığından, mTTK’nın 4’üncü maddesinin üçüncü fıkrasında öngörüldüğü şekilde o Kanunun Dördüncü Kitabında “yer alan uyuşmazlık” değildi; bu sebeple Yargıtay 15. HD içtihatlarına göre bu uyuşmazlıklarda DİM görevli sayılmıyordu ve ATM’ye başvurulması gerekiyordu²⁹. TTK’nın yürürlüğe girmesiyle birlikte, mTTK’nın sözüne uygun olan bu çözümde esaslı bir değişiklik meydana gelmiştir. Yukarıda nakledildiği gibi, yeni düzenlemede DİM, TTK’dan “ve diğer kanunlardan” doğan deniz ticaretine ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilmiştir. Bu bağlamda, Borçlar Hukuku’nun eser sözleşmesine ilişkin hükümleriyle çözüme kavuşturulacak olan deniz ticareti uyuşmazlıkları da DİM’nin görev alanına alınmıştır.

Ne var ki, kısa süre önce verilen iki istinaf kararında, gemilerin yapımına veya onarımına ilişkin sözleşmelerin eser sözleşmesi niteliği taşımaları sebebiyle DİM’nin görev alanın girmedikleri sonucuna varılmıştır³⁰. Bu içtihatlar, mTTK dönemindeki hukuksal durumu yansıtmaktadır ve yeni düzenlemeye açıkça aykırıdır. TTK’nın 1352’nci maddesinin birinci fıkrasının (m) bendi uyarınca “*geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması*” hususlarından doğan istemler deniz alacağı niteliğini taşımaktadır. Dolayısıyla, yukarıda görüldüğü gibi, bu alacaklar hakkında DİM görevlidir. Nitekim Yargıtay 20. ve 23. HD de, anılan (m) bendine dayanarak bu tür alacakların DİM’nin görev alanına girdiğine karar vermiştir³¹. Aynı şekilde İstanbul BAM 37. HD tarafından da, istikrarlı ve isabetli bir şekilde, (m) bendi kapsamına giren uyuşmazlıklara DİM tarafında bakılacağı hüküm altına alınmıştır³². Bu isabetli içtihatların artık tümüyle

²⁹ Bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 1009-1010.

³⁰ İstanbul BAM 14. HD, 24.9.2020, E. 2020/1152, K. 2020/965 (www.lexpera.com.tr); İstanbul BAM 15. HD, 12.1.2022, E. 2022/27, K. 2022/46 (www.legalbank.net).

³¹ Bu içtihatlar için bkz. Atamer, *Deniz İcra*, kn. 154 (dn. 16) ve kn. 155 (dn. 17).

³² Öncelikle bkz. Atamer, *Deniz İcra*, kn. 162 (dn. 23); bu içtihat şu kararlarda sürdürülmüştür: İstanbul BAM 37. HD, 6.9.2019, E. 2019/926, K. 2019/1940 (www.sinerjimevzuat.com.tr); İstanbul BAM 37. HD, 10.9.2019, E. 2019/553, K. 2019/1978 (www.sinerjimevzuat.com.tr);



yerleşik hâle gelmesi ve bu tür uyuşmazlıklarda görevli mahkeme sorununun ortadan kalkması gerekmektedir. TTK'nın 1352'nci maddesinin birinci fıkrasının (m) bendinde öngörülen deniz alacaklarından doğan uyuşmazlıkların yargı yeri DİM'dir.

B. Tersane ile Taşeronu Arasındaki Uyuşmazlıklar

Buna karşılık, bir tersane ile alt yüklenicisi (taşeronu) arasındaki sözleşmeden doğan uyuşmazlıklar, anılan (m) bendinin kapsamına girmez. Dolayısıyla bu tür sözleşmelerden kaynaklanan davalara ATM'de bakılması gerekmektedir. Bu isabetli çözüm, yakın tarihli BAM kararlarıyla hüküm altına alınmıştır³³.

3. “Tüketici” Uyuşmazlıkları

7/11/2013 tarihli ve 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun³⁴ 83'üncü maddesinin ikinci fıkrasında yer alan düzenleme sebebiyle, “tüketici”nin taraf olduğu uyuşmazlıklarda tüketici mahkemelerinin görevli sayılması ihtimalinin bulunduğu daha önce işaret edilmiş ve bu çözümün sakıncaları ifade edilmişti³⁵. Gerçekten de, kısa süre önce bu yönde bir karar verilmiştir. Buna göre, denizyoluyla eşya taşıma (navlun) sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlıkta, denizaşırı taşınan ev eşyasının malikinin tacir olmaması hâlinde, bu eşyanın teslimine ilişkin davaya tüketici mahkemesinde bakılacağı hüküm altına alınmıştır³⁶. Anılan 83'üncü maddenin ikinci fıkrasında öngörülen kural sebebiyle bu çözüm muhtemelen tartışılmayacaktır. Ne var ki, deniz ticareti alanında uzman mahkeme dururken, aynı alanda hiçbir birikimi bulunmayan bir mahkemenin görevli sayılması, hukuk politikası açısından sorgulanmalıdır. Söz gelimi TTK m. 1256 ilâ 1271'de düzenlenen sorumluluk rejiminden veya TTK m. 1328 uyarınca uygulanacak sınırlı sorumluluk rejiminden kaynaklanan uyuşmazlıkları, bu alanda uzmanlaşmış ve tecrübeli mahkemenin yerine, bu konularda hiçbir tecrübesi olmayan mahkemeye emanet

İstanbul BAM 37. HD, 5.11.2019, E. 2019/1220, K. 2019/2523 (www.lexpera.com.tr);
İstanbul BAM 37. HD, 6.11.2019, E. 2019/1221, K. 2019/2537 (www.lexpera.com.tr);
İstanbul BAM 37. HD, 6.12.2019, E. 2019/1656, K. 2019/2861 (www.lexpera.com.tr);
İstanbul BAM 37. HD, 19.12.2019, E. 2019/1731, K. 2019/2988
(www.sinerjimevzuat.com.tr).

³³ İstanbul BAM 37. HD, 10.9.2019, E. 2019/550, K. 2019/1985 (www.sinerjimevzuat.com.tr);
İstanbul BAM 45. HD, 28.4.2021, E. 2021/153, K. 2021/455 (www.lexpera.com.tr).

³⁴ Güncel metin için bkz. www.mevzuat.gov.tr.

³⁵ Bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 1054.

³⁶ İzmir BAM 6. HD, 22.6.2023, E. 2023/774, K. 2023/1216 (www.lexpera.com.tr).



etmek pek de arzu edilecek bir çözüm değildir. Ancak yürürlükteki 83'üncü maddenin ikinci fıkrası karşısında hâlen çözüm ne yazık ki bu yöndedir.

4. Denizaşırı Satış Sözleşmeleri

Bazı ilk derece mahkemeleri tarafından, denizaşırı satış sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda bile DİM'nin görevli olacağına dair kararlar verilmiştir³⁷. Bu kararlar istinaf başvuruları üzerine, haklı olarak bozulmuştur. Gerçekten de, satıcı ile alıcı arasında kurulan denizaşırı satış sözleşmesinin ifası kapsamında yükün gemiyle taşınması, bu sözleşmeyi TTK'nın 1352'nci maddesinin birinci fıkrası kapsamında bir deniz alacağı hâline getirmez. Satıcıyla alıcının karşılıklı istemleri, denizaşırı satış sözleşmesine dayanır, yoksa bir deniz alacağına değil. Nitekim bir istinaf kararında, denizaşırı satış sözleşmesine konu olan eşyadaki ayıptan kaynaklanan tazminat istemine ATM'de bakılacağına karar verilmiştir³⁸. Aynı şekilde, bir başka istinaf kararında, denizaşırı satış sözleşmesinden doğan semen alacağının tahsili davasının da yine ATM'de görüleceği hüküm altına alınmıştır³⁹. Bu kararlar, yukarıda yaptığımız açıklamalar uyarınca yerindedir.

5. Denizyolu Taşınması İçeren Karma Taşıma ve CMR

TTK'nın 902 ilâ 905 inci maddelerinde “değişik tür araçlar ile taşıma” düzenlenmiştir. Bu taşıma sözleşmesi için kısaca “karma taşıma”, “multimodal taşıma” veya “kombine taşıma” terimleri de kullanılmaktadır. Çalışmamızda “karma taşıma” ibaresinin kullanılması tercih edilmiştir.

Bir karma taşıma sözleşmesi, kısmen denizyoluyla yapılacak bir taşımayı da içeriyorsa, böyle bir sözleşmeden doğabilecek uyuşmazlıklara hangi mahkemede bakılacağı ilginç bir sorundur. Bu sorun, aslında karayoluyla taşıma sözleşmelerini düzenleyen CMR'nin⁴⁰ 2 nci maddesinin birinci fıkrası kapsamında yapılan taşımalar bakımından da gündeme gelmektedir. Eğer denizyoluyla taşımayı da içeren bir parkur için bir tek karma taşıma sözleşmesi yapılmışsa, böyle bir sözleşmeden doğan uyuşmazlıklara, özellikle de yük

³⁷ Bkz. aşağıda dn. 38 ve 39'da anılan istinaf kararlarında bozulan yerel mahkeme kararları.

³⁸ İstanbul BAM 13. HD, 17.11.2022, E. 2022/1325, K. 2022/1689 (www.lexpera.com.tr).

³⁹ İstanbul BAM 43. HD, 4.11.2021, E. 2021/1205, K. 2021/1301 (www.lexpera.com.tr).

⁴⁰ Bu kısaltmayla anılan Milletlerarası Sözleşmenin İngilizce orijinal başlığı şöyledir: *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*; Türkçe resmî çeviride şu başlık kullanılmıştır: Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi. Resmî metinler, çeviriler ve ayrıntılı şerh için bkz. Hakan Karan, Özgenur Kara ve İzel Varan, *CMR Şerhi* (B. 2, Yetkin Yayınları 2020).



zararına veya gecikmesine dayanan tazminat davalarına hangi mahkemede bakılacaktır? Kısa süre önce verilen istinaf kararlarında, bu konuya ilişkin olarak görüş ayrılıkları saptanmaktadır.

Gerçekten de, bazı istinaf kararlarında, karma taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklara, bu sözleşme denizyolu kesidini içerse bile, ATM'de bakılacağına karar verilmiştir⁴¹. Buna karşılık, diğer bazı kararlarda aynı konuda DİM'nin görevli olduğu sonucuna varılmıştır⁴².

Burada öncelikle TTK'nın 903'üncü maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinde açıklanan çözüme bakılmalıdır. Buna göre, zararın denizyoluyla taşıma kesidinde meydana geldiği saptanmışsa, Deniz Ticareti Hukukuna özgü kurallar uygulama alanı bulacaktır. Dolayısıyla bu seçenekte DİM'nin de görevli sayılması gerekmektedir.

Ancak zararın meydana geldiği taşıma kesidi bilinmiyorsa ve bu sebeple 902'nci maddenin birinci fıkrasına uygun olarak TTK'nın Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısımları uygulansa bile, DİM'nin görevli sayılması uygun olacaktır. Nitekim zararın hangi taşıma kesidinde meydana geldiğine yönelik inceleme, esas hakkındaki yargılamada yapılacaktır. Aksi sabit oluncaya kadar, zararın denizyoluyla taşıma sırasında meydana gelmiş olabileceği kabul edilecektir. Bu aşamada da DİM görevli sayılacaktır. Zararın deniz taşıması kesidinde meydana gelmediği anlaşılırsa veya hangi taşıma kesidinde doğduğu belirlenemezse, dosyanın görevsizlik kararı verilerek ATM'ye gönderilmesi gereksiz bir zaman kaybına yol açacaktır; onun yerine, usul ekonomisi kuralı gereğince DİM'nin yargılamayı sonuçlandırması daha uygun bir çözüm olacaktır.

6. Finansal Kiralama Sözleşmesi

Kısa süre önce verilen bir istinaf kararında, bir gemiye ilişkin finansal kiralama sözleşmesinden doğan bakiye kira isteminin “deniz alacağı” olmadığı sonucuna varılmıştır⁴³. Oysa bu sonuca katılmak mümkün değildir. TTK'nın 1352'nci maddesinin birinci fıkrasının (f) bendi uyarınca “(...) *geminin (...) kiralınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme*”den doğan istem deniz alacağı niteliğindedir. Bu bentte geçen “her türlü sözleşme” ibaresinin kapsamına

⁴¹ İstanbul BAM 12. HD, 24.1.2019, E. 2018/2427, K. 2019/90 (www.sinerjimevzuat.com.tr); İstanbul BAM 37. HD, 8.6.2020, E. 2020/237, K. 2020/1218 (www.lexpera.com.tr).

⁴² İstanbul BAM 13. HD, 22.5.2019, E. 2019/189, K. 2019/788 (www.sinerjimevzuat.com.tr); İstanbul BAM 14. HD, 13.6.2019, E. 2018/1310, K. 2019/825 (www.lexpera.com.tr).

⁴³ İstanbul BAM 44. HD, 25.3.2021, E. 2021/320, K. 2021/348 (www.lexpera.com.tr).



finansal kiralama sözleşmeleri de girmektedir⁴⁴. Nitekim her iki kira sözleşmesine göre de zilyetlik kiracıya bırakılmaktadır; dolayısıyla bu açıdan sözleşmelerin arasında bir fark yoktur. Fark, kira bedellerinin miktarında ve sözleşme süresi sonunda geminin iadesi veya mülkiyetinin nakli noktalarında ortaya çıkmaktadır. Bu itibarla, finansal kiralama sözleşmelerini (f) bendinin kapsamı dışında bırakmak için herhangi bir sebep yoktur.

Şu hâlde, gemilerin finansal kiralınmasına yönelik sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar da DİM'nin görev alanına girmektedir.

7. DİM Kurulmayan Yerlerde Görevli ATM

Yakın tarihli istinaf kararlarında gündeme gelen diğer bir ilginç sorun, mTTK dönemine dayanmaktadır. Nitekim mTTK'nın 4'üncü maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca kurulan DİM henüz görevdeyken, o dönemde faaliyet gösteren Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu 24.3.2005 tarihli ve 188 sayılı Kararı vermiştir⁴⁵ ("188 sayılı Karar"). Bu Kararın 18'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre, DİM kurulmayan ve birden fazla ATM bulunan yerlerde, DİM'nin görev alanına giren uyuşmazlıklara 1. ATM tarafından bakılacaktır. TTK yürürlüğe girdikten sonra, yukarıda görüldüğü gibi, böyle bir görevlendirme yapılmamıştır; ancak 188 sayılı Kararın yürürlükten kaldırıldığına dair yeni bir karar da verilmemiştir.

Kısa süre önce Mersin, Ankara ve Kocaeli'nde DİM'nin görev alanına giren davalar kendilerine gelen ATM'ler, bu davalarda 188 sayılı Karara dayanarak 1. ATM'ye görevsizlik kararı vermiştir. Tüm bu davalarda bu kez de 1. ATM'ler, 188 sayılı Kararın yürürlükten kalktığı gerekçesiyle görevsizlik kararı verince, dosyalar BAM'lara intikal etmiştir. Adana BAM 14. HD ve Ankara BAM 20. HD tarafından verilen kararlarda, TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca DİM'nin bir ATM Dairesi olarak kurulduğu, dolayısıyla 188 sayılı Kararın uygulanmasına olanak kalmadığı, bu sebeple de DİM kurulmayan yerlerde her ATM'nin önüne gelen deniz ticareti ve deniz sigortasına ilişkin hukuk davasına bakacağı hüküm altına alınmıştır⁴⁶. Buna

⁴⁴ Atamer, *Deniz İcra*, kn. 275; Yeşilova-Aras, kn. 85.

⁴⁵ Bu Karar hakkında bilgi ve Kararın 18'inci maddesinin ikinci fıkrasının tam metni için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, kn. 967.

⁴⁶ Adana BAM 14. HD, 15.12.2022, E. 2022/2093, K. 2022/408 (www.lexpera.com.tr); Adana BAM 14. HD, 3.4.2023, E. 2023/96, K. 2023/322 (www.lexpera.com.tr); Adana BAM 14. HD,



karşılıklı Sakarya BAM 7. HD tam aksi yönde bir karar vermiş, TTK'daki görev hükmünün mTTK'da yer alan kuralın devamı niteliğinde olmasından ötürü 188 sayılı Kararın hâlen yürürlükte olduğuna, dolayısıyla DİM kurulmayan yerlerde, deniz ticareti ve deniz sigortasına ilişkin hukuk davalarına 1. ATM tarafından bakılacağına hükmetmiştir⁴⁷.

Yüksek Mahkemeler arasındaki bu görüş ayrılığı, uygulama açısından son derece sakıncalıdır. Sırf bu görüş ayrılığı sebebiyle, görevsizlik kararlarının ve buna bağlı gecikmelerle belirsizliklerin süreceği anlaşılmaktadır. TTK'da DİM'nin statüsü tümüyle yeniden düzenlendiği için, 188 sayılı Kararın bir hükmünün kalmadığını kabul etmek gerekmektedir. Ancak söz konusu görüş ayrılığının giderilebilmesi için şüphesiz en doğru çözüm, 188 sayılı Kararın yürürlükten kaldırıldığına ilişkin olarak Hâkimler ve Savcılar Kurulu tarafından açıkça yeni bir kararın yayımlanmasıdır.

SONUÇ

TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde öngörülen uzman mahkeme, mTTK'nın 4'üncü maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca getirilen düzenlemeden kaynaklanan sorunları gidermek amacıyla kaleme alınmıştır. Yeni düzenleme yapılırken, TTK Taslağını hazırlayan Komisyon ve denizcilik sektörünün çok sayıda paydaşı uzlaşma içinde bir çözüm getirmiştir. Bu çözüm, TTK'nın somut hükümlerinde ve resmî gerekçesinde açıkça ortaya konmuştur. Görevsizlik kararları sebebiyle yargılamaların 10 yıla kadar uzayabildiğine ilişkin bir karara yukarıda yer verilmiştir. Böylesine gecikmeler, yargıya duyulan güveni sarsmakta ve adil yargılanma hakkını ihlâl etmektedir. Bu tür sakıncaların önlenmesi için, TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde öngörülen kuralın, açık sözüne ve amacına uygun bir şekilde yorumlanıp uygulanması gerekmektedir. Buna göre, TTK'nın 1352'nci maddesinin birinci fıkrasında öngörülen "deniz alacakları"na ilişkin hukuk davaları, her ihtimalde TTK'nın 5'inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca görevlendirilen mahkemenin görev alanı kapsamına girmektedir.

4.4.2023, E. 2023/308, K. 2023/329 (www.lexpera.com.tr); Ankara BAM 20. HD, 3.11.2022, E. 2022/1861, K. 2022/1404 (www.lexpera.com.tr).

⁴⁷ Sakarya BAM 7. HD, 28.11.2022, E. 2022/2296, K. 2022/2095 (www.lexpera.com.tr).

**KAYNAKÇA**

- Arslan R, Yılmaz E, Taşpınar-Ayvaz S ve Hanağası E, *Medenî Usul Hukuku* (B. 10, Yetkin Yayınları 2024)
- Atalı M, Ermenek İ ve Erdoğan E, *Medenî Usûl Hukuku* (B. 7, Yetkin Yayınları 2024)
- Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt: 1* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2017) (*Deniz Ticareti I*)
- *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV: Deniz İcra Hukuku* (B. 2, On İki Levha Yayıncılık 2019) (*Deniz İcra*)
- Budak AC ve Karaaslan V, *Medenî Usul Hukuku* (B. 8, Filiz Kitabevi 2024)
- Damar D, ‘Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü)’ (2002) (Deniz Hukuku Derneği tarafından yayımlanan) *Deniz Hukuku Dergisi* 6-7(1-4) 111
- Erdoğan E, *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2024)
- Görgün LŞ, Börü L ve Kodakoğlu M, *Medenî Usûl Hukuku* (B. 13, Yetkin Yayınları 2024)
- Karan H, Kara Ö ve Varan İ, *CMR Şerhi* (B. 2, Yetkin Yayınları 2020)
- Kuru B, *Medenî Usul Hukuku, El Kitabı, Cilt 1*, (B. 1, Yetkin Yayınları 2020)
- Pekcanıtez H, Atalay O ve Özekes M, *Medenî Usûl Hukuku, Ders Kitabı* (B. 12, On İki Levha Yayıncılık 2024)
- Tanrıver S, *Medenî Usûl Hukuku, Cilt I: Temel Kavramlar ve İlk Derece Yargılaması* (B. 6, Yetkin Yayınları 2024)
- Tekinalp Ü ve Çamoğlu E, *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu ve Ticarî Mevzuat*, (B. 12, Vedat Kitapçılık 2010)
- Yeşilova-Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Hacı Kararının İnfazı “Arrest”* (B. 1, Yetkin Yayınları 2023)
- Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Hacı* (B. 1, On İki Levha Yayıncılık 2023)



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: 1 / Year: 2025, pp. 1-36

-Çeviri / Translation-

THE JURISDICTION OF THE SPECIALISED MARITIME COURT IN THE LIGHT OF RECENT CASE LAW* **

*GÜNCEL YARGI KARARLARI IŞIĞINDA DENİZ TİCARETİ DAVALARINA
BAKMAKLA GÖREVLİ MAHKEME*

Prof. Kerim ATAMER***

ABSTRACT

A “Specialised Maritime Court” (“SMC”) was established in 2004 by way of addition of a provision to the repealed Turkish Commercial Code numbered 6762. Countless problems have arisen in determining the jurisdiction of the SMC. To solve these problems, a new provision was introduced in the Turkish Commercial Code numbered 6102. However, it is noted that the problems continue in practice. This paper gives examples of the problem areas and emphasises the solution in the Code.

Keywords: •Specialised Maritime Court •Jurisdiction •Maritime Claims

* Research Article, Received: 23.12.2024 / Accepted: 16.04.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1605998.

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** This paper was presented at the “Colloquium on Recent Developments in Maritime Enforcement” organised by the Ankara University National Centre for the Sea and Maritime Law in cooperation with the Turkish Supreme Court of Appeals on 12/10/2023. Last access date of all judicial rulings cited in the paper: 02/12/2023.

*** Head of the Department of Civil Law and Head of the Department of Maritime Law at the Faculty of Law, Istanbul Gedik University (kerim.atamer@gedik.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-9635-2841).

**ÖZET**

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununa 2004 yılında eklenen bir hüküm uyarınca “Denizcilik İhtisas Mahkemesi” (“DİM”) kurulmuştur. DİM’nin görev alanının belirlenmesinde sayısız sorun çıkmıştır. Bu sorunların giderilmesi amacıyla 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda yeni bir düzenleme yapılmıştır. Ne var ki uygulamada sorunların sürdüğü görülmektedir. Bu bildiriye sorunlu alanlara örnekler verilmiş ve Kanunda yer verilen çözüm bir kez daha vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: •Denizcilik İhtisas Mahkemesi •Görev •Deniz Alacakları

INTRODUCTION

Based on the third paragraph appended to Article 4 of the repealed Turkish Commercial Code No. 6762¹ (“TCC”) pursuant to the Act No. 5136² (“Act No. 5136”), a “Specialised Maritime Court” (“SMC”) was constituted. Many practical problems have arisen regarding the jurisdiction of the SMC. Upon this, a new regulation was introduced in the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the applicable Turkish Commercial Code No. 6102³ (“TCC”). Nevertheless, it appears that problems persist despite this recent regulation. This paper aims to set forth some of the problems based on the recent judicial rulings and explain the solution path once again.

I. CONSTITUTION OF THE SPECIALISED MARITIME COURT

The SMC was constituted pursuant to the third paragraph appended to Article 4 of the repealed TCC pursuant to Article 1 of the Act No. 5136⁴. The formal drafting reasons, in summary, state that this action has been implemented to resolve conflicts emerging in the maritime sector swiftly and ‘*in alignment with*

¹ (Repealed) Turkish Commercial Code, Law no: 6762, Adopted on: 29/06/1956, OG 09/07/1956-9353; for the last updated text after several amendments and before its repeal, see (‘see’) e.g. (‘eg.’) Ünal Tekinalp and Ersin Çamoğlu, *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu ve Ticarî Mevzuat* (12th edn, Vedat Kitapçılık 2010).

² Act on the Amendment of Certain Provisions of the Turkish Commercial Code, Act No: 5136, Adopted on: 20/04/2004, OJ: 24/04/2004-25446. For the preparatory process of this Act, the preamble of the Ministry of Transport, the ministerial bill, the reports of the committees of the Grand National Assembly of Turkey, and the deliberations of the General Assembly, see Duygu Damar, *Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü)* (2002) (published by the Maritime Law Association) *Deniz Hukuku Dergisi* 6-7(1-4) 111.

³ Turkish Commercial Code, Law no: 6102, Adopted on: 13/01/2011, OJ: 14/02/2011-27846; For the latest text, see: www.mevzuat.gov.tr.

⁴ See Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Vol: I* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2017) margin note (“mn.”) 958 (*Deniz Ticareti I*).



*fairness, maritime customs and traditions, as well as in the most precise manner*⁵. Accordingly, the jurisdiction of the SMC was established by the High Council of Judges and Prosecutors that was functioning as at that time⁶.

The jurisdiction of the SMC under the third paragraph of Article 4 of the repealed TCC is described as “*disputes related to maritime trade in the Fourth Book of this Law*”. Notwithstanding the wording flaw⁷, the major problem in the regulation lies in the exclusion of the regulations stipulated in the other Books of the repealed TCC (especially the rules on marine insurance in the Fifth Book), as well as the disputes governed by other maritime statutes⁸. Therefore, fundamental disagreements have surfaced among the different Chambers of the Supreme Court regarding the jurisdiction of the SMC⁹. Against this background, the provision has been extensively criticised¹⁰.

II. REFORM AS PER THE TCC

1. Preparatory Process

The practical problems brought about by the new regulation led to countless complaints shortly after its implementation. Thereupon, the Commission¹¹, which was involved in the preparatory studies for the TCC, took up the problem¹². The Commission assessed the complaints and requests for solutions submitted separately by different non-governmental organisations and professional associations. Subsequent to an extensive deliberative process, they agreed on a solution.

⁵ For the full preamble, see. Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 961.

⁶ See Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 967.

⁷ The Code shall not serve as a source that ‘contains the disputes’; rather, it is a source that ‘contains the rules for the settlement of the disputes’.

⁸ See Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 971-973.

⁹ For detailed information and judicial rulings on this subject, see Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 991-1010.

¹⁰ See Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 969-990.

¹¹ For detailed information on this Commission, see Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 778 et sequens (“et seq.”).

¹² For this process, see Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 1015- 1021.



2. Rule and Formal Drafting Reasons

The provision has been reworded based on this agreement and incorporated into the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the Draft TCC. This provision was adopted in the Draft TCC, the Justice Commission of the TGNA and the General Assembly exactly as follows without further amendment:

“In instances where multiple commercial courts of first instance are designated to hear commercial matters within a jurisdiction, the Supreme Board of Judges and Public Prosecutors may, contingent upon the prevailing business conditions, designate one or more of these courts to exclusively hear civil cases pertaining to maritime trade and marine insurance, arising out of this Act and other Acts.”

The formal drafting reasons¹³ to this provision read as follows:

“(…) The Draft statutes provide that in instances where multiple commercial courts of first instance are designated to hear commercial matters within a jurisdiction, one or more of these courts of jurisdiction shall be designated to hear civil cases pertaining to maritime trade and marine insurance, arising out of the Draft and other Acts. If so designated, said court(s) shall refrain from hearing any other commercial cases and shall exclusively hear cases pertaining to maritime trade and marine insurance. Unlike the Act No. 6762, the scope of the matters to be heard by such a court has been broadened in alignment with its intended purpose by substituting “Book Four” with “arising out of this Act and other Acts.” Indeed, there exist several regulations governing maritime trade in many other legal frameworks, such as the Act on Ports, the Environmental Act, etc.; hearing the cases arising from these provisions before the same courts will not only facilitate the specialization of the court literally but will also avoid a consequence against the purpose such as hearing several disputes arising from a single incident (e.g., collision, marine pollution, shipwreck removal, insurance) before different courts.”

Thus, the problems brought about by the preceding regulation have been resolved according to the unanimous will of all relevant stakeholders. Under the new provision, the specialised court shall be designated as a Chamber of the Commercial Court of First Instance (“CCFI”)¹⁴. Thus, the CCFI designated as a

¹³ Grand National Assembly of Türkiye (“GNAT”) Period: 23, Legislative Year: 2, Ordinal No: 96, 73-74 (Drafting Reasons to Article 5).

¹⁴ About this court, see Baki Kuru, *Medenî Usul Hukuku, El Kitabı, Vol. 1*, (1st edn, Yetkin Yayınları, 2020) 71 (b), 140 (4), 238 (B); Hakan Pekcanitez, Oğuz Atalay and Muhammet Özekes, *Medenî Usûl Hukuku, Textbook* (12th edn, On İki Levha Yayıncılık, 2024) mn. 156; Ali Cem Budak and Varol Karaaslan, *Medenî Usul Hukuku* (8th edn, Filiz Kitabevi, 2024) 52 (mn. 12); L. Şanal Görgün, Levent Börü and Mehmet Kodakoğlu, *Medenî Usûl Hukuku* (13th edn, Yetkin Yayınları, 2024) 35. About the CCFI in general, See Ramazan Arslan, Ejder



specialist shall not only hear disputes arising out of a given Book of the TCC but also all civil cases that may arise pertaining to maritime trade and marine insurance. Therefore, there will be a literal specialisation, and on the other hand, the cases pertaining to vessels will be prevented from being allocated to different courts.

3. New Designation

Upon the adoption of the TCC, successive acts have been taken for the designation of the specialised court jurisdiction¹⁵. Consequently, the 17th CCFI in Istanbul and the 5th CCFI in Izmir were designated as per the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC.

4. Meaning of the New Rule

It is also necessary to concretise the meaning of the phrase “*civil cases pertaining to maritime trade and marine insurance*,” which sets out the jurisdiction of the specialised court in the new regulation¹⁶. Indeed, the TCC clearly sets forth the applicable rules thereof.

In fact, the pertinent part of the first paragraph of Article 4 of the TCC reads as follows:

“(…) regardless of whether the parties are merchants or not;
a) (…)*civil cases arising out of the matters stipulated in this Act* (…)*shall be deemed* (…)*as* (…)*commercial cases.*
”

As per this rule, the basic provision adopted with respect to the jurisdiction in “commercial cases” has been regulated in the first paragraph of Article 5 as follows:

“(…) the commercial court of first instance shall have jurisdiction to hear all commercial cases.”

Yılmaz, Sema Taşpınar Ayvaz and Emel Hanağası, *Medenî Usul Hukuku* (10th edn, Yetkin Yayınları, 2024) 209 (II); Süha Tanrıver, *Medenî Usûl Hukuku, Vol I: Temel Kavramlar ve İlk Derece Yargılaması* (6th edn, Yetkin Yayınları, 2024) 164 (1); Murat Atalı, İbrahim Ermenek and Ersin Erdoğan, *Medenî Usûl Hukuku* (7th edn, Yetkin Yayınları, 2024) 148 (b).

¹⁵ For detailed information on this matter, see Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 1026-1029.

¹⁶ See Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 1032-1039.



Accordingly, as per subparagraph (a) of the first paragraph of Article 4, “civil cases arising out of the matters stipulated in this Act” shall be heard before the CCFI. The first sentence of the second paragraph of Article 5 restates this rule as follows:

“If there is a commercial court of first instance in a place, the commercial court of first instance shall hear the cases (...) which are deemed to be commercial[a] as per the provision of Article 4 (...).”

Subsequently, the law stipulates that the CCFI designated in accordance with the second sentence of the second paragraph of Article 5 shall hear “*civil cases related to maritime trade and marine insurances*”.

Based on the framework established by these provisions, “civil cases pertaining to maritime trade and marine insurance” are “civil cases arising out of the matters stipulated in this Act” as per the TCC. The matters stipulated in the TCC (“this Act”) cover “maritime claims,” listed under 22 subparagraphs in the first paragraph of Article 1352¹⁷. These claims are secured by the right of arrest concerning the vessel, in accordance with the provisions set forth in the first paragraph of Article 1353 of the TCC. Maritime claims, regulated in 22 subparagraphs in the first paragraph of Article 1352, are no doubt among the “matters stipulated in this Act” under subparagraph (a) of the first paragraph of Article 4 of the TCC. Therefore, not only arrest proceedings for these claims, but also “all civil cases and ex parte judicial proceedings arising out of these matters” lie under the jurisdiction of the CCFI designated pursuant to the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC. As such, Article 1352 not only lists the cases in which the right of arrest is recognised but also sets forth “the civil cases pertaining to maritime trade (...) arising from this Act (...), to which these courts of jurisdiction are designated to hear pursuant to the first paragraph of Article 4 and the first two paragraphs of Article 5.

Hence, in the initial years following the enactment of the TCC, the 11th, 20th and 23rd Civil Chambers (“CC”) of the Supreme Court issued their rulings in

¹⁷ For detailed information and references on these claims, see Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku, Vol IV: Deniz İcra Hukuku* (2nd edn, On İki Levha Yayıncılık 2019) nn. 217 et seq. (*Deniz İcra*); Ecehan Yeşilova-Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (1st edn, Yetkin Yayınları, 2023) nn. 65 et seq.; Emine Erdoğan, *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2024); see also Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık 2023) 125 and fn. 506 therein.



accordance with these drafting reasons¹⁸. Afterwards, when the Regional Court of Appeal (“RCA”) took jurisdiction to review the rulings on lack of jurisdiction, many RCAs again adopted the same reasoning in their preliminary rulings¹⁹. Consequently, the Courts assessed the presence of a maritime claim as listed in the first paragraph of Article 1352 of the TCC in the substantive dispute, and if such a claim exists, the 17th CCFI in Istanbul and the 5th CCFI in Izmir were deemed to have jurisdiction. Even one ruling issued by the Court of Jurisdictional Disputes was predicated upon this reasoning²⁰.

Nevertheless, more recent rulings, which will be analysed below, appear to have brought these issues back to the agenda. Notwithstanding the reasoning that the list of maritime claims also delineates the jurisdiction of the specialised court, it appears that some of the views and opinions held during the period when the third paragraph of Article 4 of the TCC was in force have re-emerged. The following discussion presents the most notable examples, elucidating the impossibility of agreeing with these judicial rulings based on the wording and purpose of the TCC.

5. The Term “Specialised Maritime Court” and Its Abbreviation “SMC”

As shown above, the court of jurisdiction designated as per the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC refers to a Chamber of CCFI. Therefore, the term “Specialised Maritime Court” referred to in the third paragraph of Article 4 of the rTCC is no longer valid. Nonetheless, this term has proliferated rapidly within a brief timeframe, resulting in its ongoing use by legal practitioners and judicial bodies in cases filed during the TCC period. Indeed, for example, for the cases filed before the Istanbul 17th CCFI, the Specialised Maritime Court appears in parentheses under the name of the Court, and this Court, as well as the appellate and appeal tribunals, persistently employ the same term.

Based on this extensive use in practice, this study also refers to the court of jurisdiction designated pursuant to the second sentence of the second paragraph

¹⁸ For many examples, see Atamer, *Deniz İcra*, mn. 152-160.

¹⁹ For example, see Atamer, *Deniz İcra*, mn. 161- 166.

²⁰ See Atamer, *Deniz İcra*, mn. 168.



of Article 5 of the TCC as SMC. Nevertheless, as previously explained, this court is classified as a Chamber of the CCFI by virtue of its legal nature.

III. PROBLEMS FACED IN CURRENT CASE LAW

1. Disputes in Maritime Labour Law

A. Seafarers Working on Turkish Flagged Vessels

Disputes arising from Maritime Labour Law, in particular the designation of the court of jurisdiction for wages and other claims by seafarers, represent one of the most troublesome issues. Another publication has discussed the outstanding issues and considerations raised therein in detail²¹. On 28/03/2019, the judicial process leading to the ruling issued by the Civil General Assembly of the Supreme Court (“CGA”)²² exemplifies the issue in the best way. The ruling discusses the issue under both the provisions of the rTCC and the TCC and as a result held that the maritime labour contract is the basis of the enforcement proceedings, not the TCC, and therefore, the Labour Court shall have jurisdiction over the wage claims of the seafarer working on a Turkish flagged vessel in accordance with the first paragraph of Article 46 of the Maritime Labour Act No. 854²³ (“MLL”).

According to the information provided in the ruling of the Court, the creditor seafarer initiated enforcement proceedings in 2011 for the payment of his due wages. Upon the debtor’s objection to the enforcement proceedings, an action seeking to annul the objection was launched; however, due to the lack of jurisdiction rulings, the case could only be adjudicated finally by the Supreme Court in 2019. Therefore, the creditor seafarer was forced to spend 8 years waiting only for the designation of the court of jurisdiction, starting from the enforcement proceedings. Given the proceedings to be held for the collection of the debt after the ruling of the CGA and the process of execution of an enforcement order, it appears that the creditor’s entitlement to collect the claims may be delayed for a period of 10 years due to jurisdictional conflicts. At this stage, the vessel may have been wrecked or totally dismantled, the debtor

²¹ See Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 1040-1053.

²² General Assembly of Civil Chambers, 28/03/2019, Docket (“D.”) 2017/2516, Order (“O.”) 2019/360 (www.lexpera.com.tr).

²³ Maritime Labour Act, Actno: 854, Adopted on: 20/04/1967, OJ: 29/04/1967-12586; For the latest text, see www.mevzuat.gov.tr.



company may have gone into liquidation, or there may have been some other impediment to the collection of the claim. It is fundamentally unjust to compel a seafarer to endure a decade-long delay to collect his wage claim—the most sacred right of a seafarer. Moreover, it is unreasonable for this delay to arise from the inability to designate the court with jurisdiction. Like all other workers, seafarers necessitate safeguarding from their employers. In the pursuit of safeguarding his claim, a delay of 10 years should not be imposed simply due to the failure to designate the court with jurisdiction.

In this case, if we resort to legal exegesis methods from an intangible standpoint, the seafarer’s wage claim represents a “claim on the vessel” pursuant to subparagraph (a) of the first paragraph of Article 1320 of the TCC and a “maritime claim”, as described by subparagraph (o) of the first paragraph of Article 1352 of the TCC. Both rules are “matters regulated under the TCC” as per the first paragraph of Article 4 of the TCC and therefore lie under the jurisdiction of the SMC. The rules on jurisdiction under the TCC are both “basic law”²⁴ and “later law,” and ought to have priority over the regulation stipulated in the first paragraph of Article 46 of the SMC, wherein the labour courts have jurisdiction over disputes under maritime labour law. However, the SMC has the nature of a “special law” with respect to the labour contracts of seafarers working on Turkish-flagged vessels. Moreover, as will be discussed below, since the solution adopted by the CGA of the Supreme Court is not applicable in many cases, alternative solutions have also been put forth for consideration.

Nevertheless, since the objective is undoubtedly safeguarding the seafarer, it is imperative that a practical solution be implemented—one that avoids prolonged and intangible discussions and effectively safeguards the seafarer; in particular, a solution should be pursued that prevents the seafarer from enduring a decade-long wait at the courthouse for the designation of the court with jurisdiction. Based on this principle, we reiterate our earlier call²⁵: For disputes pertaining to the claims of seafarers arising from maritime labour contracts, the creditor should be set free; accordingly, the creditor should be able to resort to the court with jurisdiction pursuant to the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC, or alternatively, the court with jurisdiction as outlined in

²⁴ About the “fundamental law” nature of the TCC, see Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 773; about this term, see Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 27-28.

²⁵ Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 1051.



the first paragraph of Article 46 of the SMC. Such an approach is the only way to safeguard the seafarer.

B. Seafarer Working on a Foreign-Flagged Vessels

An alternative has been adopted for the issue discussed under the preceding section if the vessel is registered under a foreign flag. Even if the seafarer holds Turkish citizenship, if he works on a foreign-flagged vessel, it has been recognised that the Labour Court shall no longer have jurisdiction over the dispute, as it lies beyond the jurisdiction of the SMC and the TCC, and therefore the dispute shall be heard by the Civil Court of First Instance²⁶. Pursuant to this case law, the recent rulings issued by the 17th CC of Izmir RCA have concluded that even arrest orders on the vessel under the first paragraph of Article 1353 of the TCC for claims arising from maritime labour contracts of seafarers working on foreign-flagged vessels shall not be heard by the SMC²⁷.

It is not possible to agree with the conclusions drawn in these rulings. The entitlement of seafarers working on foreign-flagged vessels to a “maritime lien” for their claims shall be determined by Turkish law in the trials held in Türkiye; the third paragraph of Article 1320 of the TCC explicitly stipulates this rule on conflict of laws. Therefore, these creditors are also the creditors of the vessel pursuant to subparagraph (a) of the first paragraph of the same article. On the other hand, the applications lodged in Turkey for the arrest of vessels are also governed by Turkish law; the first sentence of the first paragraph of Article 1350 of the TCC regulates this rule. Consequently, these seafarers qualify as beneficiaries of maritime claims in accordance with subparagraph (o) of the first paragraph of Article 1352 of the same Act and are entitled to the right to arrest the vessel. The TCC recognises both the status of a maritime lienor and the status of a maritime creditor. As previously explained, it is not relevant whether the parties are merchants or not in commercial cases arising from the matters stipulated in the TCC. As such, the SMC shall unquestionably have jurisdiction to safeguard a maritime claim, as it is also a vessel claim, with the right of arrest on the vessel pursuant to the first and second paragraphs of Article 1353 of the TCC. It would once again contradict the purpose of safeguarding the creditor

²⁶ 11th CC, 19/09/2016, D. 2016/8364, O. 201/7310; 13th CC, 29/06/2015, D. 2015/1756, O. 2015/22285. Both orders were referred to in the order of İzmir RCA 17th CC, 23/06/2022, D. 2022/1124, O. 2022/1155 (www.lexpera.com.tr).

²⁷ İzmir RCA 17th CC, 23/06/2022, D. 2022/1124, O. 2022/1155 (www.lexpera.com.tr); İzmir RCA 17th CC, 12/10/2022, D. 2022/1566, O. 2022/1562 (www.lexpera.com.tr); İzmir RCA 17th CC, 12/10/2022, D. 2022/1568, O. 2022/1563 (www.lexpera.com.tr).



seafarer to shut the way for their resort to the court specialised in vessel and maritime claims. Therefore, it would be appropriate that the solution advocated for Turkish-flagged vessels above should also prevail here, and the creditor should be afforded the autonomy to select.

C. Pursuit of the New Owner under a Maritime Lien

The inconsistency in referring the creditor seafarer to either the Labour Court or the Civil Court of First Instance becomes even more explicit in cases where the rights of the maritime line holder are asserted against the new shipowner due to the transfer of the ownership in the vessel. Indeed, when the seafarer attains the status of a lien holder as per subparagraph (a) of the first paragraph of Article 1320 of the TCC, that maritime lien that safeguards such claim may also be asserted against the new shipowner as per the fifth paragraph of Article 1321 of the TCC. Two rulings issued by the 14th CC of the Istanbul RCA concluded that since no employment contract exists between the new shipowner and the creditor seafarer in such cases, only a maritime lien is established, and therefore, jurisdiction is conferred on the SMC²⁸. It is imperative to concur with this conclusion unequivocally. As shown above, the claim for the seafarer's wages is regulated under the TCC both as a maritime lien and as a maritime claim. Consequently, the SMC shall have jurisdiction in cases pertaining to such claims. It would be inappropriate to draw a distinction between cases where the claim is asserted against the new shipowner solely based on the right of a maritime lien and other cases determined according to the flag of the vessel thereof. Since the protection of the seafarer is intended, it is imperative that seafarers are afforded the autonomy to select the appropriate court, and the SMC should be deemed to have jurisdiction in all cases under the TCC.

2. Contract of Work

A. Disputes between the Shipyard and the Shipowner

Since the contracts for the building and repair of vessels qualify as “contracts of work,” they were not “disputes included” in the Fourth Book of that Act, as stipulated in the third paragraph of Article 4 of the rTCC; therefore, according to the case law of the 15th CC of the Supreme Court of Appeals, the SMC was

²⁸ Istanbul RCA 14th CC, 02/10/2019, D. 2018/1255, O. 2019/1246 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 14th CC, 10/10/2019, D. 2018/1257, O. 2019/1279 (www.lexpera.com.tr).



not deemed to have jurisdiction over these disputes, necessitating recourse to the CCFI²⁹. The enactment of the TCC brought about a fundamental change to this solution, which conformed to the wording of the rTCC. As quoted above, the new regulation designates the SMC to hear civil cases pertaining to maritime trade arising out of the TCC and “other Acts”. Against the background, disputes pertaining to maritime trade, which would have been settled by the provisions of the Code of Obligations on the contract of work, have also been placed under the jurisdiction of the SMC.

Nevertheless, two recent appellate rulings have concluded that contracts for the building or repair of vessels do not lie under the jurisdiction of the SMC, as they are contracts of work³⁰. These judgements mirror the legal status under the rTCC and clearly violate the new regulation. As per subparagraph (m) of the first paragraph of Article 1352 of the TCC, claims arising from the “*building, rebuilding, repair, equipping, or modification of the qualifications of the vessel*” shall be considered as maritime claims. Therefore, as shown above, the SMC has jurisdiction over these claims. Indeed, the 20th and 23rd CC of the Supreme Court of Appeals have also ruled that such claims shall lie under the jurisdiction of the SMC, based on the referred subparagraph (m)³¹. In a similar vein, the 37th CC of Istanbul RCA has upheld, both consistently and correctly, that the disputes covered by subparagraph (m) shall be heard by the SMC³². This case law ought to be taking full precedence now and eliminate the controversy of the court with jurisdiction in such disputes. The place of jurisdiction for disputes arising out of maritime claims under subparagraph (m) of the first paragraph of Article 1352 of the TCC is the SMC.

²⁹ See Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 1009-1010.

³⁰ Istanbul RCA 14th CC, 24/09/2020, D. 2020/1152, O. 2020/965 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 15th CC, 12/01/2022, D. 2022/27, O. 2022/46 (www.legalbank.net).

³¹ For this case law, see Atamer, *Deniz İcra*, mn. 154 (fn. 16) and mn. 155 (fn.17).

³² First, see Atamer, *Deniz İcra*, mn. 162 (fn. 23); this case law has been upheld in the following rulings: Istanbul RCA 37th CC, 06/09/2019, D. 2019/926, O. 2019/1940 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 37th CC, 10/09/2019, D. 2019/553, O. 2019/1978 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 37th CC, 05/11/2019, D. 2019/1220, O. 2019/2523 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 37th CC, 06/11/2019, D. 2019/1221, O. 2019/2537 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 37th CC, 06/12/2019, D. 2019/1656, O. 2019/2861 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 37th CC, 19/12/2019, D. 2019/1731, O. 2019/2988 (www.sinerjimevzuat.com.tr).



B. Disputes between the Shipyard and Its Subcontractor

On the other hand, the said subparagraph (m) does not cover the disputes arising out of a contract between a shipyard and its subcontractor. Therefore, cases arising out of such contracts should be heard before the CCFI. This rightful solution has been upheld by recent RCA rulings³³.

3. “Consumer” Disputes

Due to the provision in the second paragraph of Article 83 of the Consumer Protection Law No. 6502 dated 7/11/2013³⁴, it was previously noted that consumer courts may be deemed to have jurisdiction over disputes to which the “consumer” is a party, and the drawbacks of this solution were expressed³⁵. Indeed, a ruling has recently been issued to that effect. Accordingly, it has been held that where the owner of household goods being transported from overseas is not classified as a merchant in a dispute arising from a contract of carriage of goods by sea, any dispute arising from the delivery of such goods shall be heard before the consumer court³⁶. This solution is probably not open to discussion due to the rule set forth in the second paragraph of the said Article 83. However, the jurisdiction of a court with no expertise in the same field, as opposed to a specialised court in the field of maritime trade, calls the legal policy into question. For instance, it is not a desired solution to place the disputes arising from the liability regime regulated under Articles 1256 to 1271 of the TCC or the limited liability regime to be enforced pursuant to Article 1328 of the TCC before a court lacking the requisite expertise in these matters, rather than before a court that possesses specialisation and substantial experience in this field. Unfortunately, this solution remains in place against the second paragraph of the prevailing Article 83.

³³ Istanbul RCA 37th CC, 10/09/2019, D. 2019/550, O. 2019/1985 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 45th CC, 28/04/2021, D. 2021/153, O. 2021/455 (www.lexpera.com.tr).

³⁴ For the latest text, see www.mevzuat.gov.tr.

³⁵ See Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 1054.

³⁶ İzmir RCA 6th CC, 22/06/2023, D. 2023/774, O. 2023/1216 (www.lexpera.com.tr).



4. Overseas Sales Contracts

Some courts of first instance have ruled that the SMC shall have jurisdiction even over disputes arising out of overseas sales contracts³⁷. These rulings were rightly overturned on appeal. Indeed, the transportation of the cargo by a vessel for the performance of an overseas sales contract between the seller and the buyer does not constitute a maritime claim under the first paragraph of Article 1352 of the TCC. The mutual claims of the seller and the buyer are based on the overseas sales contract, not on a maritime claim. Indeed, an appellate judgement has ruled that the claim for damages arising from the defect in the goods covered by the overseas sales contract shall be heard before the CCFI³⁸. In a similar vein, another appellate judgement has held that the action for collecting the claim for consideration arising from the overseas sales contract shall also be heard before the CCFI³⁹. These rulings conform to our foregoing explanations.

5. Combined Carriage by Sea and CMR

Articles 902 to 905 of the TCC regulate “carriage by different types of vehicles”. The terms “mixed carriage”, “multimodal carriage” or “combined carriage” are also used for this contract of carriage. Our study prefers to use the term “combined carriage”.

If a contract for combined carriage includes a partial carriage by sea, the court with jurisdiction for disputes arising out of such a contract poses an intriguing question. In fact, this problem also appears for the carriage under the first paragraph of Article 2 of the CMR⁴⁰, which regulates the contracts of carriage by road. If a single contract for combined carriage has been concluded for a route which involves carriage by sea, which court shall have jurisdiction for disputes arising out of such a contract, in particular claims based on damage to or delay of cargo? Recent appellate judgements show a disagreement thereon.

³⁷ See supra fn. 38 and 39 below, where domestic court rulings were overturned in the appellate judgments.

³⁸ Istanbul RCA 13th CC, 17/11/2022, D. 2022/1325, O. 2022/1689 (www.lexpera.com.tr).

³⁹ Istanbul RCA 43rd CC, 04/11/2021, D. 2021/1205, O. 2021/1301 (www.lexpera.com.tr).

⁴⁰ The original title of the Convention referred to by this abbreviation reads as follows: *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*; the following title appears in the Turkish official translation: *Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi*. For the official texts, translations and detailed commentary, see Hakan Karan, Özenur Kara and İzel Varan, *CMR Şerhi* (2nd edn, Yetkin Yayınları, 2020).



Indeed, some appellate judgements have ruled that disputes arising out of a combined contract of carriage shall be heard before the CCFI, even if the contract includes a maritime section⁴¹. On the other hand, some other judgements have held that the SMC shall have jurisdiction over the same dispute⁴².

Here, firstly, the solution described in the first sentence of the first paragraph of Article 903 of the TCC should be considered. Accordingly, if the damage has been found to have been sustained during the carriage by sea, the rules specific to the Maritime Law shall be enforced. Therefore, this option also requires the SMC to be deemed to have jurisdiction.

However, if it is unknown during which part of the carriage the damage was sustained, and therefore, even if the First and Second Parts of the Fourth Book of the TCC are applied as per the first paragraph of Article 902, it would be appropriate for the SMC to be deemed to have jurisdiction. Indeed, it will be investigated during the main proceedings as to at which part of the carriage the damage was sustained. Until otherwise proven, it will be deemed that the damage may have been sustained during the carriage by sea. The SMC shall also be deemed to have jurisdiction at this stage. If it is found that the damage was not sustained during the carriage by sea or if it is not possible to determine during which part of the carriage the damage was sustained, sending the file to the CCFI by ruling out of jurisdiction would lead to an undue waste of time; instead, it would be a more convenient solution for the SMC to finalise the proceedings in accordance with the rule of procedural economy.

6. Financial Leasing Contract

A recent appellate judgement has ruled that a claim for the outstanding rent arising from a financial leasing contract for a vessel shall not be treated as a “maritime claim”⁴³. However, it is not possible to agree with this conclusion. As per subparagraph (f) of the first paragraph of Article 1352 of the TCC, any claim arising from “*any agreement for (...) hiring of the vessel, (...)*” shall be considered as a maritime claim. The phrase “any agreement” therein also covers

⁴¹ Istanbul RCA 12th CC, 24/01/2019, D. 2018/2427, O. 2019/90 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 37th CC, 08/06/2020, D. 2020/237, O. 2020/1218 (www.lexpera.com.tr).

⁴² Istanbul RCA 13th CC, 22/05/2019, D. 2019/189, O. 2019/788 (www.lexpera.com.tr); Istanbul RCA 14th CC, 13/06/2019, D. 2018/1310, O. 2019/825 (www.lexpera.com.tr).

⁴³ Istanbul RCA 44th CC, 25/03/2021, D. 2021/320, O. 2021/348 (www.lexpera.com.tr).



financial leasing contracts⁴⁴. Indeed, the possession shall be vested in the lessee according to both types of lease contracts; therefore, the contracts do not differ from each other. The difference lies in the amount of the lease payments and the return or transfer of ownership of the vessel at the end of the contract. As such, there would be no reason for excluding financial leasing contracts from the scope of subparagraph (f).

Consequently, disputes arising out of contracts for the financial leasing of vessels also lie under the jurisdiction of the SMC.

7. Jurisdiction of CCFIs Where a SMC Not Constituted

Another intriguing issue raised in recent appellate judgements dates back to the period of the rTCC. Hence, while the SMC constituted under the third paragraph of Article 4 of the rTCC continued to have jurisdiction, the High Council of Judges and Prosecutors, which was functioning at that time, passed Resolution No. 188 on 24/03/2005⁴⁵ ('Resolution No. 188'). According to the second paragraph of Article 18 of this Resolution, the first CCFI shall hear disputes under the jurisdiction of the SMC where no SMC is constituted and more than one CCFI exists. After the TCC came into force, as shown above, there has been no such designation; however, no new resolution has been passed to repeal Resolution No. 188.

Recently, the CCFIs in Mersin, Ankara and Kocaeli ruled that the first CCFI had jurisdiction based on Resolution No. 188 in cases that lie under the jurisdiction of the SMC and referred the cases to them. In all these cases, the first CCFIs ruled that they lack jurisdiction based on the abrogation of Resolution No. 188. Therefore, all these cases were referred to the RCAs. The rulings issued by the 14th CC of Adana RCA and the 20th CC of Ankara RCA have held that the SMC has been constituted as a Chamber of the CCFI as per the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC; therefore, it is not possible to enforce Resolution No. 188, and hence, each CCFI shall hear the civil cases pertaining to maritime trade and marine insurance brought before it in the places where the SMC has not been constituted⁴⁶. On the other hand, the 7th CC of Sakarya RCA

⁴⁴ Atamer, *Deniz İcra*, mn. 275; Yeşilova-Aras, mn. 85.

⁴⁵ For information on this Resolution and the full text of the second paragraph of Article 18 of the Resolution, see Atamer, *Deniz Ticareti I*, mn. 967.

⁴⁶ Adana RCA 14th CC, 15/12/2022, D. 2022/2093, O. 2022/408 (www.lexpera.com.tr); Adana RCA 14th CC, 03/04/2023, D. 2023/96, O. 2023/322 (www.lexpera.com.tr); Adana RCA 14th



ruled otherwise and held that Resolution No. 188 continues to be in force since the provision on jurisdiction under the TCC follows the rule under the rTCC, and therefore, the first CCFI shall hear the civil cases pertaining to maritime trade and marine insurance in the places where the SMC has not been constituted⁴⁷.

Such disagreement between the High Courts is highly inconvenient in practice. It is understood that non-jurisdiction rulings and consequent delays and uncertainties will prevail solely due to this disagreement. Since the status of the SMC has been fully reregulated under the TCC, it must be acknowledged that Resolution No. 188 shall no longer have any effect. However, the best solution to resolve such disagreement would undoubtedly be the issuance of a new resolution by the Council of Judges and Prosecutors explicitly declaring the abrogation of Resolution No. 188.

CONCLUSION

The specialised court set forth in the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC has been drafted to eliminate the problems caused by the regulation introduced as per the third paragraph of Article 4 of the rTCC. During the drafting of the new provision, the Drafting Commission of the TCC and many stakeholders of the maritime industry came up with a solution through a compromise. This solution is clearly laid down in the substantive provisions of the TCC and in its official drafting reasons. A reference has been made above to a judgment that the proceedings may be prolonged for up to 10 years due to non-jurisdiction rulings. Such prolonged delays erode trust in the judicial system and infringe upon the right to a fair trial. For the avoidance of such drawbacks, the rule stipulated in the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC should be interpreted and enforced in accordance with its clear wording and purpose. Accordingly, the civil cases pertaining to ‘maritime claims’ stipulated in the first paragraph of Article 1352 of the TCC shall, in all circumstances, lie under the jurisdiction of the court designated as per the second sentence of the second paragraph of Article 5 of the TCC.

CC, 04/04/2023, D. 2023/308, O. 2023/329 (www.lexpera.com.tr); Ankara RCA 20th CC, 03/11/2022, D. 2022/1861, O. 2022/1404 (www.lexpera.com.tr).

⁴⁷ Sakarya RCA 7th CC, 28/11/2022, D. 2022/2296, O. 2022/2095 (www.lexpera.com.tr).



BIBLIOGRAPHY

- Arslan R, Yılmaz E, Taşpınar-Ayvaz S and Hanağası E, *Medenî Usul Hukuku* (10th edn, Yetkin Yayınları, 2024)
- Atalı M, Ermenek İ and Erdoğan E, *Medenî Usûl Hukuku* (7th edn, Yetkin Yayınları, 2024)
- Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku, Vol: 1* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık, 2017) (*Deniz Ticareti I*)
- *Deniz Ticareti Hukuku, Vol IV: Deniz İcra Hukuku* (2nd edn, On İki Levha Yayıncılık, 2019) (*Deniz İcra*)
- Budak AC and Karaaslan V, *Medenî Usul Hukuku* (8th edn, Filiz Kitabevi, 2024)
- Damar D, ‘*Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü)*’ (2002) (*Deniz Hukuku Dergisi* (published by the Maritime Law Association) 6-7(1-4) 111)
- Erdoğan E, *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık, 2024)
- Görgün LŞ, Börü L and Kodakoğlu M, *Medenî Usûl Hukuku* (13th edn, Yetkin Yayınları, 2024)
- Karan H, Kara Ö and Varan İ, *CMR Şerhi* (2nd edn, Yetkin Yayınları, 2020)
- Kuru B, *Medenî Usul Hukuku, Guideline, Vol 1*, (1st edn, Yetkin Yayınları, 2020)
- Pekcanitez H, Atalay O and Özekes M, *Medenî Usûl Hukuku, Textbook* (12th edn, On İki Levha Yayıncılık, 2024)
- Tanrıver S, *Medenî Usûl Hukuku, Vol I: Temel Kavramlar ve İlk Derece Yargılaması* (6th edn, Yetkin Yayınları, 2024)
- Tekinalp Ü and Çamoğlu E, *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı Türk Ticaret Kanunu ve Ticarî Mevzuat*, (12th edn, Vedat Kitapçılık, 2010)
- Yeşilova-Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (1st edn, Yetkin Yayınları, 2023)
- Yılmaz O, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (1st edn, On İki Levha Yayıncılık, 2023)



GEMİ ALACAKLISI HAKKINA UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİ*

DETERMINATION OF THE APPLICABLE LAW TO MARITIME LIENS

Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ÖZGENÇ**

ÖZ

Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) münferit olarak belirtilen deniz alacaklarına tanınan kanunî rehin hakkı ile gemi alacaklısı hakkı sahiplerine hukuki himaye sağlanmaktadır. Bu hak, Kanun'da belirtilen istisnâ durumlar dışında, gemi üzerinde doğan rehin hakları ile aynı yükümlülüklerden önce gelmektedir. Diğer hukuk sistemlerinde, Türk hukukundan farklı olarak, gemi alacaklısı hakkının mahiyetinin ve sırasının değişik şekillerde düzenlenmesi, bu hakka ilişkin yabancı unsurlu uyuşmazlıklarda uygulanacak hukukun tespiti ve tatbiki sorunsalını gündeme getirmektedir.

Çalışmamız kapsamında öncelikli olarak gemi alacaklısı hakkının maddî hukuk boyutu aktarılacaktır. Zira maddî hukuk boyutu, gemi alacaklısı hakkının doğumu ile mahiyetine ve sırasına uygulanacak hukuka ilişkin benimsenen farklı kanunlar ihtilâfî kurallarının uygulanma şartlarının tespiti açısından önemlidir. Uygulanacak hukukun belirlenmesinde ise TTK'daki özel hükümler ile Milletlerarası Özel Hukuk ve Usûl Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) dikkate alınarak inceleme yapılacaktır. Ancak Anayasa madde 90/V ve MÖHUK madde 1/II uyarınca bu konudaki milletlerarası sözleşmeler evleviyetle tatbik edileceğinden konu ile ilgili düzenlemelere de değinilecektir.

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 13.05.2024 / Kabul Tarihi: 13.05.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1483028.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Bursa Uludağ Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (zeynepm@uludag.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-6402-769X).



Anahtar Kelimeler: •Rehin Hakkı •Gemi Alacaklısı Hakkı •Kanunlar İhtilâfı •Deniz Alacakları •Milletlerarası Sözleşmeler

ABSTRACT

Maritime liens provides protection to the claims, listed in the Turkish Commercial Code (TTK) by granting statutory lien from the moment it arises. Except for special situations specified in the Law, maritime liens takes precedence over other statutory and contractual lien and in-kind obligations on the ship, whether registered or not. This privilege, recognized in Turkish Law, may be regulated differently in other legal systems. This situation brings up the problematic issue of determining the applicable law to the maritime liens regarding foreign element.

In our study, firstly we will explain the substantive law of the maritime lien. Explaining the substantive law of maritime liens is important in ascertaining the content of the conflict of laws rules regarding its birth, nature and priority. In determining the applicable law, it will be taken into account the special provisions in TTK and the Private International Law and Procedural Law (MÖHUK). However, since international agreements are primarily applied in accordance with Article 90 of the Constitution and Article 1/II of MÖHUK, articles of these regulations regarding to the subject will also be mentioned.

Keywords: •Statutory Lien •Maritime Liens •Conflict of Law •Maritime Claims •International Convention

GİRİŞ

TTK'da¹ belirtilen bazı deniz alacaklarına önceliğe sahip kanunî rehin hakkı niteliği tanınmakta ve bu hakka da gemi alacaklısı hakkı adı verilmektedir. Böylelikle de geminin değerinden öncelikli olarak gemi alacağı olarak kabul edilen alacakların karşılanması gaye edilmektedir. Bu ayrıcalık ile borcun ifasını güvence altına almak maksadıyla, gemi nerede olursa olsun, alacaklıya takip yetkisi verilmekte ve gemi alacağının öncelikli olarak tahsili sağlanmaktadır.

Alacaklının korunması saikiyle yabancı hukuk sistemlerinde farklı uygulamaların benimsenmesi ise çalışmamızın konusunu cazip hale getirmektedir. Zira hakkın konusu olan taşınır mal niteliğindeki geminin, deniz ticaretinin ana konusunu teşkil etmesi nedeniyle gemi alacaklısı hakkına ilişkin uyuşmazlıkların yabancı unsur taşınması muhtemeldir. Ayrıca deniz ticareti hukukunda başat güç konumunda olan Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Hollanda, Danimarka gibi devletlerin "*Gemi Alacaklısı Hakkı*

¹ RG 14.02.2011/27846.



ile *Gemi İpoteklerine İlişkin 1993 Tarihli Milletlerarası Sözleşme*² (1993 tarihli MS)³ ile “*Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin 1999 tarihli Milletlerarası Sözleşme*⁴’ye (1999 tarihli MS)”⁵ taraf olmaması, hukuk düzenlerinde hangi alacakların gemi alacaklısı hakkı ile güvence altına alındığının tespitini gerekli kılmaktadır. Bu da uygulanacak hukukun belirlenmesine ilişkin temel meselelerin gündeme gelmesini muhtemel hale getirmektedir. Ayrıca yabancı unsurlu uyuşmazlıklarda özellikle gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukukun tespitinde hukuki kesinliğin temini hizmet sağlayıcıların, gemilerin onarımı ve bakımı hususunda gerekli malzemelerin sağlanmasını teşvik ederek

² 1993 tarihli MS’nin İngilizce metni için bkz., <https://treaties.un.org/doc/source/docs/A_CONF.162_7-E.pdf> s.e.t. 29 Kasım 2023. Türkçe tam metni için bkz. S. Didem Algantürk, (Çev.), ‘1993 Deniz İmtiyazları ve Deniz İpotekleri İle İlgili Milletlerarası Sözleşme’ (2002) VI(1-4) AÜEHFD 391-399.

³ 1993 tarihli MS’nin uygulama alanı hakkında bkz., Cüneyt Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2012) 23-28. Ayrıca 1993 tarihli MS ile TTK’daki gemi alacaklısı hakkının karşılaştırmalı olarak kapsamı, hukuki niteliği ve özellikleri hakkında bkz., Enes Aliş, ‘Gemi Adamlarının Gemi Alacaklısı Hakkı’ (2021) (153) Türkiye Barolar Birliği Dergisi 392-398.

⁴ 1999 tarihli MS’nin İngilizce metni için bkz., <https://legal.un.org/avl/pdf/ha/icas/icas_e.pdf> s.e.t. 29 Kasım 2023. Sözleşme’nin yürürlüğe girişi, Türk hukuk sistemi içindeki yeri, uygulama alanı ve çekinceler hakkında bkz. Ecehan Yeşilova Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Hacı Kararının İnfazı “Arrest”* (B. 1, Yetkin Yayınları 2023) 13-31.

⁵ Arnavutluk, Barbados, Benin, Kongo, Côte d’Ivoire, Ekvator, Estonya, Honduras, Litvanya, Monako, Nijerya, Peru, Rusya, Sırbistan, İspanya, St. Kitts ve Nevis, St. Vincent ve Grenada, Suriye, Tunus, Ukrayna, Vanuatu onay belgesini tevdi ederek 1993 tarihli MS’ye taraf olmuşlardır. <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=en> s.e.t. 05 Şubat 2024. Türkiye, 25.03.2017 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan “*Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair 6940 Sayılı Kanun*” ile Sözleşme’ye taraf olma iradesini ortaya koymuştur. Ancak çalışmanın yayımlandığı tarih itibarıyla Birleşmiş Milletler’in kaynak olarak gösterilen sitesinde Türkiye 1993 tarihli MS’ye taraf gözükmemektedir. RG 25.03.2017/30018.

1999 tarihli MS’ye ise onay belgesini tevdi eden Arnavutluk, Cezayir, Benin, Bulgaristan, Kongo, Ekvator, Estonya, Litvanya, Liberya, Peru, İspanya, Suriye ve Türkiye taraf olmuşlardır. <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=en> s.e.t. 05 Şubat 2024.

TTK’nın düzenlenme aşamasında da ilgili Sözleşmeler esas alınmıştır. Bu konuda bkz., A. Ergon Çetingil, Rayegân Kender, Samim Ünan, ve Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısının “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’ (2006) (Özel Sayı) Deniz Hukuku Dergisi 252-253, s. 1-296; Kerim Atamer, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’na Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (B. 1, Arıkan Yayınları 2006) 200 (Cebri İcra).



milletlerarası ticaretin akışını güvence altına alacaktır⁶. Kredi verenler ve diğer alacaklılar geminin değerinin tüm alacaklıların alacağını karşılayamaması durumunda, kendi alacaklarının öncelikli olarak güvence altında olup olmadığını öngörebileceklerdir. Görüldüğü üzere gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukukun tespitinde de temel gaye, gemi alacaklıları ile birlikte iyiniyetli üçüncü kişilerin korunarak şeffaf, güvenilir ve öngörülebilir hukuk sisteminin uyumsuzluğa tatbikidir.

İşbu milletlerarası sözleşmeler ile çoğu yabancı hukuk düzenlerinde hangi tip alacaklara gemi alacaklısı hakkı statüsü tanındığı açık ve sınırlı bir şekilde düzenlenmektedir. Bu sayede de borçlu ile alacaklı arasındaki hukukî menfaatin dengelenmesi amaçlanmaktadır. Aynı amacın gemi alacağının doğumuna ilişkin hukukun tespiti noktasında da gözetildiği görülmektedir. Zira TTK madde 1320/III ile gemi alacaklısı hakkının doğumuna Türk hukukunun uygulanacağı açıkça düzenlenmektedir.

Diğer yandan alacaklı ile borçlu arasındaki menfaat dengesini sağlama amacı, yabancı hukuk sistemlerinde farklı yaklaşımları da beraberinde getirebilmektedir. Meselenin daha açık bir şekilde aktarılması amacıyla Türk hukukunda gemi alacaklısı hakkına ilişkin düzenlemelere kısaca değinilecektir. Daha sonra gemi alacaklısı hakkının çoklu yönü dikkate alınarak bu hakkın doğumuna, mahiyetine ve sırasına uygulanacak hukukun tespiti meselesi ele alınacaktır. Gemi alacaklısı hakkının kaynağını teşkil eden para alacağının mesnedini teşkil eden sözleşmeye veya haksız fiile uygulanacak hukuk sorunu ise bu çalışmanın amacı ve kapsamı dışındadır.

I. GEMİ ALACAKLISI HAKKINA GENEL BAKIŞ

Gemi alacaklısı hakkı, TTK madde 1320’de sayılan haksız fiillerden veya sözleşmelerden doğan para alacaklarına tanınmaktadır⁷. Asıl dikkat çekilmesi gereken husus, “*gemi alacağı*” ile alacağın kendisi, “*gemi alacağı hakkı*” ile de

⁶ Amerikan hukukunda onarım ve bakım alacakları gemi alacaklısı hakkı ile güvence altına alınmıştır. Zira çoğunluğu Amerikan menşeli olan onarım-bakım şirketlerin korunması gaye edinilmiştir. Bu şirketlerin herhangi bir uyumsuzluk halinde alacaklarının gemi alacaklısı hakkı ile güvence altında olup olmadıklarını bilmeleri her halükarda hukukî güvenlik ve öngörülebilirliği sağlayacaktır. Bu konuda bkz., Mark S Davis and T. Jonathan Tan, ‘To Port or Starboard? Why the Supreme Court Might Provide Direction to Those Navigating Choice-of-Law Questions in Maritime-Lien Cases: The 2015 Nicholas J. Mealy Lecture’ (2015) 46(4) Journal of Maritime Law & Commerce 395.

⁷ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku-Gemilerin Eşya Hukuku*, Cilt II (B. 1, On İki Levha Yayınları 2018) 33-35 (*Deniz Ticareti Hukuku II*).



TTK madde 1321 uyarınca gemi alacaklılarına tanınan kanunî rehin hakkının kastedilmesidir⁸. Öğretide gemi alacaklısının rehin hakkının temel borç ilişkisinin hukuki sonucu olduğu ve dolayısıyla da gemi alacaklısı hakkının bağımsız olarak ileri sürülemeyeceği kabul edilmektedir⁹. TTK madde 1377’de de esas alacaktan ayrı olarak yargılama ve icra sırasında ileri sürülemeyeceği düzenlenmektedir.

Gemi alacaklarının sağladığı başlıca hak, diğer alacaklarda olduğu gibi, talep hakkıdır¹⁰. Gemi alacaklısı hakkı, gemi, eklentisi¹¹ ve sınırlı surrogat üzerinde doğan önceliği haiz rehin hakkıdır ve kanun hükmü gereğince kurulmaktadır¹². Hak kanun gereğince kurulduğundan, gemi alacaklısının geminin zilyedi olmasına ya da bu hakkın sicile tesciline gerek yoktur¹³. Daha net bir ifadeyle, 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu¹⁴ (TMK) madde 939’daki hükmün aksine rehin, devir ile değil; kanunen kurulmaktadır¹⁵.

⁸ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 146-147. Yargıtay 2004 tarihli bir kararında gemi alacaklı hakkının bu niteliğini “*alacak hakkının bir aynı hak*” ile birleşmesi olarak ifade etmiştir. 11. HD, 23.02.2004, E. 2003 / 6823, K. 2004 / 1646, karar için bkz. Erdoğan Moroğlu ve Abuzer Kendigelen, *İçtihatlı ve Notlu Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat* (Güncelleştirilmiş B. 10, On İki Levha Yayınları 2014) 939.

⁹ Atamer, *Cebri İcra*, 199, Süznel, 155.

¹⁰ İnci Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (B. 5, Filiz Kitabevi 2021) 69 (*Deniz Ticareti*). Ancak TTK madde 1299 uyarınca, aynı malike ait gemiler arasında cereyan eden kurtarmada, malikin kurtarma alacaklısı ve borçlusunu olduğu hallerde gemi alacağı olan kurtarma alacağı, talep hakkı içermemektedir. Alacaklı kendi gemisi üzerinde sadece rehin hakkını haiz olur; ancak alacağı dava yoluyla ileri süremez. Kaner, *Deniz Ticareti*, 67 dph. 193.

¹¹ Geminin eklentisi, TMK’da madde 686/II’deki tanım ve unsurları ile deniz ticaretinin kendine has özellikleri dikkate alınarak belirlenir. Bu konu hakkında bkz. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi ve Saibe Oktay-Özdemir, *Eşya Hukuku* (B. 25, Filiz Kitabevi 2023) 336-342; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi-Donatan-Taşınan ve Deniz Ticareti Hukuku’nda Sorumluluk Rejimi* (B. 2, Vedat Kitapçılık 2012) 59.

¹² Kaner, *Deniz Ticareti*, 67-68.

¹³ Çağa ve Kender, 2; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 178; Kara, 360; Turgut Kalpsüz, *Gemi Rehni* (B. 5, Turhan Kitabevi 2004) 12; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2020) 361.

¹⁴ RG 08.12.2001/ 24607.

¹⁵ Atamer, *Cebri İcra*, 199; Kalpsüz, 13; Kerim Atamer, ‘Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra’, *XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 4-5 Nisan 1997* (B. 1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1997) 221 (‘Gemi Alacaklısı’).



Ayrıca gemi alacaklısı hakkı, gemiyi elinde bulunduran herkese karşı ileri sürülebilir takip hakkını da sahibine bahşetmektedir¹⁶. Gemi maliki, gemi alacaklısı hakkı veren alacağın borçlusu olmasa dahi gemi alacaklısı hakkının kullanılmasını engelleyemez; bu durumda geminin mülkiyetini kaybetmeye katlanmak mecburiyetindedir¹⁷. Ancak bunun tek istisnası geminin işletmesinin malike karşı haksız ve alacaklının da kötü niyetli olmasıdır¹⁸.

Nelerin gemi alacağı olarak kabul edileceği ise TTK madde 1320/I’de sınırlı sayı ilkesine bağlı olarak açıkça düzenlenmektedir¹⁹. Eski TTK madde 1235’te on bent halinde sayılan alacaklar, TTK madde 1320’de altı bende düşürülmüş ve 1993 tarihli MS madde 4/I ile 6’ya uygun olarak hükme bağlanmaktadır²⁰. İlgili hükme göre gemi alacaklısı hakkı veren haklar şu şekilde sayılmaktadır:

- “Ülkelerine getirilme giderleri ve onların adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları (TTK madde 1320/I-a).” TTK madde 934 uyarınca gemi adamı; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Gemi adamının tanımında TTK hükümlerinin yanı sıra Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği²¹ (GYKY) de dikkate alınmaktadır. Buna göre gemi adamı, Kanun’da gemi adamı olarak sayılan ve geminin tahsis edildiği amaca uygun olarak işletilmesi için kaptanın emir ve talimatı altında gemide çalıştırılan kişilerdir²². Gemi adamları hizmet sözleşmesinden doğan tüm alacakları için gemi alacaklısı hakkını haizdir²³. Hizmet sözleşmesinden doğan alacaklar ise kanunlar ihtilâfi kurallarına göre tespit edilecektir. Hizmet sözleşmesinin Türk hukukuna tabi olması durumunda, 854 sayılı Deniz

¹⁶ Kaner, *Deniz Ticareti*, 69.

¹⁷ Bu konu hakkında bkz. İnci Kaner, ‘Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 487-488, (‘Gemi Alacaklısı Hakkı’); Emine Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B. 15, Filiz Kitabevi, 2020) 175.

¹⁸ Kara, 360-361.

¹⁹ Tahir Çağa ve Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku III (Gemi ve Yük Alacaklısı Haklar, Zamanaşımı, Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (B. 4, Arıkan Yayınları 2005) 26; Atamer, *Cebri İcra*, 183-184.

²⁰ Atamer, *Cebri İcra*, 184; Süzel, 153.

²¹ RG 18.01.2017/29952.

²² Yazıcıoğlu, 176.

²³ Yazıcıoğlu, 176.



İş Kanunu²⁴ itibarıyla sözleşme süresinde ve sözleşmenin sona ermesinde gemi adamının talep edeceği işveren tarafından ödenmesi gereken tüm bedeller sözleşmeden doğan alacaklar kapsamında kabul edilmektedir²⁵.

- “Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan doğan alacaklar (TTK madde 1320/I-b)”. Gemi adamları da dahil geminin işletilmesi ile doğrudan bağlantılı olan can kaybı veya bedensel bütünlüğün bozulması sonucu bedensel zarara uğrayanların, sözleşme veya haksız fiil uyarınca ya da TTK madde 1062’ye göre talep edecekleri tazminatların gemi alacağı hakkı veren alacak olarak kabul edilmektedir²⁶.
- “Kurtarma ücreti (TTK madde 1320/I-c)”. TTK madde 1315’te de kurtarmanın kurtarma ücreti alacaklarının gemi alacaklısı hakkı ile güvence altına alınacağı ifade edilmektedir. Ancak TTK madde 1312 uyarınca talep edilebilecek özel tazminat kurtarma ücreti olarak kabul edilmediğinden bu ücretin gemi alacaklısı hakkı vermediği kabul edilmektedir²⁷.
- “Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler (TTK madde 1320/I-d)”. Söz konusu alacaklar geminin işletilmesi kapsamında kamusal nitelikli hizmet ve tesislerden yararlanılması karşılığı olarak öngörülen mali yükümlülükleri gereği yapılacak ödemeler olup alacaklısı, Devlet ile ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıdır²⁸. Ancak kılavuzluk hizmetleri Kılavuzluk ve Römorkörcülük Teşkilatları Yönetmeliği’nde (KRTY)²⁹ idare adına kılavuzluk hizmeti vermek üzere faaliyet lisansı ve hizmet izni verilmiş özel hukuk kişileri tarafından da verilebileceği düzenlenmekte; ayrıca özelleştirilen bazı limanların işletilmesinin de özel hukuk kişilerine devredilmesine cevaz verilmektedir. Bu durumda kılavuzluk için ödenecek resimlerden ne anlaşılması gerektiği tartışmalı hale gelmektedir. Yazıcıoğlu; “TTK madde 1320/I-d bendinde belirtilen gemi alacaklarının ‘kamusal nitelikli alacaklar’ olarak dar

²⁴ RG 29.04.1967/12586.

²⁵ Yazıcıoğlu, 176; Süzel, 217.

²⁶ Yazıcıoğlu, 177.

²⁷ Yazıcıoğlu, 177.

²⁸ Yazıcıoğlu, 177.

²⁹ RG 31.12.2018/30642.



yorumlanmasının ve idare adına verilen hizmet ücreti ile idarenin işletme hakkını devrettiği tesislerden yararlanma ücretinin bu alacaklar kapsamında olduğunun kabul edilmesi” gerektiği şeklinde yorumlamaktadır³⁰.

- “Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya ve hasar dışında geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar (TTK madde 1320/I-e)”.
- “Müşterek avarya garame payı alacakları (TTK madde 1320/I-f)”. TTK madde 1275 uyarınca da müşterek avarya alacakları gemi alacaklısı olarak düzenlenmiştir. Müşterek avarya paylaşımında gemiye düşen borcun paylaşım alacaklıları gemi alacaklısı hakkına sahiptir³¹.

TTK madde 1320/I uyarınca bu hükümde sayılan alacakların borçlusunun geminin maliki, kiracısı, yöneticisi veya işleteni olmak kaydıyla, bu alacakların alacaklısı gemi alacaklısı hakkını haiz olmaktadır. Gemi maliki sicile kayıtlı gemilerde sicilde malik olan kişi, sicile kayıtlı olmayan gemilerde gemiye zilyet olan kişidir³². Kiracı, gemi kira sözleşmesi uyarınca kullanma ve yararlanma hakkına sahip olduğu gemiyi ticari ve gayri ticari amaçla kendi adına kullanandır. Geminin işleteni ise maliki olduğu ya da olmadığı gemiyi kendi adına deniz ticaretinde kullanan kişidir. Zira TTK madde 1061/II ilk cümle uyarınca kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılı ve malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez. Malik gemisini deniz ticaretinde kullanıyorsa aynı zamanda işletendir³³. Zaman çarteri sözleşmesinde geminin tahsis edildiği çarterer ise kiracı ya da işleten olarak kabul edilmemektedir³⁴.

³⁰ Yazıcıoğlu, 178. Aksi yönde, Atamer, *Cebri İcra*, 183. Ayrıca bu husus TTK tasarısı madde 1320/I-d’de bu istemler “*liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimlerle diğer para ile kılavuzluk ücretlerine ilişkin alacaklar*” şeklinde düzenlenmekteydi. Tasarının söz konusu hali, 1993 tarihli *MS ile uyumsuz görülmekteydi*. Bu konuda bkz., Atamer, *Cebri İcra*, 193; Süzel, 239 dpn. 739.

³¹ Yazıcıoğlu, 179.

³² Süzel, 179.

³³ Süzel, 191.

³⁴ Yazıcıoğlu, 180.



Gemi yöneticisi ise işleten olarak kabul edilmemektedir. Zira, gemi yöneticisi donatan veya işleten ile akdedilen gemi yönetim sözleşmesi uyarınca ücret karşılığında geminin ticarî, teknik veya diğer alanlardaki kısmen ve tamamen üstlenen ve sözleşme ile üslendiği iş ve işlemleri donatan veya işleten adına yapan kişidir³⁵. Gemi yöneticisi donatan veya işletenin Türk Borçlar Kanunu³⁶ hükümlerine göre temsilcisi olarak kabul edilmektedir³⁷.

TTK madde 1320/II'de ise hangi alacakların gemi alacağı kapsamında sayılamayacağı hükmüne bağlanmaktadır³⁸. Buna göre de

“birinci fıkranın b ve e bentlerinde yazılı alacakların deniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere yahut millî mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya da diğer yollardan teminat altına alınması öngörülen zararlardan ya da radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararların, sonucunu oluşturdukları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermezler.”

TTK'da gemi alacaklısı hakkının kapsamının açıkça belirtilmesindeki amaç gemi alacaklılarının korunmasıdır. Zira genel olarak donatanın kara servetine el atılmasının kolay olmaması, deniz ticaretinde özellikle sefer sırasında kredi ihtiyacının ivedilikle karşılanması, geminin her türlü zarar ve ziyana yönelik yapılan harcamalara ilişkin deniz servetinin bütün alacaklılar lehine güvence altına alınması ve gemi adamlarının alacaklarının teminat altına alınması gibi

³⁵ Bu konuda bkz., Zehra Şeker Ögüz, *Gemi Yönetim Sözleşmesi* (B. 1, Filiz Kitabevi 2013) 63.

³⁶ RG 11.01.2011/27836.

³⁷ Yazıcıoğlu, s. 180. Öte yandan gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinden doğan alacakları bakımından gemi yöneticisi bu sıfatını bildirmemiş olsa da hizmet sözleşmesinin gemi yöneticisi veya işleten ile yapılması farksız olduğundan TBK madde 40/II uyarınca sözleşmenin sonuçlarının doğrudan donatan veya işletene ait olduğu sonucuna varılacağı, aynı durumun sözleşmeden kaynaklanan bedensel zararların tazmini alacakları bakımından da söz konusu olduğu, bu nedenle de gemi alacaklısı hakkı veren alacakların borçluları arasında gemi yöneticisinin sayılmasının gereksiz olduğu ifade edilmektedir. Bu konuda bkz. Yazıcıoğlu, s. 181.

³⁸ Yabancı hukuk sistemlerindeki düzenlemeler için bkz. William Tetley, *International Conflict of Laws Common, Civil and Maritime* (B. 1, International Shipping Publications 1994) 539 vd. (*International*); Barış Günay, *Türk ve Anglo-Amerikan Hukuku 'nda Gemi Alacaklısı Hakkı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2009) 48-75.



sebeplerin gemi alacaklarının önceliği haiz kanunî rehin hakkıyla himaye edilmesi gerektirdiği ifade edilmektedir³⁹.

Gemi ve eklentisi, icra takibinin başlatıldığı sıradaki hâli ve kıymeti ile gemi alacaklısı hakkının konusunu oluşturur⁴⁰. Geminin bedelinin yapılan harcamalar sonucu artması halinde donatan; yaptığı masrafları düşemez ve geminin değerindeki azalmalardan sorumlu tutulamaz⁴¹. Bazı durumlarda ise geminin veya eklentisinin değerinde azalma meydana gelebilir ve hatta tamamen ziyaa uğrayabilir. Bu nedenle, gemi alacaklılarının muhtemel hak kayıplarının önüne geçmek için TTK madde 1321/III'te de “*geminin ziyayı veya zararı halinde doğan tazminat talepleri ile müşterek avarya hallerinde feda edilen veya hasar sonucu talep edilen tazminatı gemi alacakları için karşılık olan şeylerin yerine rehinin geçeceği*” belirtilmektedir.

Gemi alacaklılarının daha etkin korunması amacıyla malik ile diğer alacaklıların gemiyi sattırıp bedelinden alacaklarını tahsil ederken gemi alacaklısı hakkına diğer aynî haklara nazaran öncelik tanınmaktadır⁴². Bu amaçla da TTK madde 1323/I'de

“1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde yazılı gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce geleceği”

düzenlenmektedir. Ancak TTK madde 1323/III'te

“geminin hasarı veya ziyayı halinde deniz taşımacılığının güvenliği ve deniz etrafının korunması için kamu kurumlarının yaptığı harcamaların tüm gemi alacaklarından önce geleceği”

belirtilmektedir.

TTK madde 1345 uyarınca,

“Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyet Sınırlaması Hakkında 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşme (1976 tarihli MS)” veya “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Uluslararası Fon Kurulması İle İlgili 1992 Tarihli

³⁹ Bu konuda bkz. Nil Kula Değirmenci, ‘Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi’ (2014) XVIII(3-4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 252 ve dpn. 24.

⁴⁰ Aliş, 394.

⁴¹ Çağa ve Kender, 11; Aliş, 394.

⁴² Kula Değirmenci, 250; Kerim Atamer, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2012) 18 (*İpoteğin Hukuksal Temelleri*).



Milletlerarası Sözleşme (1972 tarihli MS) uyarınca kurulan fonlara gireceğinin fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul edilmesi halinde gemi alacaklısı hakkı sona ermektedir”.

Ayrıca

“alacaklının feragat etmesi, alacağın son ermesi, geminin kurtarılamayacak şekilde batması, geminin müsaderesi ile 618 sayılı Limanlar Kanunu⁴³ madde 7 uyarınca geminin satışı durumunda da gemi alacaklısı hakkı sona ermektedir”.

Kural olarak rehin hakları, hak düşürücü süreye tabi kılınmamaktadır. Ancak aleniyetten yoksun olan gemi alacaklısı hakkının süreye tabi olmaması, ipotek alacaklıların çıkarlarını ve iyi niyetli üçüncü kişilerin mülkiyet hakkını olumsuz etkileyebilecektir⁴⁴. Bu amaçla TTK madde 1326 uyarınca gemi alacaklısı hakkı hak düşürücü sürelerle tâbi tutulmaktadır⁴⁵. İlgili hüküm uyarınca,

“(1)1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde sayılan gemi alacaklılarının sahip oldukları rehin hakkı, gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren geçecek bir yılın sonunda düşer; meğerki, bu sürenin geçmesinden evvel gemi ihtiyaten haczedilmiş ve bunun sonucunda cebri icra yolu ile satılmış olsun. Bu bir yıllık süre; a) 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) bendinde sayılan alacaklar bakımından, alacaklının gemiden ayrılması tarihinde, b) 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (b) ilâ (e) bentlerinde sayılan alacaklar bakımından, kanuni rehin hakkıyla teminat altına alınan alacakların doğduğu tarihte, işlemeye başlar. (2) 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (f) bendinde sayılan gemi alacaklılarının sahip olduğu rehin hakkı; a) Geminin, zararın tespitinin ve paylaşılmasının yapılacağı varma yerine ve eğer gemi buraya varmazsa yolculuğun bittiği limana vardığı günden itibaren işleyecek altı ay içinde; gemi cebri icra yoluyla satışla sonuçlanacak şekilde ihtiyaten haczedilmemişse altı ayın geçmesiyle, b) Geminin iyiniyetli bir üçüncü kişiye satılması hâlinde, alıcının gemiyi, sicil yeri hukukuna uygun olarak kendi adına tescil ettirdiği günden itibaren işleyecek altmış günün sonunda, düşer. Bu sürelerin ikisi de işlemeye başlamışsa, rehin hakkı ilk sürenin dolmasıyla düşer. (3) Geminin ihtiyati haczinin hukuken caiz olmadığı zaman aralığı, bu sürelerin hesabında dikkate alınmaz. Diğer sebeplerden sürenin durması veya kesilmesi söz konusu değildir.”

Gemi alacağının verdiği talep hakkı ise TTK madde 1327’ye göre “*bu Kanun’da veya diğer kanunlardaki özel hükümler saklı kalmak kaydıyla, alacağın*

⁴³ RG 20.04.1341/95.

⁴⁴ Aliş, 402.

⁴⁵ Süzel, 292-293; Aliş, 404.



doğumundan itibaren geçecek bir yıllık süre içinde zamanaşımına” uğramaktadır⁴⁶.

II. GEMİ ALACAKLISI HAKKINA İLİŞKİN UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİNE DAİR TEMEL HUSUSLAR

Gemi alacaklısı hakkına ilişkin yabancılık unsuru, hak sahibinin veya borçlunun yabancı devlet vatandaşlığına sahip olması ya da yerleşim yerlerinin veya mutad meskenlerinin yabancı ülkelerde bulunması halinde söz konusu olabilir. Bunun yanı sıra, niteliği gereği gemi⁴⁷ birçok yabancı ülkede hukuki işlemlere ve eylemlere konu olabilir. Yabancı bir devlet sicilinde kaydı bulunabilir veya gemi yabancı bayrak taşıyabilir. Kaldı ki ülkeler arasındaki ticarete malların transferinin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesinin en ucuz yolu gemi taşımacılığıdır. Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkının asıl konusu olan geminin bizatihi yabancı unsuru sağlaması muhtemeldir. Bu durumda gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukukun açık ve kesin bir şekilde öngörülebilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda TTK özel kanunlar ihtilâfı kuralları bulunmaktadır. TTK madde 1320/son hükmü ile özel bir kanunlar ihtilâfı kuralı benimsenerek Türk mahkemeleri nezdinde öne sürülen bir alacağın gemi alacaklısı hakkı niteliğinde olup olmadığının Türk hukukuna göre tespit edileceği düzenlenmekte; 1350/T’de de gemi alacaklısı hakkının paraya çevrilmesi amacıyla cebri icra prosedürünün işletilmesi sırasında geminin bulunduğu ülkenin hukukunun uygulanacağı hükme bağlanmaktadır.

⁴⁶ Kaner, *Deniz Ticareti*, 74.

⁴⁷ TMK madde 762 uyarınca geminin taşınır eşya sayılacağı; zira ilgili hükümde “*nitelikleri itibarıyla taşınabilen maddî şeylerin*” taşınır sayılacağı hükme bağlanmıştır. 6762 sayılı mülga TTK döneminde geminin taşınır eşya sayıldığı; ancak sicile kayıtlı gemilerin kanunda açıkça öngörülen hallerde İcra İflas Kanunu (İİK) (RG 19.06.1932/2128) taşınmaz eşyalara tabi tutulduğu, taşınmazlarla ilgili bazı hükümlerin uygulanmasının geminin hukuki niteliğini değiştirmeyeceği kabul edilmektedir. Buna rağmen 2011 tarihli değişik İİK madde 23/II cümle 1 ve TTK madde 936 hükmü ile gemi, TMK madde 762 anlamında taşınır eşya olarak kabul edilmektedir. Bu hüküm öğretide gereksiz bulunmaktadır. Zira gemi fiziken ve hukuken taşınır maldır. Kanun koyucu ekonomik değerine binaen bazı durumlarda gemiyi taşınmaz malların tabi olduğu rejime tabi tutmuştur. Nitekim TTK madde 937/I uyarınca bu kanunda İİK’nun taşınmazlara ilişkin hükümlerine tabi olacağı açıkça bildirilen gemiler hakkında madde 936 hükmü uygulanmayacaktır. Bu hükmün ise geminin hukuki niteliğini etkilemediği veya değiştirmedeği kabul edilmektedir. Bu konu hakkında bkz. Yazıcıoğlu, 51-52; Sözer, 40-42; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 33-35.



1. Gemi Alacaklısı Hakkının Doğumuna Uygulanacak Hukukun Tespiti

TTK madde 1320/III ile hakkın doğumuna Türk hukukunun uygulanacağı ifade edilmektedir. Hüküm bu haliyle ne zaman Türk hukukunun uygulanacağını gösterdiğinden tek taraflı (eksik) bir kanunlar ihtilâfı kuralıdır⁴⁸. Nitekim bir kanunlar ihtilâfı kuralında iki unsur bulunmaktadır⁴⁹: Bağlama konusu-bağlama noktası. Madde 1320/III'te bir alacağın gemi alacaklısı hakkı tanıyıp tanımadığı; yani gemi alacaklısı hakkının doğumu bağlama konusunu teşkil etmektedir. Bağlama noktası ise Türk hukukudur. Kanundaki açık düzenlemeye karşılık gemi alacaklısının doğumuna uygulanacak hukuk konusunda benimsenen yaklaşımlar doğrultusunda yabancı hukuklarda farklı kanunlar ihtilâfı kurallarının tesis edildiği de görülmektedir.

Diğer yandan her ne kadar bu konuda milletlerarası sözleşmeler mevcut olsa da kanunlar ihtilafı problemlerinin ortaya çıkması muhtemeldir. Zira 1993 tarihli Sözleşme madde 6 uyarınca taraf devletlere kendi iç hukuklarında başka gemi alacakları kabul etme yetkisi tanınmakta; bu durum da milletlerarası yeknesaklığın sağlanmasının önünde en büyük engel olarak görülmektedir⁵⁰.

A. *Lex Rei Sitae*'yi Esas Alan Yaklaşım

TTK'nın yürürlüğe girdiği döneme kadar gemi alacaklısı hakkının doğumuna uygulanacak hukukun tespitinde MÖHUK esas alınmaktaydı. Gemi alacaklısı hakkının, sınırlı aynî hak niteliğinden yola çıkılarak 2675 sayılı MÖHUK⁵¹

⁴⁸ Ergin Nomer, *Devletler Hususî Hukuku*, (B. 23, Beta Yayınları 2021) 93.

⁴⁹ Bu konu hakkında bkz. Nomer, 96; Aysel Çelikel ve Bahadır Erdem, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 17, Beta Yayınları 2021) 61-69; Gülören Tekinalp, *Milletlerarası Özel Hukuk-Bağlama ve Usul Kuralları* (B. 13, Vedat Kitapçılık 2020) 21 (*Milletlerarası Özel Hukuk*); Rona Aybay ve Esra Dardağan, *Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)* (B. 2, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 2008) 33-35; Cemal Şanlı, Emre Esen ve İnci Ataman-Fıganmeşe, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 10, Beta Yayınları 2023) 32-33; Vahit Doğan, Alper Çağrı Yılmaz ve Lale Ayhan İzmirli, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 9, Savaş Kitabevi 2023) 208-209; Gülin Güngör, *Türk Milletlerarası Özel Hukuku* (B. 3, Yetkin Yayınları 2022) 31-39, (*Milletlerarası Özel Hukuk*); Sibel Özel, Mustafa Erkan, Hatice Selin Pürselim ve Hüseyin Akif Karaca, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 2. On İki Levha Yayınları 2023) 20; Ziya Akıncı, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 1 Vedat Kitapçılık, İstanbul 2020) 5-7; Hacı Can *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 6, Adalet Yayınevi 2023) 149-166.

⁵⁰ Süzal, 165.

⁵¹ RG 22.05.1982/17701.



döneminde madde 23'te düzenlenen ve Yargıtay kararlarında⁵² da benimsenen “*lex rei sitae*” ilkesi uygulanmaktaydı⁵³.

MÖHUK⁵⁴ madde 21/I'de de esas alınan bu ilke uyarınca “*taşınır mallar üzerindeki mülkiyet hakkı ile sınırlı aynî haklar, işlem anında malların bulunduğu yer hukukuna*” tabidir⁵⁵. 2675 sayılı MÖHUK'tan farklı olarak, sabit statünün düzenlenmemesinden doğabilecek uyuşmazlıkları engellemek için “*işlem anında*” malların bulunduğu ülke ibaresi eklenmiştir.

Gemi alacaklısı hakkının doğumuna bu ilkenin uygulanması halinde gemi alacağına sebep olan esas hukukî ilişkiden doğan alacağın ortaya çıktığı anda geminin bulunduğu ülke hukuku yetkili hukuk olarak kabul edilecektir⁵⁶. Bu prensip işlem güvenliği amacına hizmet ettiğinden, *lex rei sita*enin üçüncü kişi konumundaki kredi verenlerin menfaatlerini en iyi şekilde koruyacağı iddia edilmektedir⁵⁷. Örneğin bakım ve onarım için ihtiyaç duyulan paranın temini amacıyla yabancı ülkelerde krediye başvurulmaktadır. Kredi verenin, alacağın öncelikli bir rehin hakkı ile güvence altına alındığını bilmesi ve böylece öngörülebilirliğin ve güvenirliliğin sağlanması için *lex rei sitae* kuralının

⁵² 11. HD, 13.03.1997, E. 1997 / 1009, K. 1997 / 1661, bkz. <www.legalbank.com.tr> s.e.t. 01 Mart 2024.

⁵³ *Atamer Yargıtay*'ın örtülü olarak *lex fori* ilkesini tatbik ettiğini ifade etmektedir. Kerim Atamer, “MÖHUK Reformu Hakkında” (2003) 23(1-2) Prof. Dr. Gülören TEKİNALP'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 100-101 (‘MÖHUK Reformu’).

⁵⁴ RG 12.12.2007/26728.

⁵⁵ İlkenin önemi ve amacı hakkında bkz. Nomer, 305-307; Çelikel ve Erdem, 359-360; Tekinalp, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 253; Aybay ve Dardağan, 239-240; Şanlı, Esen ve Ataman-Fıganmeşe, 289; Doğan, Yılmaz ve Ayhan İzmirli, 382-383; Güngör, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 166; Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 366; Akıncı, 73; Can, 487; Ekin Ömeroğlu, *Aynî Haklara Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Yargı Merciiinin Tayininde İrade Serbestisi Prensibi* (B. 1, Adalet Yayınevi, 2017) 78-79.

⁵⁶ Tekinalp 2675 sayılı mülga MÖHUK'tan önceki dönemde yayınladığı eserlerinde *lex rei sita*enin tatbikini savunmuştur. Gülören Tekinalp, *Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1967) 25-32 (*Gemi Alacaklısı*); Gülören Tekinalp, ‘Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler’ (1967) 4(2) BATİDER 230-235, (‘Hakkının Doğuşu’). Bu konuda ayrıca bkz. Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 2, Beta Yayınları 2004) 61-62, (*Yabancı Gemi*).

Yargıtay 2009 tarihli bir kararında 2675 sayılı mülga MÖHUK madde 23'ü uygulayarak gemi alacaklısı hakkına Türk hukukunu tatbik etmiştir. Kararda gemi alacaklısı hakkının doğumuna ve muhtevasına uygulanacak hukuk ayrımı yapılmamıştır. 11. HD, 10.12.2009, E. 2008 / 7283, K. 2009 / 12746, Moroğlu ve Kendigelen, 942.

⁵⁷ Bu konuda bkz. Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 41; Tekinalp, ‘Hakkın Doğuşu’, 243-245.



uygulanmasının avantajlı olduğu ifade edilmektedir⁵⁸. Ancak *lex fori* veya *lex causaen*in tatbiki durumunda, doğduğu andan itibaren alacağın öncelikli bir rehin hakkı ile himaye edilip edilemeyeceğinin bilinmeyeceği, bu durumda da öngörülemeyen bir hukuk sistemi ile karşı karşıya kalılabileceği ve ihtiyaç duyulan paranın temininin sağlanamayacağı belirtilmektedir⁵⁹.

Diğer yandan, özellikle açık denizdeki kurtarma veya çatmadan kaynaklı tazminat istemlerinde yetkili hukukun tespitinde malın bulunduğu ülkenin belirlenememesi nedeniyle *lex rei sitae* ilkesinin uygulanamayacağı iddia edilmektedir⁶⁰. Ayrıca gemi, taşıma hukukunun ana konusunu oluşturmaktadır. Ticarete güvenirliliğin yanı sıra, işlemlerin hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi de önemlidir. Bu nedenle, geminin sürekli hareket halinde olduğu düşünülecek olursa işlem anında bulunduğu yer keyfi ve önceden öngörülemeyen, taraflarca bilinmeyen bir yer de olabilir. Dolayısıyla *lex fori* ve *lex causaeya* getirilen eleştiriler *lex rei sitae* yaklaşımı için de söz konusu olabilecektir.

B. Sicil Yeri Hukukunu Esas Alan Yaklaşım

Lex rei sitae prensibinin sakıncalarını bertaraf etmek amacıyla taşıma araçlarının sicile kaydedildiği yer hukukunun uygulanması gerektiği savunulmaktadır. Taşıma araçlarının kendine has yapısı nedeniyle bu yaklaşım genel olarak pozitif düzenlemelerde de yer almaktadır. MÖHUK madde 22'de de deniz taşıma araçlarına ilişkin aynî hak meselelerinde “*menşe ülke hukukunun*” uygulanacağı hükme bağlanmaktadır. Çalışmanın konusu açısından önemli olan ikinci fıkra uyarınca ise “*deniz taşıma araçlarının; yani gemi alacaklısının konusu olan geminin sicil yerinin; sicil yeri yoksa bağlama limanının menşe ülke*” olarak kabul edileceği hükme bağlanmaktadır.

Gemi alacaklısı hakkının doğumuna ilişkin *lex rei sitae* prensibinin istisnası olan MÖHUK madde 22'nin uygulanmasının savunulmasındaki en önemli gerekçe, gemi alacaklısı hakkının rüçhanlı olması ve üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmesidir⁶¹. Bu durum diğer gemi ipotek alacaklılarının ve yeni malikin haklarını sınırlandırsa da sicile tescil zorunluluğu olmayan bu hakkın, diğer aynı haklar ile aynı hukuka bağlı kılınmasının hukukî güvenirliliği temin edeceği

⁵⁸ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 41.

⁵⁹ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 41.

⁶⁰ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 44; Tekinalp, ‘Hakkın Doğuşu’, 247.

⁶¹ Atamer, *Cebri İcra*, 180.



savunulmaktadır⁶². Ayrıca diğer hak sahiplerinin gemi adamlarına veya geminin seyrine ilişkin belgeleri inceleyerek gemi alacaklısı hakkının varlığının tespitinin mümkün olduğu ifade edilmektedir⁶³. Böylelikle kredi veren kurumların alacaklarının da güvence altında olacağı belirtilmektedir⁶⁴.

Her ne kadar sicil yeri hukukunun tatbikinin olumlu yanlarına vurgu yapılmış olsa da kanımızca söz konusu yaklaşımın esas alınmasının olumsuz yanları da bulunmaktadır. Öncelikle bu kişilerin haklarının, sicil yeri hukukunun tatbiki ile teminat altına alınması olası gözükmemektedir. Zira gemi alacaklısı hakkı kanunen doğduğu için tescil veya teslim gerekli değildir. Bu nedenle de gemi alacaklısı hakkı, *görünmez (invisible)* olarak nitelendirilmektedir⁶⁵. Ayrıca MÖHUK madde 22’de sicil yerinin bulunmaması halinde bağlama limanının bulunduğu ülke hukukuna işaret edilmektedir. Bağlama limanının ise tesadüfi, keyfi bir yer olma ihtimali yüksektir ve bu da uygulanacak hukukun öngörülmesine ilişkin kaygıların devamına sebep olacaktır.

İkinci olarak, sicil yeri hukuku ile mahkemenin hukukunun farklı alacakları gemi alacaklısı hakkı olarak benimseyebilmesi muhtemeldir. Bu durum iş sözleşmesi ile çalışan gemi adamları açısından gündeme gelebilmektedir. Zira gemi adamlarının çoğunun sicil yeri ile bağlantısının bulunmaması veya az olması nedeniyle bu yer hukukunun uygulanması, zayıf tarafın korunması ilkesinin göz ardı edilerek devletler özel hukuku hakkaniyetine aykırı sonuçlar doğurabilir.

Söz konusu duruma vakıf olan gemi malikleri bazı mali yükümlülüklerden kaçmak ve gemi alacaklısı hakkı ile alacaklarını himaye altına alabilmek için diğer ülkelere göre lehlerine olan sicil yerlerini seçebilirler. Bu ülkelerin sicillerine *açık ve elverişli sicil* denilmektedir⁶⁶. İlgili sicillere tescilli gemiler ile sicil yeri arasındaki bağlantı oldukça zayıftır. Bu, birçok ipotek alacaklısının imtiyazının tanınmamasına ve amaçlanan korunmanın temin edilmemesine de sebep olabilecektir⁶⁷.

⁶² Atamer, *Cebri İcra*, 181.

⁶³ Atamer, *Cebri İcra*, 181.

⁶⁴ Atamer, *Cebri İcra*, 181.

⁶⁵ Aleka Mandaraka-Sephard, *Modern Admiralty Law* (B. 1, Cavendish Publication 2001) 22.

⁶⁶ Bu siciller tescil için yerine getirilebilecek oldukça esnek ve kolay şartlar ararlar. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ekşi, *Yabancı gemi*, 14-18.

⁶⁷ Bu konuda bkz. Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 44-52; William Tetley, “The Law of Flag, “Flag Shopping,” And Choice of Law” (1993) 17(2) *Tulane Maritime Law Journal* 169 (“The Law”).



Ayrıca sicil yeri hukukunun uygulanması gerektiği prensibi, 1999 tarihli MS madde 1/e ile de uyumlu değildir. Zira 1999 tarihli MS madde 1/e uyarınca

“hakkında deniz alacağı ileri sürülen herhangi bir geminin ihtiyati haczi, talep geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı ileri sürülmüş ve ihtiyati haciz için başvuru devlet hukukuna göre bir gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alınıyorsa”

mümkündür. Burada ihtiyati hacze başvuru devlet hukukuna göre gemi alacaklısı hakkının varlığının tespit edileceği hükme bağlanmaktadır.

C. *Lex Causae*'yi Esas Alan Yaklaşım-*Proper Law* Yaklaşımı

Bir dönem Alman hukukunda da savunulan bu yaklaşımda, gemi alacaklısı hakkının varlığına dair meseleler maddî hukuka ilişkin kabul edilmekte; söz konusu meseleye “*temel borç ilişkisinin esasına uygulanacak hukuk*”un; yani *lex causaenın* tatbiki edilmesi gerektiği savunulmaktadır⁶⁸.

Bu yaklaşımı Türk hukuku açısından değerlendirecek olursak, gemi alacaklısı hakkı sözleşmeden kaynaklıyorsa ilgili sözleşmeye uygulanacak hukuk tatbik edilecektir. Sözleşmenin niteliğine göre MÖHUK madde 24, madde 27 ya da madde 29'a göre yetkili hukuk belirlenecektir. İlgili alacak haksız fiilden doğuyorsa, bu alacağın gemi alacaklısı hakkı kapsamında güvence altına alınıp alınmadığı MÖHUK madde 34'e göre belirlenen hukuka göre tayin edilecektir.

Amerikan ve Kanada hukukunda da bir alacağın gemi alacaklısı hakkına sebep olup olmadığı “*lex causae*” çerçevesinde belirlenmektedir. Burada gemi alacaklısı hakkının maddî hukuka ilişkin olduğu kabul edilmekte ve tarafların açık veya örtülü gerçek iradeleri esas alınarak en yakın ve gerçek bağlantılı hukukun (*proper law*) tatbiki amaçlanmaktadır⁶⁹.

Gemi alacaklısı hakkının doğumuna ilişkin uyuşmazlıklarda *lex causaenın* esas alınması, Amerikalı ve Kanadalı şirketlerin milli hukuklarının uygulanması ve

⁶⁸ Atamer, ‘Gemi Alacaklısı’, 229-231. Atamer daha sonraları görüşünü değiştirerek gemi alacaklısı hakkının doğumunda farklı bağlama noktalarının tatbikini önermektedir. Kerim Atamer, ‘Gemilerde Aynı Haklara ve Cebrî İcraya Uygulanacak Hukuk’ (2001-2002) 6-7(1-4) Deniz Hukuku Dergisi 87, (‘Uygulanacak Hukuk’).

⁶⁹ *Common Law* hukuk düzeninde sözleşmelere uygulanacak hukukun tespitinde en yakın ve gerçek bağlantılı hukukun araştırılarak uygulanması *proper law* yaklaşımı olarak kabul görmektedir. Bu konu hakkında bkz. Gülin Güngör, *Temel Milletlerarası Özel Hukuk Metinlerinin Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Konusunda Yakınlık Yaklaşımı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2007) 129-131 (Yakınlık).



bu sayede menfaatlerinin korumasına hizmet etmektedir. Zira özellikle Amerikan şirketlerinin onarım ve bakım hizmeti verdiği düşünülecek olursa, bu şirketlerin ücret alacaklarına *lex causaenın* tatbiki ile Amerikan hukukunun uygulanması sağlanmakta ve bu alacaklara gemi alacaklısı hakkı ile güvence sağlanabilmektedir⁷⁰.

Bu konuda Amerikan mahkemelerinden alınan “*Ocean Ship Supply v The Leah*” kararı⁷¹ dikkat çekicidir. Kararda, Kanadalı şirket *Ocean Ship Supply*’ın verdiği hizmetten doğan alacak Kanada hukukunda önceliği haiz olmayan kanunî aynı hak olarak kabul edilmektedir. Alacak temin edilmeden Honduras’ta tescil edilen gemi satılmış; bunun üzerine Amerika’da *Ocean Ship* şirketi tarafından gemi, ihtiyaten haczettirilmişdir. Mahkeme, alacağın menşeiini teşkil eden hizmet sözleşmesine Kanada hukukunun uygulanacağını ve buna göre de geminin rehin altına alınamayıp haczedilemeyeceğine hükmetmiştir⁷².

Diğer yandan, bu konudaki ölçütlerin açık bir şekilde belirlenmemesi halinde hukukî güvenilirlik ilkesinin zedelenebileceği ve istenilen amaca ulaşılamayacağı ileri sürülmektedir⁷³. Bu doğrultuda Amerikan Yüksek Mahkemesi’nin 1953 tarihli *Lauritzen v Larsen* kararı⁷⁴ ile uygulamada tarafların niyetlerinin nasıl tespit edileceğine ilişkin ölçütler geliştirilmiştir. İlgili karar ile belirlenen *Lauritzen* ölçütleri en yakın ilişkinin tespitine dair temel esasların belirlenmesi açısından önemlidir.

Bu karara mesnet teşkil eden somut uyuşmazlıkta, Havana limanında bulunan gemideki yabancı gemi adamları, işin ifası sırasında yaralanmışlar ve Amerika’da sözleşmenin ihlali nedeniyle maddî tazminat davası açmışlardır⁷⁵. Kararda tarafların bağlantıları dikkate alınmış, liman devletini ilgilendiren bir durumun bulunmaması gerekçesiyle bayrak devleti olan Danimarka hukuku tatbik edilerek uyuşmazlık çözümlenmiştir⁷⁶. Söz konusu sonuca varılırken de gemi alacaklısı hakkının varlığının belirlenmesinde şu ölçütlerden hareket

⁷⁰ Günay, 191.

⁷¹ *Ocean Ship Supply v The Leah* kararı, (1984), <<https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F2/729/729.F2d.971.82-1433.html>> s.e.t. 01 Mart 2024.

⁷² Karara ilişkin somut vakıalar için bkz. *Ocean Ship Supply v The Leah* kararı, prg. 1-10.

⁷³ Davis and Tan, 452-453.

⁷⁴ *Lauritzen v Larsen* kararı, (1953) <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/345/571/>> s.e.t. 28 Şubat 2024.

⁷⁵ Karara ilişkin somut vakıalar hakkında bkz. *Lauritzen v Larsen* kararı, prg. 1.

⁷⁶ *Lauritzen v Larsen* kararı, prg. 6.



edilmiştir⁷⁷: “i) Haksız fiilin işlendiği yer ii) Bayrak kanunu iii) Mağdurun vatandaşlığı veya yerleşim yeri iv) Gemi malikinin tabiiyeti v) Sözleşmenin kurulduğu yer vi) Yabancı hukukun tespit edilememesi hali vii) Lex fori.” Bu karardan sonra Amerikan hukukunda “en yakın” bağlantı tespit edilirken ilgili ölçütler esas alınmaya başlanmıştır⁷⁸.

Amerikan mahkemeleri bazı kararlarında ise sözleşmesel ilişkiye dayanan gemi alacaklısı hakkı varlığının tespitinde farklı bir yöntem izleyerek en yakın ve gerçek ilişkinin tespitinden (*proper law*) yola çıkarak yetkili hukuku tespit etmiştir. Bu konuda *Gulf Trading* kararı örnek verilebilir⁷⁹. İlgili kararda aralarındaki zaman çarteri sözleşmesi uyarınca Amerikalı bir şirket, Panama’da Norveç bayraklı bir gemiye yakıt sağlamış, ardından diğer taraf iflas ettiği için hizmet bedelini ödeyememiştir.

Mahkeme, *proper law* yaklaşımından hareketle en yakın ve gerçek ilişkinin sözleşmeye uygulanacak hukuk ile tespit edileceği anlayışından hareketle *Restatement II of Conflict of Law* esas alınmış⁸⁰ ve *Restatement II &6*⁸¹ uyarınca yetkili hukuk tespit edilmiştir. Söz konusu hükme göre

“mahkeme, anayasal sınırlamalara konu olarak, bağlama konusunda kendi devletin kanunî hükümlerini izleyecektir. Böyle bir hükmün yokluğunda, uygulanacak hukuk kuralının seçimine uygun faktörlere (a) dâhili ve milletlerarası sistemin ihtiyaçları, (b) forumun ilgili politikaları, (c) diğer ilgili devletlerin konu ile ilgili politikaları ve o devletlerin belirli bir konunun tayininde göreceli menfaatler, (d) haklı beklentilerin korunması, (e) ilgili hukuk alanının temel politikaları, (f) kesinlik, öngörülebilirlik ve sonucun yeknesaklığı ve, (g) uygulanacak hukukun tespiti ve uygulamasında kolaylık dahildir”.

Bu kapsamda Mahkeme, yakıt ikmalinin Amerikan limanında yapıldığı gerekçesiyle somut uyuşmazlığı (c) bendi kapsamında değerlendirmiş ve Amerika’nın çıkarlarının İngiltere’nikinden daha öncelikli olamayacağı

⁷⁷ *Lauritzen v Larsen* kararı, prg. 15-32.

⁷⁸ Oleg Nikolaevich Sadikov, ‘Conflicts of Laws in International Transport Law’ (1985) 190 Collected Courses of the Hague Academy of International Law 234.

⁷⁹ *Gulf Trading & Tarnsportation Co. v The Vessel Hoegh Shield* kararı, (1981), <<https://casetext.com/case/gulf-trading-transp-v-vessel-hoegh-shield>> s.e.t. 14 Şubat 2024, (*Gulf Trading* kararı).

⁸⁰ *Gulf Trading* kararı, prg. 13.

⁸¹ Restatement II &6 için bkz. <<http://www.kentlaw.edu/perritt/conflicts/rest6.html>> et 14 Şubat 2024).



sonucuna varmıştır⁸². Dolayısıyla da gemi alacaklısı hakkına temel teşkil eden hukukî ilişki olan zaman çarteri sözleşmesine İngiliz hukuku hâkim olsa da gemi alacaklısı hakkının doğumuna Amerikan hukukunun uygulanması gerektiği vurgulanmıştır. İlk bakışta *lex causae* yaklaşımının Amerikan hukukunda doğrudan benimsenen tutarlı bir yaklaşım haline gelmediği görülmektedir. Ancak *Common Law*'da sözleşmesel ilişkilere uygulanacak hukuka ilişkin benimsenen *proper law* yaklaşımı esastan hareket edilerek, sözleşme ile en yakın ve gerçek bağlantının *lex fori* olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Daha net bir ifadeyle, mahkeme *proper law* yaklaşımı ile dolaylı olarak *lex fori*yi uygulamıştır.

Kanada hukukunda gemi alacaklısı hakkının doğumuna ilişkin uyumsuzluklar maddî hukuk kapsamında kabul edilmekte ve genel olarak *lex causae* yaklaşımı esas alınmaktadır. Kanada Yüksek Mahkemesi 1972 tarihli *Ioannis Daskalelis* kararında gemi alacaklısı hakkının doğumuna uygulanacak hukuku temel ilişkiden yola çıkarak tespit etmiştir⁸³. Bu kararda Yunanistan'da ipotek ettirilen Panama bayraklı geminin bakım ve onarım işleri New York'taki *Todd Shipyard* şirketi tarafından yapılmıştır. Ancak hizmet bedeli ödenmediğinden gemi ihtiyaten haczedilmiştir⁸⁴. Gemiye takdir edilen bedel alacaklıları tatmin etmeyince, hizmet veren ile diğer alacaklılar arasında sıra sorunu ortaya çıkmıştır. Mahkeme söz konusu hizmet bedelinin gemi alacaklısı hakkı ile himaye altına alınıp alınmadığını ise öncelikli olarak incelemiştir. Bunun sonucunda da en yakın ve gerçek bağlantılı hukukun sözleşmenin yapıldığı yer hukuku olan Amerikan hukuku olduğunu ifade etmiştir⁸⁵.

Bu yaklaşımın da hem en uygun ve yakın hukukun uygulanması hem de öngörülebilirlik amacına hizmet edemeyeceği kanısındayız. Öncelikle buradaki en önemli sorun, yabancı hukuklardaki alacakların kategorize edilmesi ile ilgilidir. Örneğin, Amerikan mahkemelerinde gemi alacaklısı hakkının doğumuna *lex causae* olarak İngiliz hukukunun uygulanması durumunda hizmetten doğan alacaklar kanunî aynî hak olarak kabul edilmektedir. Buna karşılık, Amerikan hukukunda bu alacaklar gemi alacaklısı hakkı ile himaye altına alınmakta, Türk hukukunda ise sadece deniz alacağı olarak nitelendirilmektedir. Her somut olayda temeldeki hukukî ilişki de dâhil olmak

⁸² *Gulf Trading* kararı, prg. 19, 21.

⁸³ *Ioannis Daskalelis, (Todd Shipyards v Altema)* kararı, (1974), <<https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/5254/index.do>> s.e.t. 14 Şubat 2024.

⁸⁴ Bu konuda bkz. *Ioannis Daskalelis* kararı, 1250-1251.

⁸⁵ *Ioannis Daskalelis* kararı, 1256.



üzere alacak farklı şekillerde sınıflandırılabilir. Bu husus diğer alacaklıların da haklarını ihlal edebilir. Zira dava açılıp yetkili hukuk tespit edilene kadar hangi alacakların gemi alacaklısı hakkı ile himaye edildiğini öngörmek mümkün gözükmemektedir.

Ayrıca gemi alacaklısı hakkının kaynağı birden farklı hukuki ilişki olabilir. Örneğin, gemi adamlarının alacakları aynı anda hem haksız fiilden hem de sözleşmeden kaynaklanabilir. Dolayısıyla da her somut olayda farklı hukuki ilişkilerin esas alınması uygulanacak hukukun tespitine ilişkin belirsizliklere neden olabilecektir⁸⁶.

Son olarak, gemi alacakları sözleşmeden veya haksız fiilden kaynaklanmaktadır. MÖHUK uyarınca da sözleşmeden ve haksız fiilden doğan borç ilişkisine uygulanacak hukuk seçimi mümkündür. Bu durum gemi alacaklarına temel teşkil eden sözleşmesel ilişki veya haksız fiiller için de geçerlidir. *Lex causaenın* uygulanması gerektiğini savunan yaklaşımın kabulü halinde tarafların temel ilişkiye uygulanacak hukuku seçmeleri, gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukukun taraflarca kararlaştırılabilmesine dolaylı olarak olanak tanındığı anlamına gelecektir. Ancak gemi alacaklısı hakkı bir aynî haktır ve aynî haklara ilişkin meselelerde MÖHUK uyarınca hukuk seçimine cevaz verilmemektedir⁸⁷. Bu durum da hukukun dolanmasına neden olacaktır.

D. *Lex Fori*'yi Esas Alan Yaklaşım

TTK madde 1320/III'te Türk mahkemeleri nezdinde öne sürülen yabancı unsurlu bir uyuşmazlıkta gemi alacaklısının varlığına ilişkin Türk hukukunun tatbik edileceği ifade edilmektedir. İlgili hüküm ile sadece gemi alacaklısı hakkının

⁸⁶ Bu konuda bkz. Günay, 176.

⁸⁷ Bazı hukuk sistemlerinde üçüncü kişilerin haklarının etkilenmesi ve aynî haklarda sınırlı sayı ilkesinin geçerli olması nedeniyle hukuk seçimine izin verilmemektedir. Buna karşılık diğer bazı hukuk sistemlerinde ise milletlerarası ticaretin ihtiyaçları çerçevesinde aynî haklara ilişkin uyuşmazlıklarda taraf iradesine geçerlilik tanınması gerektiği kabul edilmektedir. Türk hukukunda da *Ömeroğlu ve Acun Mekengeç* aynî haklara ilişkin meselelerde hukuk seçimine yer verilmesi gerektiği kanısındadır. Zira *Ömeroğlu'na* göre hukuk seçimi tarafların bildikleri hukuku uygulayabilmeleri ve uygulanacak hukuku önceden bilebilme imkânını tanıyarak hukuki kesinliği sağlaması nedeniyle kabul edilmelidir. *Ömeroğlu*, 148-160. *Acun Mekengeç* de tarafların kendileri için en elverişli hukuku tartışma ortamında kararlaştırabileceklerini ifade etmekte, ayrıca da *lex rei sitae* prensibinin uygulanmadığı durumlarda milletlerarası özel hukuk hakkaniyetinin sağlanması açısından hukuk seçiminin benimsenmesi gerektiğini savunmaktadır. Merve Acun Mekengeç, *Aynî Haklardan Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2016) 432-434.



doğumunda yetkili hukukun *lex fori* ilkesi uyarınca belirleneceği benimsenmektedir. Bu kural MÖHUK madde 22’de düzenlenen sicil yeri hukuku esasının istisnası niteliğinde⁸⁸ olup 1993 tarihli MS madde 1/a ve 1999 tarihli MS madde madde 3/e ile uyumludur. Kuralın uygulanabilmesi için geminin Türkiye’de bulunup bulunmaması önemli değildir⁸⁹.

İngiliz hukukunda da kural olarak gemi alacaklısı hakkı ihtiyati hacze başvurulduktan sonra bu prosedür içinde doğduğundan usûl hukukuna ilişkin görülmekte ve bu nedenle hakkın doğumuna *lex forin*in uygulanması gerektiği kabul edilmektedir⁹⁰. Bu konuda Birleşik Krallık Özel Konseyi’nin (*Privacy Council*) verdiği *Halcyon Isle* kararı önem arz etmektedir⁹¹. *Halcyon Isle* adlı gemi İngiltere’de tescil edilmiş ve bir İngiliz bankası tarafından üzerinde ipotek kurulmuştur. Gemi New York’ta Amerikan şirketinden yararlandığı bakım ve onarım hizmetinden doğan bedeli ifa etmeden sefere devam etmiştir. Bunun üzerine Singapur’da ihtiyaten haczedildikten sonra satılmış; bu sırada da alacaklar arasında sıra sorunu ortaya çıkmıştır.

Özel Konsey Hukuk Kurulu oy çokluğu ile *lex forin*in; yani Singapur hukukunun tatbik edilmesi gerektiği sonucuna ulaşmıştır⁹². Kararda çoğunluğun görüşüne göre gemi alacaklısı hakkı ihtiyati haciz prosedürünün mahiyetine ilişkin olduğundan maddî hukuktan farklılık göstermektedir⁹³. Bu nedenle *lex forin*in uygulanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Bir alacağın gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınıp alınamayacağını tespitinde *lex forin*in uygulanmasını savunan yaklaşımda temel gaye, gemi alacağı statüsü veren alacakların sayısını sınırlı tutarak sonradan doğabilecek gemi ipoteği alacaklarının önüne geçmektir⁹⁴. Böylelikle alacakları teminat altına alınan bankaların daha etkin korunabileceği iddia edilmektedir⁹⁵.

⁸⁸ Nomer, 315; Şanlı, 300.

⁸⁹ Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 380.

⁹⁰ Tetley, ‘Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws’ 35; Micheal Douglas, ‘Characterisation of a Foreign Maritime by the Lex Fori’ (2017) 17(1) Oxford University Commonwealth Law Journal 153.

⁹¹ *Halcyon Isle (Bankers Trusts v Todd Shipyards)* kararı, (1981), <<https://cmicmidatabase.org/bankers-trust-international-ltd-v-todd-shipyards-corp-halcyon-isle>> s.e.t. 14 Şubat 2024.

⁹² *Halcyon Isle* kararı, prg. 39.

⁹³ *Halcyon Isle* kararı, prg. 68.

⁹⁴ Douglas, 154.

⁹⁵ Douglas, 154.



Diğer yandan *lex forin*in kredi alacaklısı bankaları yeteri kadar koruyamayacağı, bu durumun ise “*forum shopping*” den kaynaklandığı ileri sürülmektedir⁹⁶. Zira Amerikan hukukunun aksine, İngiliz hukukuna göre gemi tamiratından doğan alacaklar gemi alacaklısı hakkıyla himaye edilmemektedir. Bu durumda alacaklının, alacağını teminat altına almak amacıyla Amerikan mahkemelerine başvurması halinde *lex forin*in uygulanmasının yabancı bankaların menfaatine aykırı bir durumu meydana getirebileceği iddia edilmektedir⁹⁷. Ayrıca hakkın sırası ile doğumuna uygulanacak hukukun aynı prensiplere dayanarak belirlenmesi gerektiği; ancak sıranın usûlî bir mesele olarak kabul edilmesine karşılık, doğumuna ilişkin gemi alacağı ile *forum* arasındaki bağlantının çoğu zaman zayıf hale geldiği ve bu nedenle *forum shopping* iddiasının gündeme gelebileceği belirtilmektedir⁹⁸. Dolayısıyla Avusturalya gibi bazı hukuk sistemlerinde usûlî meseleler mahkemenin işleyişi ve düzeni ile sınırlı tutulmakta; gemi alacaklısı hakkı ise maddî hukuka ilişkin kabul edilmektedir⁹⁹.

Lex fori yaklaşımına ilişkin getirilen bir diğer eleştiri ise gemi alacaklısı hakkının kaotik yapısına ilişkindir¹⁰⁰. Gemi alacaklısı hakkı, sahibine dava açabilmek için aslî bir hak bahşetmekte ve diğer aynî haklar karşısında öncelik tanımakta olduğundan usûlî bir mesele gibi görülebilir. Zira bir davanın başlatılması ve geminin birden fazla ipotek alacaklısının olduğunun anlaşılması halinde deniz icra hukuku devreye girecektir¹⁰¹. Ayrıca söz konusu hak, aynî hak olduğundan herkese karşı ileri sürülmekte ve nerede olursa olsun gemiyi takip etmektedir. Sahibine de gemi üzerinde belirli şartlar altında hâkimiyet sağlamakta, bu da hakkın maddî hukuk sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkının sadece ne usûlî ne de maddî bir mesele olarak kabul edileceği ileri sürülmektedir¹⁰².

⁹⁶ William Tetley, “Maritime Liens in the Conflict of Laws”, in: *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, (B. 1, Brill | Nijhoff 2002) 19 (‘Maritime Liens’) 15.

⁹⁷ Tetley, ‘Maritime Liens’, 15.

⁹⁸ Douglas, 159.

⁹⁹ Douglas, 154.

¹⁰⁰ John Lane: ‘Should Australian Courts Accept or Refuse the Aid of Private International Law When Considering to Enforce Foreign Maritime Liens?’ (2009) 16/1 *eLaw Journal: Murdoch University Electronic Journal of Law* 40

¹⁰¹ Lane, 40.

¹⁰² Lane, 40.



Kanımızca gemi alacaklısının doğumun *lex forin*in tatbikine ilişkin TTK madde 1320/III yerinde bir hükümdür. Zira gemi alacaklısı hakkı fer'i niteliğine rağmen hakkın usûlî sonuçları daha ağır basmaktadır. Gemi alacaklısı hakkının amacına ulaşarak hak sahibine koruma sağlayabilmesi için TTK madde 1380 uyarınca taşınır rehininin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılması gerekmektedir¹⁰³. Usûlî meselelerde *lex fori* ilkesinin uygulanması gerektiği anlayışı çerçevesinde yabancı unsurlu bir uyuşmazlıkta gemi alacaklısı hakkının varlığı Türk hukuku çerçevesinde belirlenmelidir.

*Lex forin*in uygulanmasının *forum shoppinge* neden olabileceği savı ise uyuşmazlığın tarafları ile hiçbir bağlantısı bulunmayan mahkemede davanın açılması halinde tanıma-tenfizden reddi sebebi olarak dikkate alınmaktadır. Diğer yandan, gemi alacaklısı hakkına ilişkin verilen ihtiyati haciz kararlarının verildikleri devletin hukukuna göre kesinleşme kabiliyetine sahip olmamaları nedeniyle uygulamada *forum shopping* iddiasının gündeme gelmesi zor gözükmemektedir. Daha net bir ifadeyle, bu durumda karar kesinleşme kabiliyetini haiz olmadığından tenfizden bahsedilemeyecek ve davalının itirazına bağlı olarak da aşkın yetkiden veya somut olaya göre re'sen incelenerek kamu düzenine aykırılıktan bahsetmenin anlamı kalmayacaktır.

Diğer yandan bir an bile olsun bu kararların tenfize olanak tanındığını farz edecek olursak, yabancı mahkeme kararlarının tanınması ile tenfizinde sadece yetki kurallarının aşkın yetki olup olmadığı araştırılmakta, hangi hukukun nasıl uygulandığı davanın esasına girme (revizyon) yasağı nedeniyle incelenmemektedir. Dolayısıyla Türk mahkemeleri nezdinde görülen gemi alacaklısı hakkına ilişkin tanıma-tenfiz taleplerinde hali hazırda yabancı mahkemelerin uyguladığı hukuk değerlendirilemeyecektir. Buna karşılık gemi alacaklısı hakkı tanıyan bir devletin hukukunun uygulanmasından kaçmak amacıyla uyuşmazlık ve taraflar ile bağlantısı olmayan bir yabancı mahkemeden o devletin hukukuna göre kesinleşme kabiliyeti olan bir kararın alınması halinde MÖHUK madde 54(b) uyarınca davalının itirazında bağlı olarak aşkın yetki itirazı gündeme gelebilecektir. Eğer ki Türk mahkemelerinden alınan böyle bir karar mevcutsa, yabancı ülkelerde tanıma-tenfiz devletinin hukuk anlayışı ve düzenlemelere bağlı olarak aşkın yetki veya kamu düzeni engeli ile

¹⁰³ Doğuş Taylan Türkel, *Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi* (B. 1, Seçkin Yayınları 2008) 33 vd.; Yabancı ülkelerde gemilerin yurtdışında icra yoluyla satılması hakkında bkz. Nuray Ekşi, 'Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Geminin Yurtdışında İcra Yoluyla Satılması' (2003) 8(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 2003 25-37 ('İcra').



karşılaşabilecektir¹⁰⁴. Görüldüğü üzere, *forum shopping* iddiasının bu anlamda da bertaraf edilmesi mümkün gözükmemektedir.

Ayrıca, alacağın kolay ve hızlı yoldan temin edilmesi gemi alacaklısı hakkının en temel gayelerinden biridir. Bu noktada, *lex fori* ilkesinin tatbiki diğer bağlama noktalarının gönderdiği yabancı hukuklardaki saklı yüklerden kurtularak alacaklıyı hukukî teminata kavuştur. Zira mahkeme kendi hukukunu uygulayarak alacağın niteliği daha hızlı ve kolay tespit edilebilir. Bu da milletlerarası ticaretin sürdürülebilirliğini sağlamaktadır.

2. Gemi Alacaklısı Hakkının Sırasına ve Mahiyetine Uygulanacak Hukukun Tespiti

Hakkın niteliği, hak sahibinin kimler olduğu, hakkın devredilip devredilemeyeceği¹⁰⁵, hakkın kendiliğinden mi yoksa tescil ile mi varlık kazanacağı, ne zaman sona ereceği, hak düşürücü sürelerle bağlı olup olmayacağı ve bu sürelerle ilişkin meseleler, kimlere karşı ileri sürülebileceği gibi hususlar gemi alacaklısı hakkının mahiyetine ilişkindir ve TTK madde 1320/III'ün uygulama alanı dışındadır. Aynı durum gemi alacaklısı hakkının sırasına ilişkin de söz konusudur. Zira ilgili hükmün konusu sadece bir alacağın gemi alacaklısı hakkı verip veremeyeceği ile sınırlıdır. Dolayısıyla burada bir aynî hak meselesi söz konusu olduğundan milletlerarası sözleşmeler ve özel hükümler saklı kalmak kaydıyla, MÖHUK madde 22'nin uygulanıp uygulanamayacağı gündeme gelecektir.

Bu bağlamda, 1993 tarihli MS madde 2'ye göre “*tescil edilmiş rehinlerin, ipoteklerin ve yükümlülüklerin kendi aralarındaki sıra ve bu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bunların üçüncü kişilere etkisi sicil devleti hukukuna*” göre belirlenmektedir. Hükmün konusu “*tescil edilmiş rehinler, ipotekler ve yükümlülükler*” olarak ifade edilmiştir. Ancak gemi alacaklısı hakkı tescil edilmeyen kanunî rehin hakkıdır. Bu nedenle maddenin uygulama alanına girmediği kabul edilmektedir¹⁰⁶.

¹⁰⁴ Bu konuda bkz. Şanlı, Esen ve Ataman-Figanmeşe, 462; Sibel Özel, ‘Haksız Fiiller İlişkin Davalarda Türk Mahkemesinin Yetkisini Belirleyen HMK m. 16 Kuralının Karşılaştırmalı Hukuk Açısından Değerlendirilmesi’ (2012) 8(91-92) Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi 34-35; Hacı Can ve Ekin Tuna, *Milletlerarası Usûl Hukuku* (B. 3, Adalet Yayınları 2022) 81-82.

¹⁰⁵ Bu konu hakkında bkz. Kula Değirmenci, 269-270.

¹⁰⁶ Bu konuda bkz. Süzel, 103-107.



Kanımızca gemi alacaklısı hakkının sırasına ve mahiyetine uygulanacak hukuka ilişkin farklı bağlama noktaları gündeme gelecektir. Gemi alacaklısı hakkının kapsamı, niteliği, bahsettiği hak ve yükümlülüklerin neler olduğu, sona ermesi gibi meseleler MÖHUK madde 22 göz önünde bulundurulmalıdır. Dolayısıyla da Türk gemi siciline (Millî veya Türk Uluslararası Gemi Sicili) tescilli gemiler açısından Türk hukuku tatbik edilmelidir¹⁰⁷. Sicil yerinin bulunmadığı durumlarda ise MÖHUK dikkate alınarak bağlama limanı hukuku uygulanmalıdır. Bazı durumlarda çeşitli ekonomik sebeplerle gemilerin elverişli bayrak ülkelerinde tescil edildikten sonra başka bir ülkenin geçici siciline de kayıt yaptırılabilirdiği; bu nedenle MÖHUK madde 22'deki hükümde “deniz araçlarında, aynı hakların tescil edildiği asli sicil yeri” ibaresi olarak değiştirilmesi önerilmektedir¹⁰⁸.

Ancak hükümde geminin bağlama limanının bulunmaması halinde hangi hukukun uygulanacağı belirtilmemektedir. Söz konusu belirsizliğe öğretilerde de dikkat çekilmiştir. *Atamer* gemi malikinin yerleşim yeri hukukunun¹⁰⁹; *Günay* ise gemi malikinin vatandaşı olduğu devlet hukukunun uygulanması gerektiğini savunmaktadır¹¹⁰. Kanımızca bağlama limanının olmadığı durumlarda genel kural MÖHUK madde 21/I uygulanmalıdır. Dolayısıyla geminin üzerindeki aynı haklara ilişkin uyuşmazlıklarda geminin bulunduğu yer hukukunun tatbik edilmesi gerekmektedir.

Öğretilerde sicil yeri hukuku kuralının sınırlandırılması gerektiği de savunulmaktadır¹¹¹. Sınırlandırma sebebi konusunda ise farklı görüşler ileri sürülmektedir. *Özel/Erkan/Pürselim/Karaca*, kanunî rehin hakkı niteliğindeki gemi alacaklısı hakkının tescile tâbi olmaması nedeniyle hakkın doğum şartlarının geminin o anda bulunduğu yer hukukuna tabi kılınması gerektiğini; aksi halde sicil yerinin uygulanmasının zorunlu olduğunu ifade etmektedir¹¹². Buna karşılık *Can 'a* göre, MÖHUK madde 22'nin lafzından uygulanma alanının tescil şartına bağlanan aynı haklar ile sınırlı olduğuna dair bir kesinlik çıkmamaktadır¹¹³. Kanımızca da gemi alacaklısı hakkının tescile ihtiyaç duymadan doğması MÖHUK madde 22'nin uygulanmaması için bir sebep

¹⁰⁷ Şanlı, Esen ve Ataman-Figanmeşe, 301.

¹⁰⁸ Atamer, ‘MÖHUK Reformu’, 98.

¹⁰⁹ Atamer, ‘MÖHUK Reformu’, 101.

¹¹⁰ Günay, 177.

¹¹¹ Nomer, 315; Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 381; Tekinalp, *Millî Hukuk*, 265.

¹¹² Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 381.

¹¹³ Can, 494.



değildir. *Tekinalp*'in de belirttiği üzere, bu hükmün düzenlenme sebebi, taşıma araçları ile hak sahipleri arasındaki en sıkı ilişkiyi sicil yeri hukukunun temsil etmesidir¹¹⁴. Kaldı ki Kanun'da sicil yeri olmayan gemiler hakkında bağlama limanı hukukunun uygulanacağı ifade edilerek bu kuralın uygulanmasının hakkın tescile tabi olup olmamasından bağımsız olduğu sonucuna ulaşmak mümkündür.

Uygulanacak hukuka ilişkin diğer bir sorun ise sıraya uygulanacak hukukun tespitidir. TTK madde 1350'de bu konuya ilişkin işlemlerin veya tasarrufların yapıldığı sırada geminin bulunduğu yer hukukunun; yani *lex rei sitae* ilkesinin uygulanacağı düzenlenmektedir. Buna karşılık, 1993 tarihli MS madde 2'nin ikinci cümlesinde "*işbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak kaydıyla, cebri icraya işlemlerine ilişkin bütün hususların cebri icranın gerçekleştiği ülke hukukuna tabi olacağı*" ifade edilmektedir. Gerek Anayasa madde 90/son gerekse de MÖHUK madde 1 uyarınca 1993 tarihli MS uygulama alanına giren hallerde madde 2 hükmünün doğrudan uygulanarak TTK'nın göz ardı edilmesi gerekmektedir. Bu durumda gemiye ilişkin Türkiye'de başlatılan cebri icra işlemlerine ilişkin gemi alacaklısı hakkının sırasına ilişkin Türk hukuku uygulanacaktır¹¹⁵.

Diğer yandan *Tekinalp*'e göre, gemi alacaklısı hakkına *lex forin*in tatbiki isabetlidir. Zira yazar, gemi alacaklısı hakkı ile korunması amaçlanan menfaatlerin milletlerarası özel hukuk alanında *lex forin*in tatbiki ile sağlanabileceği belirtilmektedir¹¹⁶. Gemi alacaklısının sırasına ilişkin uyuşmazlıklar kimi hukuk sistemlerinde¹¹⁷ usûle ilişkin kabul edildiğinden *lex foriye*; yani mahkemenin hukukuna tabi kılınmaktadır. Kanımızca da gemi alacaklısı hakkının doğumuna ilişkin uyuşmazlıklarda benimsendiği üzere, olması gereken hukuk açısından mahiyeti ve sırasına ilişkin meselelerin de *lex foriye* tabi olması gerekmektedir. Zira kanımızca, menfaat dengesinin korunması ancak bu şekilde sağlanabilir. Şöyle ki; milletlerarası ticaretin sürdürülebilirliği

¹¹⁴ Tekinalp, *Milletlerarası Özek Hukuk*, 266.

¹¹⁵ TTK madde 1350'de ifade edilen "... cebri icraya ilişkin tüm işlemler ..." ile kastedilenin geminin ihtiyati haczi, cebri icra yoluyla satışı ve satışın sonuçları, sıra cetvelinin düzenlenmesi ve cebren satıştan elde edilecek meblağın paylaşılması olduğu ifade edilmektedir. Süzel, 330 dpn 1001.

¹¹⁶ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 76.

¹¹⁷ Kanada hukukunda *Ioannis Daskalelis* kararında sıraya *lex fori* uygulanacağı ifade hükmüne bağlanmıştır. Karar ile ilgili olarak bkz. *Ioannis Daskalelis*, yuk. 23-24.



yargılamanın mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde devam etmesi ve sonuçlandırılmasını gerekmektedir. Ayrıca hakkın usûlî boyutunun ağır basmasının yanı sıra hukukî açıklık, öngörülebilirlik ve TTK madde 1320/III'te benimsenen gemi alacaklısı hakkının doğumuna uygulanacak hukuk ile tutarlığın sağlanması açısından sıra ve mahiyet meselesine de *lex fori* tatbik edilmelidir¹¹⁸.

SONUÇ

Deniz yoluyla taşıma, ülkeler arası ticari faaliyetlerde maliyetli oluşu, hızı ve güvenilirliği nedeniyle günümüzde tercih edilmektedir. Dolayısıyla deniz ticareti hukukuna ilişkin yabancı unsurlu uyuşmazlıklar kaçınılmaz hale gelmektedir. Konumuz açısından ele aldığımız gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukukun nasıl tespit edildiğinin açık bir şekilde öngörülebilmesi deniz ticaretinin sürdürülebilirliği açısından da önem kazanmaktadır.

Bu bağlamda TTK madde 1320/III uyarınca gemi alacaklısının doğumuna Türk hukukunun uygulanacağı hükme bağlanarak hâkime kolaylık getirilmiş, yabancı hukukun araştırma mükellefiyetinden istisna kılınmıştır. Kanımızca ilgili düzenleme, gemi alacaklısı hakkının usûlî sonuçlarının ağır basması nedeniyle yerindedir. Ayrıca gemi alacaklısı hakkının doğumu açısından asıl önemli olan gemi alacaklısının yanı sıra, yeni malik ve ipotek alacaklılarının da haklarının korunmasıdır. Zira gemi alacaklısı hakkı nerede ileri sürerse nasıl bir güvenceye sahip olabileceğini öngörebilecektir. Nitekim gemi alacaklısı, hakkını cebri icra yoluyla kullanabilmektedir. Hak kayıplarının önlenmesi için ivedilikle hareket edilerek, hangi alacakların gemi alacaklısı hakkı belirleyebilmenin ve diğer alacakların neler olduğu ile sıralarını bilmenin en güvenli ve kesin imkânı *lex fori* nin tatbiki ile sağlanabilir.

Aynı sebeplerden ötürü gemi alacaklısının hakkına ilişkin tüm meselelere *lex fori* nin tatbik edilmesi gerektiği görüşündeyiz. Ancak *olan hukuk* açısından bu pek mümkün gözükmemektedir. Şöyle ki; 1993 tarihli MS madde 2'nin ikinci cümlesinde cebri icraya ilişkin işlemlerde cebri icranın gerçekleştiği yer hukukunun; buna karşılık TTK madde 1350'de bu konuya ilişkin işlemlerin veya tasarrufların yapıldığı sırada geminin bulunduğu yer hukukunun tatbik edileceği düzenlenmiştir. Kanımızca herhangi bir ihtilâf durumunda öncelikle dikkate alınması gereken 1993 tarihli MS doğrultusunda cebri icranın gerçekleştirildiği

¹¹⁸ Aynı yönde bkz. Douglas, 158; Martin Davies, 'Choice of Law and U.S. Maritime Liens' (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1457.



yer hukuku uygulanmalıdır. Aynı şekilde her ne kadar düzenlenme amacı doğrultusunda gemi alacaklısı hakkının mahiyetine *lex forin*in uygulanması gerektiğini savunsak da olan hukuk açısından MÖHUK madde 22 hükmünün tatbik edilmelidir.

KAYNAKÇA

- Acun Mekengeç M, *Aynî Haklardan Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2016)
- Akıncı Z, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 1, Vedat Kitapçılık 2020)
- Algantürk S. Didem (Çev.), ‘1993 Deniz İmtiyazları ve Deniz İpotekleri İle İlgili Milletlerarası Sözleşme’ (2002) VI(1-4) AÜEHFD 391
- Aliş E, ‘Gemi Adamlarının Gemi Alacaklısı Hakkı’ (2021) (153) Türkiye Barolar Birliği Dergisi 387
- Atamer K, ‘Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usûlü ve İcra’, *XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 4-5 Nisan 1997* (B. 1, Banka ve Ticaret Enstitüsü Yayınları 1997) 205-254 (‘Gemi Alacaklısı’)
- ‘Gemilerde Aynî Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk’ (2001-2002) 6-7(1-4) Deniz Hukuku Dergisi 275 (‘Uygulanacak Hukuk’)
- ‘MÖHUK Reformu Hakkında’, Prof. Dr. Gülören TEKİNALP’e Armağan, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni* (2003) 23 (1-2) 89 (‘MÖHUK Reformu’)
- *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’na Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (B. 1, Arıkan Yayınları 2006) (Cebri İcra)
- *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2012) (İpoteğin Hukuksal Temelleri)
- *Deniz Ticareti Hukuku-Gemilerin Eşya Hukuku, Cilt II* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2018) (Deniz Ticareti Hukuku II)
- *Deniz Ticareti Hukuku-Deniz İcra Hukuku, Cilt IV* (B. 2 On İki Levha Yayınları 2019) (Deniz Ticareti Hukuku IV)
- Aybay R ve Dardağan E, *Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)* (2. Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 2008)



Can H ve Tuna E, *Milletlerarası Usûl Hukuku* (B. 3, Adalet Yayınları 2022)

Can H, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 6, Adalet Yayınevi 2023)

Çağa T ve Kender R., *Deniz Ticareti Hukuku III (Gemi ve Yük Alacaklısı Haklar, Zamanaşımı, Deniz Hukuku'nda Cebri İcra)* (B. 4, Arıkan Yayınları 2005)

Çelikel A ve Erdem B, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 17, Beta Yayınları 2021)

Çetingil EA, Kender R, Ünan S ve Yazıcıoğlu E, 'TTK Tasarısının 'Deniz Ticareti'' Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında' (2006) Özel Sayı Deniz Hukuku Dergisi 1

Davies M, 'Choice of Law and U.S. Maritime Liens' (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1435

Davis M S and Tan JT, 'To Port or Starboard? Why the Supreme Court Might Provide Direction to Those Navigating Choice-of-Law Questions in Maritime-Lien Cases: The 2015 Nicholas J. Mealy Lecture' (2015) 46(4) Journal of Maritime Law & Commerce 395

Doğan V, Yılmaz AÇ ve Ayhan İzmirli L, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 9, Savaş Kitabevi 2023)

Douglas M, 'Characterisation of a Foreign Maritime by the Lex Fori' (2017) 17(1) Oxford University Commonwealth Law Journal 152

Ekşi N, 'Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Geminin Yurtdışında İcra Yoluyla Satılması' (2003) 8(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 25 ('İcra')

— *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (B. 2, Beta Yayınları 2004) (Yabancı Gemi)

Günay B, *Türk ve Anglo-Amerikan Hukuku'nda Gemi Alacaklısı Hakkı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2009)

Güngör G, *Temel Milletlerarası Özel Hukuk Metinlerinin Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Konusunda Yakınlık Yaklaşımı* (B. 1, Yetkin Yayınları 2007) (Yakınlık)

— *Türk Milletlerarası Özel Hukuku* (B. 3, Yetkin Yayınları 2022)

<<http://openjurist.org/480/f2d/1024/rainbow-line-inc-v-mv-tequila>> s.e.t. 21 Şubat 2024

<<http://openjurist.org/658/f2d/363/gulf-trading-transportation-co-v-vessel-hoegh-shield-as-hoegh-shield>> s.e.t. 14 Şubat 2024



<<http://www.kentlaw.edu/perritt/conflicts/rest6.html>> s.e.t. 14 Şubat 2024

<<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7ce1e5e5274a2ae6eeb581/8281.pdf>> s.e.t. 29 Kasım 2023

<<https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/5254/index.do>> s.e.t. 14 Şubat 2024

<<https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F2/729/729.F2d.971.82-1433.html>> s.e.t. 01 Mart 2024

<https://legal.un.org/avl/pdf/ha/icas/icas_e.pdf> s.e.t. 29 Kasım 2023

<https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2018/03/GBR_CASE_THE-HALYCON-ISLE_1980_ENG.pdf> s.e.t. 14 Şubat 2024

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en> s.e.t. 05 Şubat 2024

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en> s.e.t. 05 Şubat 2024

<<https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/345/571>> s.e.t. 28 Şubat 2024

<<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/31342>> s.e.t. 28 Şubat 2024

<https://treaties.un.org/doc/source/docs/A_CONF.162_7-E.pdf> s.e.t. 29 Kasım 2023

Kalpsüz T, *Gemi Rehni* (B. 5, Turhan Kitabevi 2004)

Kaner İ, ‘Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 487 (Gemi Alacaklısı Hakkı)

— *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (B. 5, Filiz Kitabevi 2021) (Deniz Ticareti)

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2020)

Kula Değirmenci N, ‘Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi’ (2014) XVIII(3-4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 245

Lane J, ‘Should Australian Courts Accept or Refuse the Aid of Private International Law When Considering to Enforce Foreign Maritime Liens?’



(2009) 16(1) eLaw Journal: Murdoch University Electronic Journal of Law 32

Mandaraka-Sephard A, *Modern Admiralty Law* (B. 1, Cavendish Publication 2001)

Moroğlu E ve Kendigelen A, *İçtihatlı ve Notlu Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat* (B. 10, On İki Levha Yayınları 2014)

Nomer E, *Devletler Hususî Hukuku* (B. 23, Beta Yayınları 2021)

Oğuzman K, Seliçi Ö ve Oktay-Özdemir S, *Eşya Hukuku* (B. 25, Filiz Kitabevi 2023)

Ömeroğlu E, *Aynî Haklara Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Yargı Merciiinin Tayininde İrade Serbestisi Prensibi* (B. 1, Adalet Yayınevi 2017)

Özel S, ‘Haksız Fiiller İlişkin Davalarda Türk Mahkemesinin Yetkisini Belirleyen HMK m. 16 Kuralının Karşılaştırmalı Hukuk Açısından Değerlendirilmesi’ (2012) 8(91-92) Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi 7

— Erkan M, Pürselim HS ve Karaca H, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 2, On İki Levha Yayınları 2023)

Sadikov ON, ‘Conflicts of Laws in International Transport Law’ (1985) 190 Collected Courses of the Hague Academy of International Law 189

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku’nda Sorumluluk Rejimi* (B. 2, Vedat Kitapçılık 2012)

Süzel C, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (B. 1, On İki Levha Yayınları 2012)

Şanlı C, Esen E ve Ataman-Figanmeşe İ, *Milletlerarası Özel Hukuk* (B. 10, Beta Yayınları 2023)

Şeker Öğüz Z, *Gemi Yönetim Sözleşmesi* (B. 1, Filiz Kitabevi 2013)

Tekinalp G, ‘Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler’ (1967) IV(2) BATİDER 230 (‘Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu’)

— *Milletlerarası Özel Hukuk-Bağlama ve Usûl Kuralları* (B. 13, Vedat Kitapçılık 2020) (Milletlerarası Özel Hukuk)

— *Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı* (B. 1, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1967) (Gemi Alacaklısı Hakkı)



- Tetley W, ‘Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws’ (1993) 6(1) University of San Francisco Maritime Law Journal 1 (‘Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws’)
- ‘The Law of Flag, ‘Flag Shopping,”And Choice of Law” (1993) 17(2) Tulane Maritime Law Journal 139 (‘Flag’)
- *International Conflict of Laws Common, Civil and Maritime* (B. 1, International Shipping Publications 1994) (International Conflict of Law)
- ‘Maritime Liens in the Conflict of Laws’, *in: Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren* (B. 1, Brill | Nijhoff 2002) 1 (‘Maritime Liens’)
- Türkel DT, *Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi* (B. 1, Seçkin Yayınları 2008)
- Yazıcıoğlu E, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B.15, Filiz Kitabevi 2020)
- Yeşilova Aras E, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı ‘Arrest’* (B. 1, Yetkin Yayınları 2023)



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: 1 / Year: 2025, pp. 37-103

-Çeviri / Translation-

DETERMINATION OF THE APPLICABLE LAW TO MARITIME LIENS*

GEMİ ALACAKLISI HAKKINA UYGULANACAK HUKUKUN TESPİTİ

Asst. Prof. Zeynep ÖZGENÇ**

ABSTRACT

Maritime liens provides protection to the claims, listed in the Turkish Commercial Code (TTK) by granting statutory lien from the moment it arises. Except for special situations specified in the Law, maritime liens takes precedence over other statutory and contractual lien and in-kind obligations on the ship, whether registered or not. This privilege, recognized in Turkish Law, may be regulated differently in other legal systems. This situation brings up the problematic issue of determining the applicable law to the maritime liens regarding foreign element.

In our study, firstly we will explain the substantive law of the maritime lien. Explaining the substantive law of maritime liens is important in ascertaining the content of the conflict of laws rules regarding its birth, nature and priority. In determining the applicable law, it will be taken into account the special provisions in TTK and the Private International Law and Procedural Law (MÖHUK). However, since international agreements are primarily applied in accordance with Article 90 of the Constitution and

* Research Article, Received: 13.05.2024 / Accepted: 13.05.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1483028.

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

** Faculty Member, Department of International Private Law, Faculty of Law, Bursa Uludağ University (zeynepm@uludag.edu.tr) (ORCID: 0000-0001-6402-769X).



Article 1/II of MÖHUK, articles of these regulations regarding to the subject will also be mentioned.

Keywords: •Statutory Lien •Maritime Liens •Conflict of Law •Maritime Claims •International Convention

ÖZ

Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) münferit olarak belirtilen deniz alacaklarına tanınan kanunî rehin hakkı ile gemi alacaklısı hakkı sahiplerine hukuki himaye sağlanmaktadır. Bu hak, Kanun'da belirtilen istisnâ durumlar dışında, gemi üzerinde doğan rehin hakları ile aynı yükümlülüklerden önce gelmektedir. Diğer hukuk sistemlerinde, Türk hukukundan farklı olarak, gemi alacaklısı hakkının mahiyetinin ve sırasının değişik şekillerde düzenlenmesi, bu hakka ilişkin yabancı unsurlu uyuşmazlıklarda uygulanacak hukukun tespiti ve tatbiki sorunsalını gündeme getirmektedir.

Çalışmamız kapsamında öncelikli olarak gemi alacaklısı hakkının maddî hukuk boyutu aktarılacaktır. Zira maddî hukuk boyutu, gemi alacaklısı hakkının doğumu ile mahiyetine ve sırasına uygulanacak hukuka ilişkin benimsenen farklı kanunlar ihtilâfî kurallarının uygulanma şartlarının tespiti açısından önemlidir. Uygulanacak hukukun belirlenmesinde ise TTK'daki özel hükümler ile Milletlerarası Özel Hukuk ve Usûl Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) dikkate alınarak inceleme yapılacaktır. Ancak Anayasa madde 90/V ve MÖHUK madde 1/II uyarınca bu konudaki milletlerarası sözleşmeler evleviyetle tatbik edileceğinden konu ile ilgili düzenlemelere değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: •Rehin Hakkı •Gemi Alacaklısı Hakkı •Kanunlar İhtilâfî •Deniz Alacakları •Milletlerarası Sözleşmeler

INTRODUCTION

Certain maritime claims listed in the TTK¹ are granted the status of a statutory lien, referred to as a maritime lien. Through this privilege, it is aimed to satisfy claims recognized as maritime liens in priority from the value of the ship. This special status grants creditors an enforcement right over the ship wherever it may be, to secure the performance of the debt, and ensures that maritime liens are collected with priority.

The adoption of different approaches in foreign legal systems to protect the creditor renders the subject of this study particularly relevant. Since the object of the right—ships, as movable property—constitutes the main subject of maritime trade, disputes concerning maritime liens are likely to involve a foreign element. Moreover, the fact that leading maritime nations such as the United Kingdom, the U.S., the Netherlands, and the Denmark are not parties to the

¹ Official Gazette 14.02.2011/27846.



*International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993*² (1993 MLM Convention)³ and the *International Convention on the Arrest of Ships, 1994* (1999 Arrest Convention)⁵ necessitates an analysis of which claims are secured by maritime liens in their respective legal systems. This situation increases the likelihood of fundamental issues arising in determining the applicable law. Furthermore, in foreign-related disputes, ensuring legal certainty in identifying the applicable law to maritime liens will encourage the provision of maintenance

² For English text of 1993 MLM Convention see, <https://treaties.un.org/doc/source/docs/A_CONF.162_7-E.pdf> accessed 29 November 2023. For Turkish full text see, S. Didem Algantürk, (Trans.), ‘1993 Deniz İmtiyazları ve Deniz İpotekleri İle İlgili Milletlerarası Sözleşme’ (2002) VI(1-4) AÜEHFD 391-399.

³ For the scope of application of the 1993 MLM Convention see, Cüneyt Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (Vol. 1, On İki Levha Yayınları 2012) 23–28. For a comparative analysis of the scope, legal nature, and characteristics of the maritime lien under the 1993 MLM Convention and the TTK see, Enes Aliş, ‘Gemi Adamlarının Gemi Alacaklısı Hakkı’ (2021) (153) Türkiye Barolar Birliği Dergisi 392–398.

⁴ For the English text of the 1999 Arrest Convention see, <https://legal.un.org/avl/pdf/ha/icas/icas_e.pdf> accessed 29 November 2023. For the entry into force of the Convention, its place within the Turkish legal system, scope of application, and reservations, see Ecehan Yeşilova Aras, *1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı “Arrest”* (Vol. 1, Yetkin Yayınları 2023) 13–31.

⁵ Albania, Barbados, Benin, the Congo, Côte d’Ivoire, Ecuador, Estonia, Honduras, Lithuania, Monaco, Nigeria, Peru, Russia, Serbia, Spain, St. Kitts and Nevis, St. Vincent and the Grenadines, Syria, Tunisia, Ukraine, and Vanuatu have deposited their instruments of ratification and become parties to the 1993 MLM Convention. See <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en> accessed 5 February 2024.

Türkiye expressed its intention to become a party to the Convention through Law No. 6940, titled “Law on the Approval of Accession to the International Convention on Maritime Liens and Mortgages,” published in the Official Gazette dated 25 March 2017 (Official Gazette 25.03.2017/30018). However, as of the date this study was published, Türkiye does not appear to be listed as a party to the 1993 MLM Convention on the United Nations website referenced above.

The following states have deposited their instruments of ratification and become parties to the 1999 Arrest Convention: Albania, Algeria, Benin, Bulgaria, the Congo, Ecuador, Estonia, Lithuania, Liberia, Peru, Spain, Syria, and Türkiye. See, <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en> accessed 5 February 2024.

The provisions of these Conventions were also taken into account during the drafting of the TTK. On this matter see, A. Ergon Çetingil, Rayegân Kender, Samim Ünan, and Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısının “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’ (2006) (Özel Sayı) Deniz Hukuku Dergisi 252–253, pp. 1–296; Kerim Atamer, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’na Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (Vol. 1, Arıkan Yayınları 2006) 200 (Cebri İcra).



and repair services by securing the supply of necessary materials, thereby facilitating the smooth operation of international trade⁶. Creditors and lenders will be able to assess whether their claims are prioritized in the event that the value of the ship is insufficient to cover all claims. Accordingly, the main objective in determining the applicable law to maritime liens is to ensure that a transparent, reliable, and foreseeable legal system—protecting both maritime lienholders and bona fide third parties—is applied to the dispute.

These international conventions, as well as many foreign legal systems, explicitly and exhaustively regulate which types of claims are granted the status of maritime liens. In doing so, they aim to strike a balance between the legal interests of the debtor and the creditor. The same objective is also observed in determining the applicable law for the birth of a maritime lien. Indeed, Article 1320/III of the TTK clearly stipulates that Turkish law shall apply to the birth of a maritime lien.

On the other hand, the objective of maintaining a balance of interests between the creditor and the debtor may lead to divergent approaches in foreign legal systems. To present the issue more clearly, the relevant provisions on maritime liens under Turkish law will first be briefly addressed. Subsequently, taking into account the multifaceted nature of the maritime lien, the issue of determining the applicable law to its birth, nature, and priority will be examined. However, the question of the applicable law to the underlying contract or tort from which the monetary claim giving rise to the maritime lien originates falls outside the scope and purpose of this study.

I. GENERAL OVERVIEW OF MARITIME LIENS

Maritime lien is granted for monetary claims arising from torts or contracts enumerated in Article 1320 of the TTK⁷. It is essential to distinguish that the term “*maritime claim*” refers to the underlying claim itself. In contrast

⁶ In U.S. law, claims arising from repair and maintenance services are secured by maritime liens. This protection primarily aims to safeguard repair and maintenance companies, most of which are U.S.-based. Ensuring that these companies can know in advance whether their claims will be protected by a maritime lien in the event of a dispute contributes significantly to legal certainty and predictability. See, Mark S. Davis and T. Jonathan Tan, ‘To Port or Starboard? Why the Supreme Court Might Provide Direction to Those Navigating Choice-of-Law Questions in Maritime-Lien Cases: The 2015 Nicholas J. Mealy Lecture’ (2015) 46(4) *Journal of Maritime Law & Commerce* 395.

⁷ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku-Gemilerin Eşya Hukuku, Cilt II* (B.1, On İki Levha Yayınları 2018) 33-35 (*Deniz Ticareti Hukuku II*).



“*maritime lien*” denotes the statutory lien right granted to claimants under Article 1321 of the TTK⁸. In the doctrine, it is accepted that the lien of a maritime claimant is a legal consequence of the underlying debt relationship and therefore cannot be asserted independently⁹. This is also regulated in Article 1377 of the TTK, which states that the maritime lien shall not be asserted separately during legal or execution proceedings.

The principal right conferred by maritime claims, as with other claims, is the right of action¹⁰. A maritime lien constitutes a statutory lien with priority over the ship, its appurtenances¹¹, and limited surrogates, and it is established by operation of law¹². Since the lien is created by law, there is no requirement for the maritime claimant to have the ship or for the lien to be registered¹³. In other words, contrary to Article 939 of the Turkish Civil Code¹⁴ (TMK), the lien is not established through transfer, but arises directly by statute¹⁵.

⁸ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 146–147. In a 2004 decision, the Court of Cassation described the nature of the maritime lien as “the merging of a claim right with a proprietary right.” 11th Civil Chamber, 23.02.2004, Case No. 2003 / 6823, Decision No. 2004 / 1646; for the decision, see: Erdoğan Moroğlu and Abuzer Kendigelen, *İçtihatlı ve Notlu Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat* (Updated Ed. 10, On İki Levha Yayınları 2014) 939.

⁹ Atamer, *Cebri İcra*, 199, Süznel, 155.

¹⁰ İnci Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (5th edn, Filiz Kitabevi 2021) 69 (*Deniz Ticareti*). However, pursuant to Article 1299 of the TTK, in cases of salvage between ships belonging to the same owner, when the owner is both the creditor and debtor of the salvage claim, the salvage claim, although considered a maritime lien, does not grant a right of action. The creditor only holds a lien on their own ship but cannot assert the claim through legal proceedings. Kaner, *Deniz Ticareti*, 67 fn. 193.

¹¹ The definition and elements of the ship’s appurtenances are determined in light of Article 686/II of the Turkish Civil Code (TMK) and the specific characteristics of maritime commerce. For further information see, Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, and Saibe Oktay-Özdemir, *Eşya Hukuku* (25th ed., Filiz Kitabevi 2023) 336–342; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku’nda Sorumluluk Rejimi* (2nd ed., Vedat Kitapçılık 2012) 59.

¹² Kaner, *Deniz Ticareti*, 67-68.

¹³ Çağa and Kender, 2; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 178; Kara, 360; Turgut Kalpsüz, *Gemi Rehni* (B.5, Turhan Kitabevi 2004) 12; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (B.1, On İki Levha Yayınları 2020) 361.

¹⁴ Official Gazette 08.12.2001/ 24607.

¹⁵ Atamer, *Cebri İcra*, 199; Kalpsüz, 13; Kerim Atamer, ‘Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra’, *XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 4-5 Nisan 1997* (B.1, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları 1997) 221 (‘Gemi Alacaklısı’).



The maritime lien also grants the right of pursuit, which can be exercised against any party in possession of the vessel¹⁶. Even if the shipowner is not the debtor of the claim giving rise to the maritime lien, they cannot prevent the enforcement of the lien; in such a case, they must bear the consequence of losing ownership of the vessel¹⁷. The sole exception to this rule arises when the operation of the ship is unlawful against the owner and the creditor acts in bad faith¹⁸.

The types of claims that qualify as maritime claims are explicitly listed under Article 1320/I of the TTK, by the numerus clausus principle¹⁹. While the former TTK Article 1235 enumerates such claims in ten subparagraphs, Article 1320 of the current TTK reduces this number to six, aligning with Articles 4/I and 6 of the 1993 MLM Convention²⁰. According to this provision, the following claims give rise to a maritime lien:

- “Claims in respect of wages and other sums due to crew members in connection with their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf (Article 1320/I-a of the TTK).” Under Article 934 of the TTK, the term “crew member” includes the master, officers, seamen, and other persons employed on the ship. In addition to the provisions of the TTK, the Regulation on Recognized Organizations for Ships²¹ (GYKY) also contributes to the definition of a crew member. According to this regulation, a crew member is any person designated as such under the Law who is employed on board the ship under the command and instruction of the master, to operate the ship in line with its intended use²². Crew members are entitled to maritime liens for all claims arising from their employment contracts²³. The applicable law to such claims

¹⁶ Kaner, *Deniz Ticareti*, 69.

¹⁷ For this issue see. İnci Kaner, ‘Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 487-488, (‘Gemi Alacaklısı Hakkı’); Emine Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (B.15, Filiz Kitabevi, 2020) 175.

¹⁸ Kara, 360-361.

¹⁹ Tahir Çağa and Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku III (Gemi ve Yük Alacaklısı Haklar, Zamanaşımı, Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (4th edn, Arıkan Yayınları 2005) 26; Atamer, *Cebri İcra*, 183-184.

²⁰ Atamer, *Cebri İcra*, 184; Süzel, 153.

²¹ Official Gazette 18.01.2017/29952.

²² Yazıcıoğlu, 176.

²³ Yazıcıoğlu, 176.



will be determined by the rules on conflict of laws. If the employment contract is subject to Turkish law, all payments to be made by the employer during and upon the termination of the employment contract—as stipulated under the Maritime Labour Law²⁴ No. 854—shall be considered claims arising from the contract²⁵.

- “Claims arising from loss of life or personal injury occurring on land or at sea in direct connection with the operation of the ship (Article 1320/I-b of the TTK).” Claims for compensation arising from contractual liability, tortious acts, or Article 1062 of the TTK—made by individuals who suffer bodily harm or loss of life in direct connection with the operation of the ship, including crew members—are considered claims giving rise to a maritime lien²⁶.
- “Salvage remuneration (Article 1320/I-c of the TTK)”. Article 1315 of the TTK also stipulates that claims for salvage remuneration by the salvor are secured by a maritime lien. However, since special compensation that may be claimed under Article 1312 of the TTK is not regarded as salvage remuneration, it is accepted that such compensation does not give rise to a maritime lien²⁷.
- “Dues payable for ports, canals, other waterways, quarantine, and pilotage services (Article 1320/I-d of the TTK)”. These claims constitute payments arising from financial obligations imposed in return for the use of public services and facilities in the operation of the ship; the creditors of such claims are the State or the relevant public institutions and bodies²⁸. However, according to the Regulation on Pilotage and Towage Organizations (KRTY)²⁹, pilotage services may also be provided by private legal entities that have been granted an activity license and service permit to operate on behalf of the administration. Moreover, the operation of some privatized ports has been transferred to private legal entities. This raises the question of what is meant by “dues payable for pilotage.” Yazıcıoğlu interprets this provision by suggesting that “the maritime liens specified in Article 1320/I-d of the TTK should be

²⁴ Official Gazette 29.04.1967/12586.

²⁵ Yazıcıoğlu, 176; Süzel, 217.

²⁶ Yazıcıoğlu, 177.

²⁷ Yazıcıoğlu, 177.

²⁸ Yazıcıoğlu, 177.

²⁹ Official Gazette 31.12.2018/30642.



narrowly construed as ‘public receivables,’ and that only the service fees collected on behalf of the administration and the charges for using facilities whose operating rights have been transferred by the administration should be considered within this scope”.³⁰

- “Claims arising from tortious acts for physical loss or damage caused by the operation of the ship, excluding loss of or damage to cargo, containers, and the belongings of passengers carried on board (Article 1320/I-e of the TTK)”.
- “Claims for contribution in general average (Article 1320/I-f of the TTK).” Claims arising from general average are also classified as maritime liens under Article 1275 of the TTK. Creditors entitled to contribution due from the vessel in a general average adjustment hold a maritime lien³¹.

Under Article 1320/I of the TTK, a creditor shall be entitled to a maritime lien only if the debtor is the owner, charterer, manager, or operator of the ship. In the case of ships registered in a ship registry, the person recorded as the owner is deemed to be the owner; for unregistered ships, the possessor of the vessel is considered the owner³². A charterer is the person who, under a charter agreement, is entitled to use and benefit from the ship and uses it in their name for either commercial or non-commercial purposes. The operator of the ship is the person who operates a ship, whether owned or not, in maritime trade in their name. Indeed, under the first sentence of Article 1061/II of the TTK, a person who uses a ship that does not belong to them, either directly or through the master, in their name for the purpose of gaining benefit shall be deemed a “shipowner” in relations with third parties. The actual owner cannot prevent a creditor from asserting a maritime lien based on the operation of the ship, unless the operation was unlawful against the owner and the creditor acted in bad faith. If the owner operates their ship in maritime trade, they are also considered the operator³³. The

³⁰ Yazıcıoğlu, 178. For a contrary view see, Atamer, *Cebri İcra*, 183. Additionally, in the Draft TTK, Article 1320/I-d was originally worded as “claims for fees payable for ports, canals, other waterways, quarantine and pilotage, and other monetary pilotage fees.” This version of the draft was considered inconsistent with the 1993 MLM Convention. For this issue see, Atamer, *Cebri İcra*, 193; Süznel, 239 fn. 739.

³¹ Yazıcıoğlu, 179.

³² Süznel, 179.

³³ Süznel, 191.



charterer to whom the ship is assigned under a time charter is not regarded as either a legal charterer or an operator³⁴.

The ship manager is not regarded as the operator. This is because the ship manager is the person who, under a ship management contract concluded with the shipowner or the operator, undertakes, in return for remuneration, the partial or full management of the ship in commercial, technical, or other areas, and carries out the duties assumed under the contract on behalf of the shipowner or the operator³⁵. The ship manager is considered to be the representative of the shipowner or the operator in accordance with the provisions of the Turkish Code of Obligations^{36 37}.

Article 1320/II of the TTK sets out which claims are not classified as maritime liens³⁸. Accordingly,

“claims referred to in subparagraphs (b) and (c) of the first paragraph shall not give rise to a maritime lien if they arise in connection with the carriage by sea of oil or other hazardous or noxious substances and are covered by strict liability and compulsory insurance or by other means under international conventions or national legislation, or if they result from or are caused by damage involving radioactive materials or a combination of radioactive materials with toxic, explosive or other hazardous nuclear fuel or nuclear products or waste.”

The purpose of explicitly defining the scope of maritime liens under the TTK is to ensure the protection of maritime lienholders. It is stated that the priority statutory lien protection granted to maritime claims is justified by several reasons, such as the general difficulty of accessing the shipowner’s land-based

³⁴ Yazıcıoğlu, 180.

³⁵ For this issue see, Zehra Şeker Ögüz, *Gemi Yönetim Sözleşmesi* (B.1, Filiz Kitabevi 2013) 63.

³⁶ Official Gazette 11.01.2011/27836.

³⁷ Yazıcıoğlu, p. 180. On the other hand, with regard to claims arising from the employment contracts of seafarers, it is stated that even if the ship manager does not disclose this capacity, the result of the employment contract being concluded with either the ship manager or the operator would be the same, and pursuant to Article 40/II of the Turkish Code of Obligations, the legal consequences of the contract would be directly attributed to the shipowner or operator. The same applies to claims for compensation of bodily injuries arising from the contract; therefore, it is considered unnecessary to include the ship manager among the debtors of claims secured by maritime liens. See also, Yazıcıoğlu, p. 181.

³⁸ For regulations in foreign legal systems see, William Tetley, *International Conflict of Laws Common, Civil and Maritime* (1st edn, International Shipping Publications 1994) 539 ff.; Barış Günay, *Türk ve Anglo-Amerikan Hukuku'nda Gemi Alacaklısı Hakkı* (1st edn, Yetkin Yayınları 2009) 48–75.



assets, the urgent need to meet credit requirements during voyages in maritime trade, the necessity to secure maritime assets for the benefit of all creditors concerning expenses made for any kind of damage or loss to the ship, and the need to secure the claims of seafarers³⁹.

The ship and its appurtenances, in the condition and value they are in at the time enforcement proceedings are initiated, constitute the subject of the maritime lien⁴⁰. If the ship's value increases due to expenses made, the shipowner may not deduct such expenses, nor may they be held liable for any decrease in the ship's value⁴¹. In some cases, however, the value of the ship or its appurtenances may decrease or even be completely lost. Therefore, to prevent potential loss of rights by maritime lien holders, Article 1321/III of the TTK explicitly states that *"in the event of the loss or damage of the ship, the compensation claims arising therefrom, as well as the compensation claimed as a result of sacrifice or damage in cases of general average, shall be substituted by the lien."*

In order to ensure more effective protection of maritime lienholders, priority is granted to maritime liens over other rights in rem when the owner or other creditors sell the vessel and collect their claims from its value⁴². To this end, Article 1323(1) of the TTK stipulates that

"the statutory liens held by maritime lienholders listed in subparagraphs (a) to (e) of the first paragraph of Article 1320 shall take precedence over all statutory and contractual liens and in rem obligations, whether registered or not, on the vessel."

However, Article 1323(3) of the TTK provides that

"in the event of damage to or loss of the vessel, the expenses incurred by public institutions for the safety of maritime transport and the protection of the marine environment shall take precedence over all maritime liens."

Under Article 1345 of the TTK,

"the maritime lien shall cease if it is accepted by the court establishing the fund that the claim falls within a fund established under the International

³⁹ For this issue see, Nil Kula Değirmenci, 'Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi' (2014) XVIII(3-4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 252 and fn. 24.

⁴⁰ Aliş, 394.

⁴¹ Çağa and Kender, 11; Aliş, 394.

⁴² Kula Değirmenci, 250; Kerim Atamer, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2012) 18 (*İpoteğin Hukuksal Temelleri*).



Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (1976 Convention) or the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (1992 Fund Convention).”

Additionally,

“the maritime lien shall also cease upon the creditor’s waiver of the claim, the extinguishment of the claim, the vessel’s irretrievable sinking, the vessel’s confiscation, or the sale of the vessel under Article 7 of the Ports Act⁴³ (Act No. 618).”

As a rule, lien rights are not subject to a limitation period. However, the fact that maritime liens, which lack publicity, are not time-barred may negatively affect the interests of mortgage creditors and the property rights of bona fide third parties⁴⁴. For this reason, under Article 1326 of the TTK, maritime liens are subject to limitation periods⁴⁵. According to the relevant provision,

“(1) The lien held by maritime lienholders as listed under subparagraphs (a) to (e) of the first paragraph of Article 1320 shall lapse one year after the date on which the maritime claim arose; unless the vessel was arrested before the expiry of this period and subsequently sold through judicial enforcement. This one-year period shall commence: a) for claims under subparagraph (a) of the first paragraph of Article 1320, on the date the creditor disembarks from the vessel; b) for claims under subparagraphs (b) to (e) of the first paragraph of Article 1320, on the date the claim secured by the maritime lien arose. (2) The lien held by maritime lienholders as listed under subparagraph (f) of the first paragraph of Article 1320 shall lapse: a) unless the vessel is arrested in a manner that leads to its judicial sale within six months from the date of its arrival at the port of destination where the damage is assessed and apportioned, or if it does not arrive there, from the date of arrival at the port where the voyage ends; b) in case the vessel is sold to a bona fide third party, sixty days from the date on which the purchaser registers the vessel in their name by the law of the registry. If both periods have commenced, the lien shall lapse upon the expiry of the first period. (3) The period during which arrest of the vessel is not legally permitted shall not be taken into account when calculating these periods. The lapse or suspension of the period for other reasons is not applicable”

The right to claim conferred by the maritime lien is, under Article 1327 of the TTK, “*subject to a one-year statute of limitations starting from the date the*

⁴³ Official Gazette 20.04.1341/95.

⁴⁴ Aliş, 402.

⁴⁵ Süznel, 292-293; Aliş, 404.



claim arises, without prejudice to special provisions in this Code or other laws.”⁴⁶

II. FUNDAMENTAL ISSUES REGARDING THE DETERMINATION OF THE APPLICABLE LAW TO MARITIME LIENS

The foreign element concerning maritime liens may arise when the creditor or the debtor is a national of a foreign state or has a habitual residence or domicile in a foreign country. In addition, due to its nature, a ship⁴⁷ may be the subject of legal transactions and acts in many foreign jurisdictions. It may be registered in a foreign registry or fly a foreign flag. Indeed, maritime transport is the cheapest means of ensuring the safe transfer of goods in international trade. Therefore, the ship, which constitutes the primary subject of the maritime lien, is likely to involve a foreign element by its very nature. In such cases, the applicable law to maritime liens must be clearly and precisely foreseeable.

Within this scope, the TTK contains specific conflict of laws rules. Under the final sentence of Article 1320 of the TTK, a special conflict of laws rule is adopted, stating that whether a claim brought before Turkish courts qualifies as a maritime lien shall be determined according to Turkish law. Furthermore, Article 1350(1) provides that the law of the country where the ship is located shall apply to the enforcement proceedings initiated for the realization of the maritime lien.

⁴⁶ Kaner, *Deniz Ticareti*, 74.

⁴⁷ According to Article 762 of the TMK, ships are classified as movable property, since the provision explicitly states that “*tangible objects that can be moved due to their nature*” are considered movables. Under the repealed TTK No. 6762, ships were regarded as movable property; however, in certain cases expressly provided by law, ships registered in the registry were subject to the provisions of the Enforcement and Bankruptcy Code (İİK) (Official Gazette 19.06.1932/2128) applicable to immovables. Nevertheless, it was accepted that the application of provisions concerning immovables would not alter the legal nature of ships. Despite this, pursuant to the amended İİK Article 23/II sentence 1 of 2011 and Article 936 of the TTK, ships are considered movable property within the meaning of TMK Article 762. This provision has been deemed unnecessary in the doctrine, as ships are, in both physical and legal terms, movables. The legislator has subjected ships to the regime applicable to immovables in some instances due to their economic value. Indeed, under TTK Article 937/I, Article 936 shall not apply to ships for which it is expressly stipulated in the TTK that they are subject to the provisions of the İİK applicable to immovables. It is accepted that this provision does not affect or alter the legal nature of the ship. For this issue see, Yazıcıoğlu, 51–52; Sözer, 40–42; Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 33–35.



1. Determination of the Applicable Law Governing the Birth of Maritime Liens

It is stipulated in Article 1320/III of the TTK that Turkish law shall apply to the birth of maritime liens. In this form, the provision merely indicates when Turkish law will be applied, and thus constitutes a unilateral (incomplete) conflict of laws rule⁴⁸. Indeed, a conflict of laws rule contains two elements⁴⁹: connecting subject and connecting factor. In Article 1320/III, the connecting subject is the determination of whether a claim gives rise to a maritime lien — in other words, the birth of the maritime lien. The connecting factor, on the other hand, is Turkish law. Despite the express provision in the law, it is also observed that different legal systems have established various conflict of laws rules in line with their approaches regarding the law applicable to the birth of maritime liens.

On the other hand, although there are international conventions on this matter, conflicts of laws issues are still likely to arise. This is because, under Article 6 of the 1993 MLM Convention, State Parties are granted the authority to recognize other types of maritime liens under their domestic laws; and this is regarded as the main obstacle to achieving international uniformity⁵⁰.

A. The Approach Based on *Lex Rei Sitae*

Until the entry into force of the TTK, the determination of the applicable law to the birth of maritime liens was governed by the MÖHUK. Based on the characterization of maritime liens as limited rights in rem, the “*lex rei sitae*”

⁴⁸ Ergin Nomer, *Devletler Hususî Hukuku*, (23rd edn, Beta Yayınları 2021) 93.

⁴⁹ For this issue see, Nomer, 96; Aysel Çelikel and Bahadır Erdem, *Milletlerarası Özel Hukuk* (17th edn, Beta Yayınları 2021) 61-69; Gülören Tekinalp, *Milletlerarası Özel Hukuk-Bağlama ve Usul Kuralları* (13rd edn, Vedat Kitapçılık 2020) 21 (*Milletlerarası Özel Hukuk*); Rona Aybay and Esra Dardağan, *Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)* (2nd edn, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 2008) 33-35; Cemal Şanlı, Emre Esen and İnci Ataman-Fıganmeşe, *Milletlerarası Özel Hukuk* (10th edn, Beta Yayınları 2023) 32-33; Vahit Doğan, Alper Çağrı Yılmaz and Lale Ayhan İzmirli, *Milletlerarası Özel Hukuk* (9th edn, Savaş Kitabevi 2023) 208-209; Gülin Güngör, *Türk Milletlerarası Özel Hukuku* (3rd edn, Yetkin Yayınları 2022) 31-39, (*Milletlerarası Özel Hukuk*); Sibel Özel, Mustafa Erkan, Hatice Selin Pürselim and Hüseyin Akif Karaca, *Milletlerarası Özel Hukuk* (2nd edn, On İki Levha Yayınları 2023) 20; Ziya Akıncı, *Milletlerarası Özel Hukuk* (1st edn Vedat Kitapçılık, İstanbul 2020) 5-7; Hacı Can *Milletlerarası Özel Hukuk* (6th edn, Adalet Yayınevi 2023) 149-166.

⁵⁰ Süzal, 165.



principle—stipulated in Article 23 of the former MÖHUK⁵¹ No. 2675 and adopted in the case law of the Court of Cassation⁵²—was applied⁵³.

Under the principle also adopted in Article 21/I of MÖHUK⁵⁴, “ownership and limited rights in rem on movable property are subject to the law of the place where the property is located at the time of the legal transaction.”⁵⁵ Unlike the former MÖHUK No. 2675, the phrase “at the time of the legal transaction” was added to prevent potential disputes arising from the absence of a fixed status rule.

If this principle is applied to the birth of maritime liens, the applicable law would be the law of the country where the ship is located at the time the claim arising from the underlying legal relationship is incurred⁵⁶. Since this principle serves the purpose of legal certainty, it is argued that *lex rei sitae* best protects the interests of third parties such as creditors⁵⁷. For instance, loans are often sought in foreign countries to finance necessary maintenance and repair costs. It is stated that the application of *lex rei sitae* is advantageous because it allows the creditors to know whether their claim is secured by a priority lien and thus ensures

⁵¹ Official Gazette 22.05.1982/17701.

⁵² 11. HD, 13.03.1997, E. 1997 / 1009, K. 1997 / 1661, See, <www.legalbank.com.tr> accessed 01 March 2024.

⁵³ Atamer states that the Court of Cassation implicitly applied the *lex fori* principle. Kerim Atamer, “MÖHUK Reformu Hakkında” (2003) 23(1–2) *Prof. Dr. Gülören TEKİNALP’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni* 100–101 (“MÖHUK Reformu”).

⁵⁴ Official Gazette 12.12.2007/26728.

⁵⁵ For the importance and purpose of the principle see, Nomer, 305–307; Çelikel and Erdem, 359–360; Tekinalp, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 253; Aybay and Dardağan, 239–240; Şanlı, Esen and Ataman-Figanmeşe, 289; Doğan, Yılmaz and Ayhan İzmirli, 382–383; Güngör, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 166; Özel, Erkan, Pürselim and Karaca, 366; Akıncı, 73; Can, 487; Ekin Ömeroğlu, *Aynı Haklara Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Yargı Merciiinin Tayininde İrade Serbestisi Prensibi* (1st edn, Adalet Yayınevi, 2017) 78–79.

⁵⁶ For early doctrinal support of *lex rei sitae* in Türkiye prior to the former MÖHUK (No 2675) see, Gülören Tekinalp, *Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı* (1st edn, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1967) 25–32 (Gemi Alacaklısı); Gülören Tekinalp, ‘Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler’ (1967) 4(2) *BATİDER* 230–235 (‘Hakkının Doğuşu’). See also Nuray Ekşi, *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (2nd edn, Beta Yayınları 2004) 61–62 (Yabancı Gemi). In a 2009 decision, the 11th Civil Chamber of the Court of Cassation applied former MÖHUK art 23 and subjected the maritime lien to Turkish law, without distinguishing between the law governing the lien’s birth and its content, 11 HD, 10.12.2009, E. 2008/7283, K. 2009/12746, in Erdoğan Moroğlu and Abuzer Kendigelen, *İçtihatlı ve Notlu Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat* (10th rev edn, On İki Levha 2014) 942.

⁵⁷ For this issue see, Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 41; Tekinalp, ‘Hakkın Doğuşu’, 243–245.



predictability and legal security⁵⁸. In contrast, if *lex fori* or *lex causae* were to be applied, it may be unclear from the outset whether the claim is secured by a priority lien, which could result in legal uncertainty and hinder the ability to obtain necessary funding⁵⁹.

On the other hand, it is argued that the *lex rei sitae* principle may not be applicable, especially in cases involving compensation claims arising from salvage operations or collisions occurring on the high seas, due to the impossibility of determining the location of the property⁶⁰. Moreover, the ship constitutes the core subject of transport law. In addition to reliability in commercial transactions, the ability to carry out transactions swiftly is also essential. Considering that ships are constantly in motion, the place where the ship is located at the time of the relevant transaction may be arbitrary, unforeseeable, and unknown to the parties. Therefore, the criticisms directed at *lex fori* and *lex causae* may also apply to the *lex rei sitae* approach.

B. The Approach Based on the Law of the Place of Registration

To eliminate the drawbacks of the *lex rei sitae* principle, it is argued that the law of the place where the means of transport are registered should be applied. Due to the unique nature of means of transport, this approach is generally also included in positive legal regulations. Article 22 of MÖHUK stipulates that the “*law of the country of origin*” shall apply to matters related to in rem rights on maritime transport vehicles. Of particular relevance to the subject of this study is the second paragraph, which provides that “*for maritime transport vehicles—that is, for ships subject to maritime liens— the country of origin shall be considered as the country of the port of registry; and if there is no registry, then the port of anchorage shall be deemed the country of origin*”

The primary justification for advocating the application of Article 22 of MÖHUK—which constitutes an exception to the *lex rei sitae* principle concerning the birth of a maritime lien—is that the maritime lien is privileged and enforceable against third parties⁶¹. Although this situation may restrict the rights of other mortgage creditors or subsequent owners, it is argued that

⁵⁸ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 41.

⁵⁹ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 41.

⁶⁰ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 44; Tekinalp, ‘Hakkın Doğuşu’, 247.

⁶¹ Atamer, *Cebri İcra*, 180.



subjecting this right—despite not requiring registration—to the same law as other in rem rights would ensure legal certainty⁶². Moreover, it is claimed that other right holders may ascertain the existence of a maritime lien by reviewing documents related to the ship’s crew or navigation⁶³. In this way, it is asserted that the claims of lending institutions will also be secured⁶⁴.

Although the advantages of applying the law of the place of registry have been emphasized, in our opinion, this approach also presents several drawbacks. First and foremost, securing the rights of relevant parties through the application of the law of the place of registry does not appear to be feasible. Since the maritime liens arise by operation of law, neither registration nor delivery is required. Therefore, the maritime liens are considered to be “invisible”⁶⁵. Furthermore, Article 22 of the MÖHUK refers to the law of the port of registry, and in the absence thereof, to the law of the country where the port of anchorage is located. However, the port of anchorage is often incidental or arbitrary, which continues to raise concerns regarding the predictability of the applicable law.

Secondly, the law of the place of registry and the law of the forum court may recognize different claims as maritime liens. This issue particularly arises in relation to seafarers employed under employment contracts. Since most seafarers have little or no connection with the place of registry, applying the law of that place may overlook the principle of protecting the weaker party and may lead to results that conflict with the equity principles of private international law.

Shipowners who are aware of this situation may choose places of registry that are favorable to them in order to avoid certain financial obligations and to secure their claims through maritime liens. The registries of such countries are referred to as *open and accommodating registries*⁶⁶. The connection between ships registered in these registries and the place of registration is often very weak. As a result, this may lead to the non-recognition of the privileges of many mortgage creditors and the failure to provide the intended legal protection⁶⁷.

⁶² Atamer, *Cebri İcra*, 181.

⁶³ Atamer, *Cebri İcra*, 181.

⁶⁴ Atamer, *Cebri İcra*, 181.

⁶⁵ Aleka Mandaraka-Sephard, *Modern Admiralty Law* (1st edn, Cavendish Publication 2001) 22.

⁶⁶ These registries require relatively flexible and easily fulfillable conditions for registration. For detailed information on this matter, see Ekşi, *Yabancı Gemi*, 14–18.

⁶⁷ For this issue see, Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 44-52; William Tetley, “The Law of Flag, “Flag Shopping,” And Choice of Law” (1993) 17(2) *Tulane Maritime Law Journal* 169 (“The Law”).



Moreover, the principle that the law of the place of registry should apply is not consistent with Article 1(e) of the 1999 Arrest Convention. According to Article 1(e) of the 1999 Convention,

“the arrest of any ship in respect of a maritime claim is permissible if the claim is asserted against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship and is secured by a maritime lien under the law of the State where the arrest is applied for.”

This provision clearly establishes that the existence of a maritime lien will be determined in accordance with the law of the state where the arrest is sought.

C. The Approach Based on *Lex Causae* – The Proper Law Approach

This approach, which was also advocated in German law for a period, considers issues related to the existence of a maritime lien as matters of substantive law. Accordingly, it is argued that such issues should be governed by “*the law applicable to the substance of the underlying obligation*,” that is, the *lex causae*⁶⁸.

If this approach is evaluated from the perspective of Turkish law, where the maritime lien arises from a contract, the law applicable to that contract will be applied. Depending on the nature of the contract, the applicable law shall be determined under Article 24, Article 27, or Article 29 of MÖHUK. If the relevant claim arises from a tort, whether such a claim is secured under a maritime lien will be determined according to the law identified under Article 34 of MÖHUK.

In both U.S. and Canadian law, whether a claim gives rise to a maritime lien is also determined within the framework of “*lex causae*.” In this approach, the maritime lien is considered a matter of substantive law, and the application of the most closely and genuinely proper law is sought, based on the parties’ explicit or implied true intention⁶⁹.

⁶⁸ Atamer, ‘Gemi Alacaklısı’, 229–231. Atamer later changed his opinion and proposed the application of different connecting factors for the birth of maritime liens. See Kerim Atamer, ‘Gemilerde Aynî Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk’ (2001–2002) 6–7(1–4) Deniz Hukuku Dergisi 87 (‘Uygulanacak Hukuk’).

⁶⁹ In *Common Law* legal systems, the approach of determining and applying the most closely and genuinely connected law to contracts is known as the *proper law* approach. For a detailed discussion on this matter see, Gülin Güngör, *Temel Milletlerarası Özel Hukuk Metinlerinin Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Konusunda Yakınlık Yaklaşımı* (1st edn, Yetkin Yayınları 2007) 129–131 (Yakınlık).



In disputes concerning the birth of maritime liens, the application of *lex causae* serves to protect the interests of U.S. and Canadian companies by ensuring the application of their national laws. Considering that American companies frequently provide repair and maintenance services, the application of *lex causae* allows U.S. law to govern claims for such services, thereby granting these claims the protection of a maritime lien⁷⁰.

In this regard, the decision⁷¹ of the U.S. court in “*Ocean Ship Supply v The Leah*” is particularly noteworthy. In this case, the claim arising from services provided by the Canadian company *Ocean Ship Supply* was not recognized as a statutory in rem right with priority under Canadian law. The ship, which had been registered in Honduras, was sold before the claim was secured. Subsequently, *Ocean Ship* sought the arrest of the ship in the U.S. The court ruled that Canadian law, as the law governing the service contract giving rise to the claim, should be applied. Accordingly, it held that the claim did not give rise to a maritime lien, and thus the ship could not be subject to arrest⁷².

On the other hand, it is argued that in the absence of clearly defined criteria regarding this issue, the principle of legal certainty may be undermined, and the intended objective may not be achieved⁷³. In this context, the *Lauritzen v Larsen* decision of the U.S. Supreme Court dated 1953 developed criteria on how to determine the intent of the parties in practice⁷⁴. The *Lauritzen* criteria established by this decision are significant for identifying the fundamental principles in determining the closest and most real connection.

In the concrete dispute underlying this decision, foreign seafarers aboard a ship docked at the port of Havana were injured during the performance of their duties and filed a claim for pecuniary damages in the U.S. on the grounds of breach of contract⁷⁵. In its judgment, the court considered the parties’ connections and, finding no circumstance concerning the port state, resolved the dispute by

⁷⁰ Günay, 191.

⁷¹ *Ocean Ship Supply v The Leah*, (1984), <<https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F2/729/729.F2d.971.82-1433.html>> accessed 01 March 2024.

⁷² For the specific facts of the case see, *Ocean Ship Supply v The Leah*, paras. 1–10.

⁷³ Davis and Tan, 452-453.

⁷⁴ *Lauritzen v Larsen*, (1953) <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/345/571/>> accessed 28 February 2024.

⁷⁵ For the specific facts of the case see, *Lauritzen v Larsen*, paras. 1.



applying the law of the flag state, Denmark⁷⁶. In reaching this conclusion, the existence of a maritime lien was assessed based on the following criteria⁷⁷: “(i) the place where the tort occurred, (ii) the law of the flag, (iii) the nationality or domicile of the injured party, (iv) the nationality of the shipowner, (v) the place where the contract was made, (vi) the inability to ascertain the foreign law, (vii) *lex fori*”. Following this decision, these criteria began to be taken as the basis for determining the “closest” connection in U.S. law⁷⁸.

In certain cases, U.S. courts have adopted a different method to determine the existence of a maritime lien arising from a contractual relationship, identifying the applicable law based on the *proper law* by assessing the closest and most real connection. The *Gulf Trading* decision may be cited as an example in this regard⁷⁹. In the relevant case, under a time charter party, a U.S. company supplied fuel to a Norwegian-flagged ship registered in Panama; however, the other party went bankrupt and failed to pay for the service.

The court, following the *proper law* approach, adopted the understanding that the closest and most real connection would be determined through the law applicable to the contract. In doing so, it relied⁸⁰ on the *Restatement (Second) of Conflict of Laws*, and the competent law was determined by Section 6 of the *Restatement II*⁸¹. According to the relevant provision,

“a court, subject to constitutional restrictions, will follow a statutory directive of its own state on choice of law. In the absence of such a directive, the factors relevant to the choice of the applicable rule of law include: (a) the needs of the interstate and international systems, (b) the relevant policies of the forum, (c) the relevant policies of other interested states and the relative interests of those states in the determination of the particular issue, (d) the protection of justified expectations, (e) the basic policies underlying the particular field of law, (f) certainty, predictability

⁷⁶ *Lauritzen v Larsen*, paras. 6.

⁷⁷ *Lauritzen v Larsen*, paras. 15-32.

⁷⁸ Oleg Nikolaevich Sadikov, ‘Conflicts of Laws in International Transport Law’ (1985) 190 *Collected Courses of the Hague Academy of International Law* 234.

⁷⁹ *Gulf Trading & Transportation Co. v The Vessel Hoegh Shield*, (1981), <<https://casetext.com/case/gulf-trading-transp-v-vessel-hoegh-shield>> accessed 14 February 2024, (*Gulf Trading*).

⁸⁰ *Gulf Trading*, paras. 13.

⁸¹ For *Restatement II* & 6 see, <<http://www.kentlaw.edu/perritt/conflicts/rest6.html>> accessed 14 February 2024.



and uniformity of result, and (g) ease in the determination and application of the law to be applied.”

Within this framework, the court evaluated the specific dispute under subsection (c), on the grounds that the fuel supply was carried out at a U.S. port, and concluded that the interests of the United States should not be considered less important than those of the United Kingdom⁸². Therefore, even though English law governed the time charter contract—the legal relationship underlying the maritime lien—the court emphasized that U.S. law should apply to the birth of the maritime liens. At first glance, it appears that the *lex causae* approach has not become a consistently adopted doctrine in U.S. law. However, based on the *proper law* principle—applied in *Common Law* to determine the law governing contractual relationships—the court concluded that the law of the forum (*lex fori*) had the closest and most real connection with the contract. In other words, the court, through the *proper law* approach, indirectly applied the *lex fori*.

In Canadian law, disputes concerning the birth of maritime liens are considered to fall within the scope of substantive law, and the *lex causae* approach is generally adopted. In the 1972 *Ioannis Daskalelis* decision of the Supreme Court of Canada, the applicable law for determining the birth of a maritime lien was identified based on the underlying legal relationship⁸³. In that case, a Panama-flagged vessel mortgaged in Greece was repaired and maintained by *Todd Shipyard*, a company based in New York. Since the service fee was not paid, the ship was placed under arrest⁸⁴. As the appraised value of the ship was not sufficient to satisfy all creditors, a dispute arose among the creditors regarding the ranking of claims. The court first examined whether the service claim could be secured by a maritime lien. As a result, it held that the most closely and genuinely connected law was the law of the place where the contract was concluded—namely, U.S. law⁸⁵.

This approach is also considered incapable of serving the goals of applying the most appropriate and closely connected law and ensuring legal predictability. The primary issue here concerns the categorization of claims under foreign laws. For instance, when English law is applied as the *lex causae* to determine the existence of a maritime lien in U.S. courts, claims arising from services are

⁸² *Gulf Trading*, paras. 19, 21.

⁸³ *Ioannis Daskalelis*, (*Todd Shipyards v Altema*), (1974), <<https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/5254/index.do>> accessed 14 February 2024.

⁸⁴ For this issue see. *Ioannis Daskalelis*, 1250-1251.

⁸⁵ *Ioannis Daskalelis*, 1256.



considered statutory in rem rights. In contrast, such claims are protected by maritime liens under U.S. law, whereas under Turkish law, they are merely regarded as maritime claims. In each case, including the underlying legal relationship, the classification of the claim may vary significantly. This inconsistency may also violate the rights of other creditors, as it appears impossible to foresee which claims are protected by maritime liens until a case is brought and the applicable law is determined.

Moreover, the source of a maritime lien may stem from more than one legal relationship. For example, the claims of seafarers may simultaneously arise from both tort and contract. Therefore, taking different legal relationships as the basis in each specific case may lead to uncertainties regarding the determination of the applicable law⁸⁶.

Finally, maritime claims arise from either contract or tort. Under MÖHUK, it is possible to choose the applicable law for obligations arising from contracts and torts. This is also valid for the contractual relationships or torts that form the basis of maritime claims. If the approach advocating for the application of *lex causae* is accepted, the parties' ability to choose the law applicable to the underlying relationship would indirectly allow them to determine the law applicable to the maritime lien. However, a maritime lien is a right in rem, and under MÖHUK, the choice of law is not permitted for matters concerning rights in rem⁸⁷. This would lead to circumvention of the law.

⁸⁶ On this matter see, Günay, 176.

⁸⁷ In some legal systems, party autonomy in matters concerning rights in rem is restricted due to concerns over the potential infringement of third-party rights and the strict application of the *numerus clausus* principle to such rights. In contrast, other legal systems argue that, in light of the needs of international commerce, party autonomy should be recognized in cross-border disputes relating to rights in rem. In Turkish law, Ömeroğlu and Acun Mekengeç also support the recognition of party autonomy in such matters. Ömeroğlu argues that allowing the parties to choose the applicable law promotes legal certainty by enabling them to apply a legal system they are familiar with and to foresee the governing rules in advance (Ömeroğlu, 148–160). Similarly, Acun Mekengeç contends that parties are capable of determining the most suitable law for themselves in the context of negotiation and further asserts that in cases where the *lex rei sitae* principle is not applied, recognizing party autonomy is necessary to ensure fairness in private international law (Merve Acun Mekengeç, *Aynı Haklardan Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2016) 432–434).



D. Approach Based on *Lex Fori*

Article 1320/III of the TCC provides that in a dispute involving a foreign element brought before Turkish courts, Turkish law shall apply to determine the existence of a maritime lien. With this provision, it is accepted that the applicable law for the birth of the maritime lien is to be determined based on the *lex fori* principle. This rule constitutes an exception⁸⁸ to the principle of the law of the place of registration as regulated under Article 22 of MÖHUK and is in line with Article 1(a) of the 1993 MLM Convention and Article 3(e) of the 1999 Arrest Convention. The applicability of the rule is not contingent upon whether the ship is located in Türkiye⁸⁹.

Under English law, as a general rule, a maritime lien is deemed to arise within the procedure of arrest, and is therefore considered a matter of procedural law and accordingly, it is accepted that *lex fori* should be applied to determine the birth of the maritime liens⁹⁰. In this context, the decision of the Privy Council of the United Kingdom in the *Halcyon Isle* case is of particular importance⁹¹. The vessel *Halcyon Isle* was registered in the United Kingdom and was mortgaged to an English bank. The ship continued its voyage without paying for the repair and maintenance services it had received from an American company in New York. As a result, it was arrested in Singapore, and during the proceedings, a dispute arose concerning the order of claims.

The Judicial Committee of the Privy Council, by majority vote, concluded that *lex fori*—in this case, Singaporean law—should be applied⁹². According to the majority opinion in the judgment, the maritime lien pertains to the nature of the arrest procedure and is therefore distinct from matters of substantive law⁹³. Consequently, it was held that *lex fori* must be applied.

The main objective of the approach advocating for the application of *lex fori* in determining whether a claim is secured by a maritime lien is to limit the number

⁸⁸ Nomer, 315; Şanlı, 300.

⁸⁹ Özel, Erkan, Pürselim and Karaca, 380.

⁹⁰ Tetley, ‘Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws’ 35; Micheal Douglas, ‘Characterisation of a Foreign Maritime by the Lex Fori’ (2017) 17(1) Oxford University Commonwealth Law Journal 153.

⁹¹ *Halcyon Isle (Bankers Trusts v Todd Shipyards)*, (1981), <<https://cmclmidatabase.org/bankers-trust-international-ltd-v-todd-shipyards-corp-halcyon-isle>> accessed 14 February 2024.

⁹² *Halcyon Isle*, paras. 39.

⁹³ *Halcyon Isle*, paras. 68.



of claims that can be classified as maritime liens, thereby preventing them from taking precedence over subsequently arising mortgage claims⁹⁴. In this way, it is argued that banks whose claims are secured can be more effectively protected⁹⁵.

On the other hand, it is argued that *lex fori* may not adequately protect creditor banks, and that this shortcoming stems from “*forum shopping*”⁹⁶. Unlike U.S. law, for example, under English law, claims arising from ship repair are not secured by a maritime lien. In such a case, if the creditor applies to a U.S. court in order to secure the claim, the application of *lex fori* may result in a situation that conflicts with the interests of foreign banks⁹⁷. Moreover, it is asserted that the applicable law for both the birth and the priority of the maritime lien should be determined based on the same principles. However, while priority is treated as a procedural matter, the connection between the maritime lien and the forum in terms of its birth is often weak—thus raising concerns of *forum shopping*⁹⁸. Therefore, in some legal systems such as Australia, procedural issues are confined strictly to the organization and functioning of the court, whereas the maritime lien is considered a matter of substantive law⁹⁹.

Another criticism directed at the *lex fori* approach concerns the chaotic nature of the maritime lien¹⁰⁰. Since the maritime lien grants its holder a principal right to initiate legal proceedings and takes precedence over other proprietary rights, it may be seen as a procedural matter. Indeed, when a lawsuit is filed and it is discovered that the vessel is subject to multiple mortgages, maritime enforcement law comes into play¹⁰¹. However, as the maritime lien is a proprietary right, it is enforceable against all parties and follows the vessel wherever it may be. It also grants the lienholder a degree of control over the vessel under certain conditions, which reflects the substantive legal nature of the

⁹⁴ Douglas, 154.

⁹⁵ Douglas, 154.

⁹⁶ William Tetley, “Maritime Liens in the Conflict of Laws”, in: *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren*, (B.1, Brill | Nijhoff 2002) 19 (‘Maritime Liens’) 15.

⁹⁷ Tetley, ‘Maritime Liens’, 15.

⁹⁸ Douglas, 159.

⁹⁹ Douglas, 154.

¹⁰⁰ John Lane: ‘Should Australian Courts Accept or Refuse the Aid of Private International Law When Considering to Enforce Foreign Maritime Liens?’ (2009) 16/I eLaw Journal: Murdoch University Electronic Journal of Law 40.

¹⁰¹ Lane, 40.



right. Therefore, it is argued that the maritime lien cannot be classified solely as either a procedural or a substantive matter¹⁰².

In our opinion, the application of *lex fori* to the establishment of a maritime lien, as stipulated in Article 1320/III of the TTK, is a well-grounded provision. Although the maritime lien is of an ancillary nature, its procedural consequences are more prominent. In order for the maritime lien to fulfill its purpose and effectively protect the right holder, enforcement must be pursued through the forced sale of the movable property as prescribed in Article 1380 of the TTK¹⁰³. Within the framework of the principle that *lex fori* shall apply to procedural matters, in a dispute involving a foreign element, the existence of the maritime lien should be determined in accordance with Turkish law.

The argument that the application of *lex fori* may lead to *forum shopping* is considered a ground for refusal of recognition and enforcement only when the action is brought before a court that has no connection to the parties to the dispute. On the other hand, since provisional arrest decisions regarding maritime liens do not have the capacity to become final under the law of the state in which they are issued, the claim of *forum shopping* appears to be unlikely in practice. More precisely, in such a case, the decision will not have final effect, making the issue of enforcement irrelevant, and any objection raised by the defendant regarding excessive jurisdiction or, depending on the specific case, a violation of public policy examined ex officio would become meaningless.

On the other hand, even if we assume for a moment that such decisions may be enforced, in the recognition and enforcement of foreign court decisions, only whether the jurisdiction rules constitute exorbitant jurisdiction is examined, whereas the issue of which law was applied and how it was applied cannot be reviewed due to the prohibition of review on the merits. Therefore, in recognition and enforcement requests before Turkish courts regarding maritime liens, the law applied by the foreign court cannot be evaluated. Conversely, if a final and enforceable judgment is obtained from a foreign court which has no connection with the dispute and the parties, merely to avoid the application of the law of a state recognizing maritime liens, then—depending on the defendant's

¹⁰² Lane, 40.

¹⁰³ Doğuş Taylan Türkel, *Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi* (1st edn, Seçkin Yayınları 2008) 33 ff.; For the judicial sale of vessels abroad, see Nuray Ekşi, 'Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Geminin Yurtdışında İcra Yoluyla Satılması' (2003) 8(1–2) *Deniz Hukuku Dergisi* 25–37 ('İcra').



objection—exorbitant jurisdiction under Article 54(b) of the MÖHUK may be invoked. If such a decision has been rendered by Turkish courts, recognition and enforcement abroad may face obstacles such as exorbitant jurisdiction or public policy, depending on the legal understanding and regulations of the enforcing state¹⁰⁴. As seen, the argument of *forum shopping* may also be refuted in this regard.

Moreover, one of the fundamental objectives of the maritime lien is to ensure the prompt and efficient recovery of the claim. At this point, the application of the *lex fori* principle provides legal certainty for the creditor by eliminating the burden of hidden charges under foreign laws referred by other connecting factors. By applying its own law, the court can determine the nature of the claim more quickly and easily. This, in turn, contributes to the sustainability of international trade.

2. Determination of the Applicable Law to the Order and Nature of the Maritime Lien

The nature of the right, the identity of the right-holder, whether the right can be transferred¹⁰⁵, whether the right arises automatically or through registration, the conditions under which it terminates, whether it is subject to limitation periods, issues related to such periods, and against whom it may be asserted, all pertain to the nature of the maritime lien and therefore fall outside the scope of application of Article 1320/III of the TTK. The same applies to the priority of the maritime lien. Indeed, the scope of the relevant provision is limited solely to whether a claim qualifies as a maritime lien. As such, since this is a matter of real rights, the potential applicability of Article 22 of MÖHUK will arise, unless otherwise provided by international conventions or specific provisions.

In this context, according to Article 2 of the 1993 MLM Convention, “*the ranking among registered mortgages, hypothecs, and charges, and their effects on third parties shall, subject to the provisions of this Convention, be determined by the law of the State of registration.*” The scope of the provision is stated as

¹⁰⁴ On this matter see, Şanlı, Esen and Ataman-Figanmeşe, 462; Sibel Özel, ‘Haksız Fiiller İlişkin Davalarda Türk Mahkemesinin Yetkisini Belirleyen HMK m. 16 Kuralının Karşılaştırmalı Hukuk Açısından Değerlendirilmesi’ (2012) 8(91-92) Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi 34-35; Hacı Can and Ekin Tuna, *Milletlerarası Usûl Hukuku* (3rd edn, Adalet Yayınları 2022) 81-82.

¹⁰⁵ On this matter see. Kula Değirmenci, 269-270.



“registered mortgages, hypothecs, and charges.” However, a maritime lien is a statutory lien that is not subject to registration. Therefore, it is accepted that this provision does not apply to maritime liens¹⁰⁶.

In our opinion, different connecting factors may arise regarding the law applicable to the order and legal nature of maritime liens. Matters such as the scope and legal character of the maritime lien, the rights and obligations it grants, and the conditions under which it terminates should be evaluated in light of Article 22 of the MÖHUK. Therefore, for ships registered in the Turkish ship registries (National Ship Registry or Turkish International Ship Registry), Turkish law should apply¹⁰⁷. In the absence of a registration location, the law of the port of registry should be applied, pursuant to MÖHUK. It is also noted that, for various economic reasons, ships may be registered in flag-of-convenience countries and later temporarily recorded in another country’s registry. For this reason, it is suggested that the expression in Article 22 of MÖHUK be revised to refer to “*the primary place of registration where proprietary rights over maritime vehicles are recorded*”¹⁰⁸.

However, the provision does not specify which law is to be applied in the absence of a port of registry. This ambiguity has also been highlighted in the doctrine. *Atamer* argues that the applicable law should be the law of the shipowner’s habitual residence¹⁰⁹, whereas *Günay* suggests that it should be the law of the state of the shipowner’s nationality¹¹⁰. In our view, in cases where no port of registry exists, the general rule under Article 21/I of the MÖHUK should apply. Accordingly, in disputes concerning proprietary rights over a ship, the law of the location where the ship is situated should be applied.

It is also argued in the doctrine that the rule of the law of the registry should be subject to limitations¹¹¹. However, different opinions have been put forward regarding the grounds for such limitations. According to *Özel/Erkan/Pürselim/Karaca*, since maritime liens as statutory liens are not subject to registration, the conditions for their birth should be governed by the

¹⁰⁶ On this matter see. Süzel, 103-107.

¹⁰⁷ Şanlı, Esen and Ataman-Figanmeşe, 301.

¹⁰⁸ Atamer, ‘MÖHUK Reformu’, 98.

¹⁰⁹ Atamer, ‘MÖHUK Reformu’, 101.

¹¹⁰ Günay, 177.

¹¹¹ Nomer, 315; Özel, Erkan, Pürselim and Karaca, 381; Tekinalp, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 265.



law of the place where the ship is located at that time; otherwise, the application of the law of the registry should be deemed mandatory¹¹². In contrast, *Can* argues that the wording of Article 22 of the MÖHUK does not clearly restrict its scope to rights in rem that are subject to registration¹¹³. In our view as well, the fact that a maritime lien arises without requiring registration is not a valid reason to exclude the application of Article 22 of the MÖHUK. As *Tekinalp* also emphasizes, the rationale behind this provision is that the law of the place of registry represents the closest connection between the means of transport and the rights holders¹¹⁴. Moreover, since the Law explicitly states that in the absence of a place of registry, the law of the port of registry shall apply, it is possible to conclude that the applicability of this rule is independent of whether the right in rem is subject to registration.

Another issue concerning the applicable law is the determination of the law governing the priority of maritime liens. Article 1350 of the TTK stipulates that the law of the place where the ship is located at the time of the relevant transactions or dispositions shall apply, that is, the *lex rei sitae* principle. On the other hand, the second sentence of Article 2 of the 1993 MLM Convention states that “*subject to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of forced sale shall be governed by the law of the State in which the forced sale takes place.*” Under the last paragraph of Article 90 of the Constitution and Article 1 of the MÖHUK, in cases falling within the scope of the 1993 MLM Convention, Article 2 of the Convention must be directly applied, and the TTK must be disregarded. Accordingly, in forced sale proceedings initiated in Türkiye concerning a ship, Turkish law shall apply to determine the priority of maritime liens¹¹⁵.

On the other hand, according to *Tekinalp*, the application of *lex fori* to maritime liens is appropriate. The author states that the interests intended to be protected by maritime liens can be safeguarded in the field of private international law

¹¹² Özel, Erkan, Pürselim ve Karaca, 381.

¹¹³ Can, 494.

¹¹⁴ Tekinalp, *Milletlerarası Özek Hukuk*, 266.

¹¹⁵ It is stated that the phrase “... all procedures related to enforcement proceedings ...” in Article 1350 of the TTK refers to the arrest of the vessel, its judicial sale through enforcement proceedings, the consequences of the sale, the preparation of the ranking list, and the distribution of the amount obtained from the forced sale. See Süzel, 330 fn. 1001.



through the application of *lex fori*¹¹⁶. Since in some legal systems¹¹⁷, disputes concerning the priority of maritime liens are regarded as procedural matters, they are subject to *lex fori*, that is, the law of the forum. In our opinion, as is the case with disputes concerning the birth of maritime liens, from a normative perspective, issues regarding their nature and priority should also be subject to *lex fori*. For we believe that the balance of interests can only be ensured in this way. That is to say, the sustainability of international trade requires that proceedings continue and conclude as swiftly as possible. Furthermore, in addition to the predominantly procedural nature of the right, *lex fori* should be applied to the issues of priority and legal nature to ensure legal clarity, predictability, and consistency with the applicable law adopted in TTK Article 1320/III for the birth of maritime liens¹¹⁸.

CONCLUSION

Carriage by sea is currently preferred in international commercial activities due to its cost-efficiency, speed, and reliability. As a result, foreign-related disputes concerning maritime commercial law have become inevitable. In this context, the ability to clearly foresee how the applicable law to maritime liens will be determined gains importance for ensuring the sustainability of maritime trade.

In this context, Article 1320/III of the TTK stipulates that Turkish law shall apply to the birth of maritime liens, thereby facilitating the judge's task and exempting them from the obligation to investigate foreign law. In our opinion, this provision is appropriate, as the procedural consequences of maritime liens are more prominent. Furthermore, in terms of the birth of maritime liens, it is essential not only to protect the rights of the lienholder but also to safeguard the rights of subsequent owners and mortgage creditors. This is because the maritime lienholder must be able to foresee the extent of the security their right provides, regardless of where it is asserted. Indeed, a maritime lienholder may exercise their right through enforcement proceedings. To prevent loss of rights, the swift determination of which claims constitute maritime liens, which claims do not, and the order of priority among them can be most securely and definitively achieved through the application of *lex fori*.

¹¹⁶ Tekinalp, *Gemi Alacaklısı*, 76.

¹¹⁷ In Canadian law, it was held in the *Ioannis Daskalelis* decision that the order of priority shall be governed by the *lex fori*. For the decision see, *Ioannis Daskalelis*, supra, 23–24.

¹¹⁸ See, Douglas, 158; Martin Davies, 'Choice of Law and U.S. Maritime Liens' (2009) 83(5-6) *Tulane Law Review* 1457.



For the same reasons, we are of the opinion that *lex fori* should be applied to all matters concerning maritime liens. However, from the perspective of the current legal framework, this does not appear to be entirely feasible. Specifically, the second sentence of Article 2 of the 1993 MLM Convention stipulates that the law of the place where enforcement occurs shall govern enforcement procedures, whereas Article 1350 of the TTK provides that the law of the place where the vessel is located at the time of the relevant transaction or disposition shall apply. In our view, in the event of any conflict, the applicable law should be determined in accordance with the 1993 MLM Convention, and thus the law of the place of enforcement should prevail. Similarly, although we argue—based on the purpose of the regulation—that *lex fori* should govern the nature of maritime liens, from the standpoint of the current legal framework, the applicable provision is Article 22 of MÖHUK.

BIBLIOGRAPY

- Acun Mekengeç M, *Aynî Haklardan Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2016)
- Akıncı Z, *Milletlerarası Özel Hukuk* (1st edn, Vedat Kitapçılık 2020)
- Algantürk S. Didem (Çev.), ‘1993 Deniz İmtiyazları ve Deniz İpotekleri İle İlgili Milletlerarası Sözleşme’ (2002) VI(1-4) AÜEHFD 391
- Aliş E, ‘Gemi Adamlarının Gemi Alacaklısı Hakkı’ (2021) (153) Türkiye Barolar Birliği Dergisi 387
- Atamer K, ‘Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usûlü ve İcra’, *XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 4-5 Nisan 1997* (1st edn, Banka ve Ticaret Enstitüsü Yayınları 1997) 205-254 (‘Gemi Alacaklısı’)
- ‘Gemilerde Aynî Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk’ (2001-2002) 6-7(1-4) Deniz Hukuku Dergisi 275 (‘Uygulanacak Hukuk’)
- ‘MÖHUK Reformu Hakkında’ Prof. Dr. Gülören TEKİNALP’e Armağan, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni* (2003) 23 (1-2) 89 (‘MÖHUK Reformu’)
- *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’na Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (1st edn, Arıkan Yayınları 2006) (Cebri İcra)



- *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2012) (İpoteğin Hukuksal Temelleri)
- *Deniz Ticareti Hukuku-Gemilerin Eşya Hukuku, Cilt II* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2018) (Deniz Ticareti Hukuku II)
- *Deniz Ticareti Hukuku-Deniz İcra Hukuku, Cilt IV* (2nd edn, On İki Levha Yayınları 2019) (Deniz Ticareti Hukuku IV)
- Aybay R ve Dardağan E, *Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)* (2nd edn, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları 2008)
- Can H ve Tuna E, *Milletlerarası Usûl Hukuku* (3rd edn, Adalet Yayınları 2022)
- Can H, *Milletlerarası Özel Hukuk* (6th edn, Adalet Yayınevi 2023)
- Çağa T ve Kender R., *Deniz Ticareti Hukuku III (Gemi ve Yük Alacaklısı Haklar, Zamanaşımı, Deniz Hukuku'nda Cebri İcra)* (4th edn, Arıkan Yayınları 2005)
- Çelikel A ve Erdem B, *Milletlerarası Özel Hukuk* (17th edn, Beta Yayınları 2021)
- Çetingil EA, Kender R, Ünan S ve Yazıcıoğlu E, 'TTK Tasarısının 'Deniz Ticareti'' Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında' (2006) Özel Sayı Deniz Hukuku Dergisi 1
- Davies M, 'Choice of Law and U.S. Maritime Liens' (2009) 83(5-6) Tulane Law Review 1435
- Davis MS and Tan JT, 'To Port or Starboard? Why the Supreme Court Might Provide Direction to Those Navigating Choice-of-Law Questions in Maritime-Lien Cases: The 2015 Nicholas J. Mealy Lecture' (2015) 46(4) Journal of Maritime Law & Commerce 395
- Doğan V, Yılmaz AÇ ve Ayhan İzmirli L, *Milletlerarası Özel Hukuk* (9th edn, Savaş Kitabevi 2023)
- Douglas M, 'Characterisation of a Foreign Maritime by the Lex Fori' (2017) 17(1) Oxford University Commonwealth Law Journal 152
- Ekşi N, 'Türk Gemi Sicilinde Kayıtlı Geminin Yurtdışında İcra Yoluyla Satılması' (2003) 8(1-2) Deniz Hukuku Dergisi 25 ('İcra')
- *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi* (2nd edn, Beta Yayınları 2004) (Yabancı Gemi)



Günay B, *Türk ve Anglo-Amerikan Hukuku'nda Gemi Alacaklısı Hakkı* (1st edn, Yetkin Yayınları 2009)

Güngör G, *Temel Milletlerarası Özel Hukuk Metinlerinin Sözleşmeden Doğan Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuk Konusunda Yakınlık Yaklaşımı* (1st edn, Yetkin Yayınları 2007) (Yakınlık)

— *Türk Milletlerarası Özel Hukuku* (3rd edn, Yetkin Yayınları 2022)

<<http://openjurist.org/480/f2d/1024/rainbow-line-inc-v-mv-tequila>> accessed 21 February 2024

<<http://openjurist.org/658/f2d/363/gulf-trading-transportation-co-v-vessel-hoegh-shield-as-hoegh-shield>> accessed 14 February 2024

<<http://www.kentlaw.edu/perritt/conflicts/rest6.html>> accessed 14 February 2024

<<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7ce1e5e5274a2ae6eeb581/8281.pdf>> accessed 29 November 2023

<<https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/5254/index.do>> accessed 14 February 2024

<<https://law.resource.org/pub/us/case/reporter/F2/729/729.F2d.971.82-1433.html>> accessed 01 March 2024

<https://legal.un.org/avl/pdf/ha/icas/icas_e.pdf> accessed 29 November 2023

<https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2018/03/GBR_CASE_THE-HALYCON-ISLE_1980_ENG.pdf> accessed 14 February 2024

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en> accessed 05 February 2024

<https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en> accessed 05 February 2024

<<https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/345/571>> accessed 28 February 2024

<<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/31342>> accessed 28 February 2024

<https://treaties.un.org/doc/source/docs/A_CONF.162_7-E.pdf> accessed 29 November 2023



- Kalp uz T, *Gemi Rehni* (5th edn, Turhan Kitabevi 2004)
- Kaner İ, ‘Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 487 (Gemi Alacaklısı Hakkı)
- Deniz Ticareti Hukuku I-II (5th edn, Filiz Kitabevi 2021) (Deniz Ticareti)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (1st edn, On İki Levha Yayınları 2020)
- Kula Değirmenci N ‘Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi’ (2014) XVIII(3-4) Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 245
- Lane J, ‘Should Australian Courts Accept or Refuse the Aid of Private International Law When Considering to Enforce Foreign Maritime Liens?’ (2009) 16(1) eLaw Journal: Murdoch University Electronic Journal of Law 32
- Mandaraka-Sephard A, *Modern Admiralty Law* (1st edn, Cavendish Publication 2001)
- Moroğlu E ve Kendigelen A, *İçtihatlı ve Notlu Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat* (10th edn, On İki Levha Yayınları 2014)
- Nomer E, *Devletler Hususî Hukuku* (23rd edn, Beta Yayınları 2021)
- Oğuzman K, Seliçi   ve Oktay- zdemir S, *Eşya Hukuku* (25th edn, Filiz Kitabevi 2023)
-  meroğlu E, *Ayn  Haklara Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Yargı Merciiinin Tayininde İrade Serbestisi Prensibi* (1st edn, Adalet Yayınevi 2017)
- Özel S, ‘Haksız Fiiller İlişkin Davalarda Türk Mahkemesinin Yetkisini Belirleyen HMK m. 16 Kuralının Karşılaştırmalı Hukuk Açışından Değerlendirilmesi’ (2012) 8(91-92) Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi 7
- Erkan M, Pürselim H S ve Karaca H, *Milletlerarası  zel Hukuk* (2nd edn, On İki Levha Yayınları 2023)
- Sadikov O N, ‘Conflicts of Laws in International Transport Law’ (1985) 190 *Collected Courses of the Hague Academy of International Law* 189
- Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku’nda Sorumluluk Rejimi* (2nd edn, Vedat Kitapçılık 2012)



- Süzel C, Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu (1st edn, On İki Levha Yayınları 2012)
- Şanlı C, Esen E ve Ataman-Figanmeşe İ, Milletlerarası Özel Hukuk, Beta Yayınları (10th edn, Beta Yayınları 2023)
- Şeker Öğüz Z, *Gemi Yönetim Sözleşmesi* (1st edn, Filiz Kitabevi 2013)
- Tekinalp G, Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı (1st edn, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları 1967) (Gemi Alacaklısı Hakkı)
- ‘Türk Devletler Hususi Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler’ (1967) IV(2) BATİDER 230 (‘Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu’)
- Milletlerarası Özel Hukuk-Bağlama ve Usûl Kuralları (13rd edn, Vedat Kitapçılık 2020) (Milletlerarası Özel Hukuk)
- Tetley W, ‘Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws’ (1993) 6(1) University of San Francisco Maritime Law Journal 1 (‘Maritime Liens, Mortgages and Conflict of Laws’)
- ‘The Law of Flag, ‘Flag Shopping,’And Choice of Law” (1993) 17(2) Tulane Maritime Law Journal 139 (‘Flag’)
- International Conflict of Laws Common, Civil and Maritime (1st edn, International Shipping Publications 1994) (International Conflict of Law)
- ‘Maritime Liens in the Conflict of Laws’, *Law and Justice in a Multistate World: Essays in Honor of Arthur T. von Mehren* (B.1, Brill | Nijhoff 2002) 1 (‘Maritime Liens’)
- Türkel D T, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi (1st edn, Seçkin Yayınları 2008)
- Yazıcıoğlu E, Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (15th edn, Filiz Kitabevi 2020)
- Yeşilova Aras E, 1999 Tarihli Milletlerarası Sözleşme Gereği Geminin İhtiyati Haczi Kararının İnfazı ‘Arrest’ (1st edn, Yetkin Yayınları 2023)



TÜRK TİCARET KANUNU'NUN 1259. MADDESİ TAHTINDA YATLARDA SİGORTA ZORUNLULUĞUNUN KAPSAMI*

THE SCOPE OF COMPULSORY INSURANCE FOR YACHTS ACCORDING TO ARTICLE 1259 OF THE TURKISH COMMERCIAL CODE

Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM**

Arş. Gör. Muharrem ÖCAL***

ÖZ

Turizmi Teşvik Kanunu¹ (TurzTeşvK) m. 29'da 18.07.2021 tarihinde yapılan değişiklikler neticesinde, sigorta zorunluluğuna dair Türk Ticaret Kanunu² (TTK) m. 1259'un yatlar ve diğer deniz turizmi araçları hakkında da uygulanabileceği konusunda şüphe kalmamıştır. Buna karşılık, deniz turizmi araçlarının tâbi olduğu zorunlu

* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 20.02.2025 / Kabul Tarihi: 05.05.2025.

DOI Numarası: 10.64199/dehukamder.1643720.

Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Katkı Oranı: Yazar/yazarlar, söz konusu çalışmanın hazırlanmasında yazarların katkı oranlarının aşağıda gösterildiği şekilde olduğunu beyan ederler:

Dr. Öğr. Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM %50

Arş. Gör. Muharrem ÖCAL %50

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

** Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (ilknurulug@akdeniz.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5419-8302).

*** Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi (muharremocal@sdu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-6540-9494).

¹ Turizmi Teşvik Kanunu, Kanun Numarası (KN): 2634, Kabul Tarihi (KT): 12.03.1982, RG 16.03.1982/17635.

² Türk Ticaret Kanunu, KN: 6102, KT: 13.1.2011, Yürürlük Tarihi (YT): 01.07.2012, RG 14.2.2011/27846.



sorumluluk sigortasının kapsamı hususunda uygulamada tereddütler bulunmaktadır. Uygulamadaki tereddütlerin sebebi, deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamı hakkında, yaklaşık on senedir, hukuk sistemine aykırı şekilde yapılan düzenlemeler ile mevzuattaki belirsiz ve çelişik hükümlerdir. Bu çalışmada TurzTeşvk m. 29/5, TTK m. 1259 ve zorunlu sigortanın ihdas edilmesine ilişkin temel ilke uyarınca, yatlara tatbik edilebilecek mevzuat hükümleri değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: •Yat •Deniz Turizm Aracı •Zorunlu Sigorta •Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

ABSTRACT

As a result of the amendments to the Tourism Incentives Code (TIC) on 18.07.2021, there is no doubt that Article 1259 of the Turkish Commercial Code (TCC) regarding compulsory insurance can also be applied to yachts and other marine tourism vessels. On the other hand, in practice there is hesitation about the scope of the compulsory liability insurance to which marine tourism vehicles are subject. The reason for the hesitation in practice is the unclear and contradictory provisions in the legislation and the regulations on the scope of compulsory liability insurance for marine vehicles, which have been issued in violation of the legal system for about ten years. In this study, the provisions of the legislation applicable to yachts are evaluated in accordance with Article 29/5 of the TIC, Article 1259 of the TCC and the basic principle regarding the establishment of compulsory insurance.

Keywords: •Yacht •Marine Tourism Vehicle •Compulsory Insurance •Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance

GİRİŞ

Üç tarafı denizlerle çevrili olan güzel ülkemizde, özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarımızda bulunan koylar; rüzgâra açık ve dalgaya kapalı coğrafi yapısı, doğal ve tarihi güzellikleri, masmavi suları ve yemyeşil kıyılarıyla yatçılık ve diğer deniz turizmi faaliyetleri için ideal ve dünya çapında tercih edilebilir niteliktedir³. Buna karşılık, yatlar ve yatlara uygulanacak sigortaya ilişkin mevzuatta müphem ve çelişik hükümler mevcuttur. Zira, TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigorta, mevzuattaki karışıklık nedeniyle, yürürlüğe girmesinden itibaren yaklaşık on sene boyunca yatlara ve diğer deniz turizm araçlarına uygulanamamıştır. Bu çalışmayla, TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortanın yatlara uygulanmasında, mevzuattaki müphem ve çelişik noktaların çıkardığı veya çıkarabileceği sorunlara dikkat çekmek ve çözüm

³ Nitekim genel turizm gelirleri arasında deniz turizm gelirleri yaklaşık %20 paya sahiptir. Bkz: Çetin Polat, Fevzi Bitiktaş ve Abdullah Açık, 'Türkiye'de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği' (2022) 3(2) Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi 76, 76; Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), 'Sunuş', *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) VII, VII.

önerileri getirmek amaçlamaktayız. Bu amaç doğrultusunda TTK ve TurzTeşvK hükümleri merkeze alınarak mevzuattaki hükümler değerlendirilecektir. Söz konusu değerlendirme yapılırken, TTK'nın deniz yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin hükümlerinin mehzazını teşkil eden 2002 tarihli Atina Sözleşmesi⁴ ile öğretilerdeki görüşler dikkate alınacaktır.

I. YAT KAVRAMININ TANIMI ve DENİZ TURİZM ARAÇLARI

1. Tanımı

Yat kavramının tanımının yapılması ve özel yat ile ticari yat arasındaki farklılıkların ifade edilmesi, bu çalışma için oldukça önemlidir. Zira, mevzuatta yat kavramını içeren çok sayıda düzenleme bulunmaktadır. TTK, TurzTeşvK, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu⁵ (TUGSK), Harçlar Kanunu⁶ (HK), Gemi Sağlık Resmi Kanunu⁷, Katma Değer Vergisi Kanunu⁸, Deniz Turizmi Yönetmeliği⁹ (DTY), Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği¹⁰ (TUGSY), Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği¹¹, Limanlar Yönetmeliği (LY)¹², Gemilerin Teknik Yönetmeliği¹³ (GTY), Tersane, Tekne İmal ve Çekme Yeri Hakkında Yönetmelik¹⁴, Özel Teknelerin Donatımı ve Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik¹⁵ (ÖTDÖTKKYHY) ve Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği¹⁶ (DTYUT) yat kavramına dair hüküm içerdiği tespit edilebilen bazı düzenlemelerdir¹⁷. Bu çalışmada TTK,

⁴ *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 2002.

⁵ Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu, KN: 4490, KT: 16.12.1999, RG 21.12.1999/23913.

⁶ Harçlar Kanunu, KN: 492, KT: 02.07.1964, RG 17.07.1964/11756.

⁷ Gemi Sağlık Resmi Kanunu, KN: 2548, KT: 06.11.1981, RG 10.11.1981/17510.

⁸ Katma Değer Vergisi Kanunu, KN: 3065, KT: 25.10.1984, RG 01.11.1984/18563.

⁹ RG 24.07.2009/27298. DTY, TurzTeşvK m. 37/1-A-4'ya dayanılarak hazırlanmıştır. 08.06.1983 tarihli ve 83/6708 sayılı Bakanlar Kurulu Kararına dayanan ve 04.08.1983 tarihli ve 18125 sayılı RG'de yayımlanan Yat Turizm Yönetmeliği, DTY m. 60 uyarınca yürürlükten kaldırılmıştır.

¹⁰ RG 23.06.2000/24088.

¹¹ RG 23.02.2011/27855.

¹² RG 30.10.2012/28453.

¹³ RG 17.11.2009/27409.

¹⁴ RG 28.06.2015/29400.

¹⁵ RG 18.01.2023/32077.

¹⁶ RG 10.06.2023/32217.

¹⁷ Öğretilerde yat kavramına dair mevzuat karmaşası yaşandığı ve bu karmaşık mevzuatın imkânlar dahilinde aynı çatı altında toplanması ve sadeleştirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bkz:



TurzTeşvK ve DTY hükümleri ve sair mevzuat uyarınca zorunlu sigortalara tâbi olan yatların hukuki durumu değerlendirilecektir; ancak, kavramın tanımı yapılırken yat kavramına ilişkin mevzuatta tespit edilebilen tüm tanımlar dikkate alınacak ve yatların deniz turizm aracı niteliğinde olup olmadığı incelenecektir¹⁸.

Deniz turizm araçlarını tanımlayan TurzTeşvK m. 3/1-i uyarınca yatlar, “deniz ve iç sulara gezi, spor ve eğlence amaçlı olarak turizm faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişilere ait **özel yatlar**” ve “ticari faaliyetine esas olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenmiş belgeleri haiz **ticari yatlar**” şeklinde ikiye ayrılmaktadır; ancak, TurzTeşvK metninde yat kavramına ilişkin açık bir tanım yoktur¹⁹. Buna karşılık, TurzTeşvK m. 37/1-A-4’ya dayanılarak hazırlanan DTY m. 23/1’de yat kavramı hakkında sarih bir tanım bulunmaktadır. Ayrıca DTY m. 21/3’te bakanlıkça belgelendirilecek yatlar için gerekli nitelikler sayılmaktadır. DTY m. 23/1 uyarınca yat

“gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizminde kullanılmaya uygun, taşıdığı **yolcu**²⁰ sayısı onikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi

Şebnem Akipek Öcal, ‘Yat Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 351, 360.

¹⁸ Yatlara uygulanabilecek yasal düzenlemeler hakkında ayrıca bkz: Hacı Kara, *Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi* (Adalet Yayınevi 2023) 27-41 (Yat).

¹⁹ Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu, Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu İle Turizmi Teşvik Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (KN: 5571, KT: 28.12.2006, RG 13.01.2007/26402) m. 13 uyarınca TurzTeşvK m. 3/1-i-1’de yat tanımına yer verilmiştir; ancak, Turizmi Teşvik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (TurzTeşvKDYDK) (KN: 7334, KT: 18.07.2021, RG 28.07.2021/31551) m. 1 uyarınca yapılan değişiklikle TurzTeşvK m. 3/1-i’de yer alan yat tanımı kaldırılmıştır.

²⁰ 6229 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı (CK) (RG 19.10.2022/31988) m. 17/1 uyarınca DTY m. 23’te yer alan “yatçı” ifadesi “yolcu” şeklinde değiştirilmiştir. Ayrıca 6229 sayılı CK m. 30 ile DTY m. 34/1’deki “Türk ve yabancı bayraklı, yatçı sayısı” ifadesi “Türk bayraklı, yolcu sayısı” şeklinde, “kiralayan yatçılardan” ifadesi “kiralayanlardan” şeklinde değiştirilmiştir. Ek olarak, 6229 sayılı CK m. 41 uyarınca DTY m. 47/4’te bulunana “yatçısı ile gelen Bakanlıktan belgesiz” ifadesi “yolcusu ile gelen” şeklinde değiştirilmiştir. Buna karşılık, DTY m. 4/1-ö’de yatçı “özel yatlarda mürettebat ve diğer hizmet personeli dışında gezi, spor ve eğlence amacıyla yatta bulunan kişiler” şeklinde tanımlanmakta ve DTY m. 4/1-ğ, DTY m. 5/3, DTY m. 9/1 ve DTY m. 47/3 hükümlerinde “yatçı” ifadesi kullanılmaktadır. DTY m. 4/1-p uyarınca yolcu “Ticari olarak kullanılan bir deniz turizmi aracında, gemi adamı ve görevli diğer personel ile sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri dışında gezi, eğlence ve spor hizmetlerini belli bir ücret karşılığında alan kişiler” şeklinde tanımlanmaktadır. DTY’nin belirtilen hükümlerinden çıkan genel sonuç itibarıyla, her ne kadar DTY m. 5/3 ve DTY m. 9/1 yönünden müphem noktalar olsa da DTY’de, özel yatlarda mürettebat ve diğer hizmet personeli dışında gezi, spor ve eğlence amacıyla yatta bulunan kişiler için yatçı, ticari yatlarda işletmeci veya bunların temsilcileri ile mürettebat ve diğer hizmet personeli dışında gezi, spor

niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfağı olan deniz aracıdır. Kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak koşulu ile taşıdığı **yolcu** sayısı otuzaltıyı geçmeyen, tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen deniz turizmi araçları da bu kapsamdadır. İlkel yapıli ahşap gemi olarak tescil edilmiş deniz turizmi araçları ile **yolcu** sayısı onikiden fazla olan yolcu gemisi olarak tescil edilmiş deniz turizmi araçları, yat tipinde inşa edilmiş olmaları kaydıyla yat olarak belgelendirilebilir.”

TUGSK m. 2/1-b uyarınca yat,

“yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları **yatçı**²¹ sayısı otuzaltıyı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı ve tonilato belgelerinde “**Ticari Yat**” olarak belirtilen deniz araçları”

şeklinde tanımlanmaktadır²². TUGSY m. 4/1-b’de ise TUGSK m. 2/1-b’de yer alan tanım büyük ölçüde tekrar edilmektedir.

GTY m. 4/1-z-*nn* uyarınca ticari yat, “*ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi niteliğinde olmayan gemi*” şeklinde tanımlanmaktadır. Ayrıca GTY m. 32/1-b’ye göre “*ticari yatlarda yolcu kapasitesi aşağıdaki kriterlere göre belirlenir. 1) Ticari yatlarda liman seferi hariç yolcu kapasitesi kamaralardaki yatak sayısı kadardır. 2) Ticari yatlarda yolcu sayısı en fazla 36 kişidir.*” GTY m. 15/3’te ise

“tarihi geçmiş olan geleneksel yöntemlerle belirli bir tipte inşa edilen ve kamaralarında en fazla 36 kişi taşıyabilen ve cinsi ticari yat olan gemiler, seyir sahalarının mevsimsel deniz ve hava koşulları, seferin niteliği, yakınlığı veya sürenin kısalığı ile aynı koşullarda çalışan, aynı sınıftaki

ve eğlence amacıyla yatta bulunan kişiler için *yolcu* ifadesinin kullanıldığı sonucuna ulaşılmaktadır.

²¹ TUGSY m. 4/1-c uyarınca yatçı, “*ticari yat personeli dışında kalan yolcu*” ifade etmektedir.

²² TUGS’ye kayıt için “gezi” veya “spor” faaliyetlerinin bir “ekonomik menfaat” karşılığında gerçekleştirilmesi gerekmektedir. TTK m. 935/2-a’da sıralanan “gezi” ve “spor” yatlarının TUGS’ye tescili mümkün değildir. Bkz: Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt 1* (On İki Levha Yayıncılık 2017) 685 (Deniz Ticareti). Başka bir ifadeyle, TUGS’ye kayıt için yatın ticari amaçla kullanılması gerekmektedir. Bkz: Kübra Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021) 29. Ticari amaçla kullanım hakkında bkz: Fevzi Topsoy, ‘Özel Teknelerin Ticari Amaçla Kullanılması Yasağı ve Hukuki Sonuçları’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 75, 84-87.



diğer ülke gemilerinin olması durumunda karşılıklı mütakabiliyet esasları dâhilinde yakın sefer bölgesinde”

çalışabileceği ifade edilmektedir.

Yatlar, TTK m. 931/1 uyarınca gemi niteliğini haizdir. Zira yatlar özgülendikleri amacı (gezi, eğlence, spor) suda hareket etmeleri sayesinde elde edebilmektedir, yüzebilmektedir ve denizcilik anlayışına göre pek küçük değildir²³. Ayrıca, TTK m. 935/2-a uyarınca TTK'nın “*Kaptan*”, “*Gemi Alacakları*”, “*Gemi*”, ve “*Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler*” başlıklı Kısımları, “*Çatma*” ve “*Kurtarma*” başlıklı Bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümleri ile donatanın gemi adamlarının kusurundan kaynaklanan sorumluluğuna dair TTK m. 1062; yatlar gibi yalnızca gezinti, eğlence veya spor amaçlarına özgülünmüş gemilere de uygulanmaktadır. TTK m. 935/2-a'dan da anlaşıldığı üzere yatlar, bazı hükümlerin uygulanması bakımından TTK uyarınca gemi sayılmaktadır²⁴. Buna karşılık, TTK'nın herhangi bir hükmünde yat kavramına ilişkin açık bir tanım bulunmamaktadır.

Öğretideki bir tanım uyarınca yat; *gezinti, eğlence veya spor amacıyla kullanılan, motorlu veya yelkenli, deniz aracıdır*²⁵. Öğretideki başka bir tanımda ise, verilen ilk tanıma ek olarak *genellikle hafif ve nispeten küçük olma* unsurları bulunmakta ve *deniz aracı* ifadesi yerine *tekne* ifadesi kullanılmaktadır²⁶. Öğretideki diğer bir tanım ise, büyük ölçüde ikinci tanımla kesişmekte ancak bu tanımda *deniz aracı* ifadesi yerine *yolcu gemisi* ifadesi tercih edilmektedir²⁷. Öğretideki farklı bir tanım uyarınca ise yat; *kişisel kullanım amacıyla inşa edilen, eğlence ve gezinti amacıyla faydalanılan, yolcu ve yük gemilerine göre küçük, deniz aracıdır*²⁸.

²³ Samim Ünün ve Melisa Konfidan, ‘Yat Sigortası Sözleşmelerine ve Enstitü Yat Klotzlarının Bazı Maddelerine İlişkin Değerlendirmeler’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçınar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 11, 12.

²⁴ Ünün ve Konfidan, 12-13.

²⁵ Rojin Özcan, ‘Yat Satış Sözleşmesi’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı 2023) 7.

²⁶ Mehmet Yazıcı, ‘Yat Sigortaları’ (Nisan 2001) (40) Reasürör 4, 4; Erhan Gezginci, ‘Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı 2012) 13.

²⁷ Kara, *Yat*, 57.

²⁸ Barış Erkan Çelebi, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Yayınevi 2021) 32.

Görüldüğü üzere ulusal mevzuatta ve literatürde yat kavramına ilişkin benzer ancak farklı tanımlar bulunmaktadır. Bu çalışmada yapılan değerlendirmelere, DTY m. 23/1’de yapılan yat tanımı esas alınmaktadır. Zira mevzuatta ve literatürde yapılan tanımlar içerisinde en güncel ve geniş kapsamlı olan tanım, DTY m. 23/1’de yer alan tanımdır.

2. Ticari Yat ve Özel Yat Ayrımı

TurzTeşvK, DTY, TUGSK, TUGSY ve GTY hükümlerinden görüldüğü üzere yatlar, *ticari yat* ve *özel yat* şeklinde tasnif edilmektedir²⁹. Söz konusu tasnif bu çalışma için son derece önemlidir. Zira, deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortasına tâbi olan yatlara uygulanacak olan hükümlerin tespit edilmesinde, ticari yat ve özel yat ayrımı oldukça önem arz etmektedir³⁰.

TUGSK m. 2/1-b, TUGSY m. 4/1-b, GTY m. 4/1-z-nn ve GTY m. 32/1-b hükümleri, ticari yat kavramının sınırlarına ilişkin düzenlemeler içermektedir; ancak, mevzuatta doğrudan özel yat kavramını düzenleyen herhangi bir hüküm tespit edilememiştir. Buna karşılık, ÖTDÖTKKYHY m. 4/1-d’de yer alan özel tekne tanımı, özel yat kavramının sınırlarının ifade edilmesinde dikkate alınabilir niteliktedir. Zira, gövde boyu (LH) 24 metreden büyük olmayan özel yatlar, ÖTDÖTKKYHY m. 5/2’den anlaşıldığı üzere ÖTDÖTKKYHY kapsamında³¹. ÖTDÖTKKYHY m. 4/1-d uyarınca özel tekne,

“ticari amaç olmaksızın münhasıran gezi, eğlence, spor ve amatör balıkçılık gibi faaliyetlerde kullanılan, ulusal standarda göre ölçüldüğünde gövde boyu (LH) 2,5 metre (dahil) ile 24 metre (dahil) arasında olan ve bağlama kütüğüne veya gemi siciline kaydedilerek bağlama kütüğü ruhsatnamesi veya gemi sicil tasdiknamesi düzenlenmiş olan tekneleri”

²⁹ Öğretide *ticari yat* ve *özel tekne* şeklinde bir tasnif de yapıldığı görülmektedir. Bkz: Ceyda Süral Efeçinar, “Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi”, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143, 148-150.

³⁰ Ayrıca bkz: 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi.

³¹ 24 metreden büyük deniz araçları ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemişse bile bu araçlar ÖTDÖTKKYHY kapsamında özel tekne olarak kabul edilmemektedir. Bkz: Topsoy, 79-80.



ifade etmektedir³². Ayrıca ÖTDÖTKKYHY m. 17'de özel teknelerin hiçbir biçimde ticari amaçla kullanılmayacağı düzenlenmektedir³³.

Gerek ticari yat ve özel yat kavramlarının lafzından gerekse de mevzuattaki düzenlemelerden görüldüğü üzere, ticari yat ve özel yat ayrımının odak noktasını, yatın *ticari amaçla* kullanılması oluşturmaktadır. Öğretide ÖTDÖTKKYHY'de yer alan *ticari amaç* ifadesiyle neyin kastedildiği değerlendirilmiş ve bu ifadenin TTK'da yalnızca TTK m. 56/4'te bulunduğu; ancak, TTK'da bu ifadeye benzer şekilde birbirine yakın fakat özdeş olmayan *kâr ve kazanç sağlama amacı, gelir sağlama hedefi ve ekonomik menfaat sağlama amacı* ifadelerinin kullanıldığı tespit edilmiştir³⁴. Yatların TTK m. 931/1 uyarınca gemi niteliğini haiz olduğu göz önüne alındığında, TTK m. 931/2'de yer alan *ekonomik menfaat sağlama amacı* ifadesinin ve ticaret gemisi tanımının, ticari yat ve özel yat ayrımında da dikkate alınması gerekmektedir. Bu nedenle, ÖTDÖTKKYHY'de yer alan *ticari amaç* ifadesi *ekonomik menfaat sağlama amacı*, GTY m. 4/1-z-nn'de yer alan *ticari olarak* ifadesi *ekonomik menfaat sağlama amacına uygun olarak* şeklinde okunmalıdır. Nitekim bu yönde bir okuma TTK m. 931/2'yle de uyumludur.

Sonuç olarak, ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları³⁵ da sağlayan her yat, "*ticari yat*" sayılmalıdır. Ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan, yalnızca gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilen ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları³⁶ da sağlayan yatlar ise "*özel yat*" olarak kabul edilmelidir. Dolayısıyla, deniz turizminde kullanılan ticari yatlar, TTK'nın uygulanması bakımından ticaret gemisi olarak nitelendirilmelidir³⁷.

³² Tanıma yönelik değerlendirmeler ve eleştiriler için bkz: Topsoy, 77-83.

³³ Ticari amaçla kullanım yasağına yönelik değerlendirmeler ve eleştiriler için bkz: Topsoy, 84-93; Akipek Öcal, 360-361. Ticari amaçla kullanım yasağının hukuki sonuçları hakkında bkz: Topsoy, 93-95.

³⁴ Topsoy, 84-87.

³⁵ Örneğin, TUGSK m. 2/1-b ve TUGSY m. 4/1-b hükümleri uyarınca turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı olma veya tonilato belgelerinde "ticari yat" olarak belirtilme gibi şartlar.

³⁶ Örneğin, ÖTDÖTKKYHY m. 4/1-d ve ÖTDÖTKKYHY m. 5/2 hükümleri uyarınca 24 metreden büyük olmama şartı.

³⁷ Atamer, *Deniz Ticareti*, 685; Nuh Celal Günay, 'Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi', Sezer İlgin, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu

Bu noktada şu soruya cevap verilmelidir: Genel olarak suda ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemiş bir yatın, arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması durumunda ticari yat olarak nitelendirilmesi mümkün müdür? Ticaret gemisini tanımlayan TTK m. 931/2'ye yönelik öğretilerdeki görüşler, söz konusu yatın ticari yat olarak nitelendirilebilmesine yönelik bu soruya ışık tutar niteliktedir. Öğretilerdeki bir görüşe göre, ticaret gemisi olmayan bir geminin kazanç getirici bir faaliyette tamamen arızî olarak veya tesadüfen kullanılması, o geminin kendiliğinden ve söz konusu faaliyetin gerçekleştirildiği süre için ticaret gemisi olarak nitelendirilmesini gerektirmez³⁸. Öğretilerdeki bizim de katıldığımız başka bir görüş ise, TTK m. 931/2'de yer alan “*filen böyle bir amaç için kullanılan*” ifadesinden hareket ederek, suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeyen bir geminin arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması durumunda, bu geminin söz konusu sefer yönünden ticaret gemisi olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedir³⁹. Bu nedenle, suda ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemiş bir yatın arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması ihtimalinde⁴⁰, kanaatimizce söz konusu yatın ticari yat olarak nitelendirilmesi gerekmektedir.

II. DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN TTK HÜKÜMLERİNİN KAPSAMI VE TTK M. 1259 TAHTINDA SİGORTA ZORUNLULUĞU

1. Beşinci Bölüm Hükümlerinin Kapsamı

TTK m. 1247/1'de yer alan tanıma göre deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, “*yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan*

(editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 373, 378-379.

³⁸ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019) 36.

³⁹ Tahir Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995) 39; Tahir Çağa ve Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009) 51-52; Rayegân Kender ve Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2010) 37; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (Filiz Kitabevi 2019) 20; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku Gözden Geçirilmiş Onaltıncı Baskı* (Filiz Kitabevi 2020) 52 (Kender-Çetingil); Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020) 52; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) 64-65 (*Deniz Ticareti*).

⁴⁰ Öğretilerde, suda ekonomik menfaat sağlama amacına özgülenmemiş ve on sekiz on sekiz gros tonilatodan büyük bir yatın arızî olarak kazanç getirici bir faaliyette kullanılması halinde, sırf o sefere çıkabilmesi için Milli Gemi Sicili'ne kaydının zorunlu olup olmadığının TTK bakımından tereddütlü bulunduğu belirtilmektedir. Bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 680-681.



*tarafından veya onun adına ve hesabına*⁴¹ yapılan sözleşmedir”⁴². TTK m. 1247/2’ye göre, devlet veya diğer kamu tüzel kişilerince gerçekleştirilen “*ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de*” Beşinci Bölüm⁴³ hükümleri tatbik edilir⁴⁴; ancak, TTK m. 1247/3 uyarınca hava yastıklı araçlarla gerçekleştirilen yolcu taşımaları Beşinci Bölüm hükümlerine tâbi değildir⁴⁵.

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için taşımanın ücret karşılığında yapılmasının zorunlu olup olmadığı, TTK m. 1247’nin lafzından anlaşılammaktadır. TTK m. 1247’nin gerekçesinde, TTK m. 1247’nin mehzazının AS m. 1/2, AS m. 1/3 ve AS m. 21 hükümleri olduğu belirtildikten sonra, başlangıçta TTK m. 1247/1’deki tanıma ücret unsurunun da eklenmesinin düşünüldüğü ancak mehzazla uyumun sağlanabilmesi amacıyla bu düşünceden vazgeçildiği ifade edilmektedir. Buna karşılık, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin devlet ve diğer kamu tüzel kişilerince gerçekleştirilen yolcu taşımalarından yalnızca ticari olanlara tatbik edilebileceğinin TTK m. 1247/2’de açıkça belirtilmesinden, ücret unsurunun çıkmakta olduğuna TTK m. 1247’nin gerekçesinde dikkat çekilmektedir. Ayrıca, taşıyanın ücret hakkını açık şekilde düzenleyen TTK m. 1250/3, TTK m. 1252/3, TTK m. 1253 ve TTK m. 1258/1-a hükümleri ile ücret alacağını güvenceye almak için düzenlenen ve hapis

⁴¹ Öğretide, TTK m. 1247/1’de yer alan “*taşıyan hesabına*” ifadesinin hukuken yerinde olmadığı belirtilmektedir. Bkz: Ergon Çetingil, Rayegân Kender, Samim Ünan ve Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı-Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler* (Yaylacık Matbaası, Ocak 2006) 1, 208. Zira, taşıyan sıfatı sözleşmeseldir ve yalnızca bağlayıcı bir sözleşme varsa, bununla bağlantılı olan kişi taşıyan sıfatını haiz olur. Bir kimse her durumda “*hesabına*” yapılan sözleşmeye taraf ve bununla bağlı değildir. Hesabına sözleşme yapılan kişi ise, sözleşmeyi yapan kişiye temsil yetkisi vermemişse, o sözleşmeden doğan borçlarla ilzam edilemez ve taşıyan sıfatını da haiz olmaz. Bkz: Çetingil, Kender, Ünan ve Yazıcıoğlu, 209.

⁴² AS m. 1/2, TTK m. 1247’nin gerekçesinden anlaşıldığı üzere, TTK m. 1247/1’nin mehzazını teşkil etmektedir.

⁴³ Bu çalışmada “*Beşinci Bölüm*” ifadesiyle kastedilen, TTK’nın “*Deniz Ticareti*” kitabı başlıklı beşinci kitabının “*Deniz Ticareti Sözleşmeleri*” başlıklı dördüncü kısmının “*Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*” başlıklı beşinci bölümüdür.

⁴⁴ AS m. 21, TTK m. 1247’nin gerekçesinden anlaşıldığı üzere, TTK m. 1247/2’nin mehzazını teşkil etmektedir. AS m. 21’in kaleme alınışına yönelik eleştiriler için bkz: İsmail Demir, 2002 *Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma* (Yetkin Yayınları 2020) 141-143 (Yolcu Taşıma).

⁴⁵ TTK m. 1247’nin gerekçesinde, aynı zamanda karada da yolculuk gerçekleştirilmesine olanak sağlayan hava yastıklı araçlar için AS m. 1/3’te istisna getirildiği belirtilmekte ve TTK m. 1247/3’te bu yönde bir istisnaya yer verilerek AS’yle uyum sağlandığı ifade edilmektedir.

hakkını konu alan TTK m. 1254'ten de benzer sonuca varılmasının mümkün olduğu, TTK m. 1247'nin gerekçesinde belirtilmektedir.

TTK m. 1247'nin lafzından ve gerekçesinden, ücretin deniz yoluyla yolcu taşımalarında zorunlu unsur olup olmadığına dair kesin bir çıkarım yapmak mümkün görünmemektedir⁴⁶. Her ne kadar TTK m. 1247/2'de yer alan “*ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de*” ifadesinden ve TTK m. 1247'nin gerekçesinin üçüncü ve dördüncü cümlelerinden ücretin zorunlu bir unsur olduğu sonucuna ulaşılması mümkün gözükse de TTK m. 1247'de yer alan tanımda ücret unsuruna açıkça yer verilmemesinden ve TTK m. 1247'nin gerekçesinin ilk iki cümlesinden aksi yönde bir sonuca ulaşılması da mümkündür. Özellikle TTK m. 1247'nin gerekçesinden ve TTK m. 1247/2'nin lafzından kaynaklanan bu müphem durum⁴⁷, öğretide farklı görüşler oluşmasına sebep olmuştur⁴⁸.

⁴⁶ Kanun hükümleri yorumlanırken, TMK m. 1/1 uyarınca, öncelikle hükmün lafzı incelenmeli ve kanunun özü araştırılmalıdır. Ardından, hükmün lafzının yorumu neticesinde ulaşılan sonuçlar arasında kanunun özüne en uygun olanı esas alınmalıdır. Bkz: M. Kemal Oğuzman ve Nami Barlas, *Medeni Hukuk* (B. 28, On İki Levha Yayıncılık 2022) 66-67 (2022). Bu nedenle, TTK m. 1247'nin özünün tespitinde, TTK sistematigindeki konumu, hükmün TTK'nin diğer hükümleriyle olan ilişkisi, amacı ve hazırlık çalışmaları gibi hususlara dikkat edilmelidir. Bkz: Oğuzman ve Barlas, 2022, 68-73; Mustafa Dural ve Suat Sarı, *Türk Özel Hukuku-Cilt I-Temel Kavramlar ve Medeni Kanununun Başlangıç Hükümleri* (8. Baskıdan Tıpkı 9. Baskı, Filiz Kitabevi 2014) 128-129. Öte yandan gerekçenin incelenmesi ve mehzazın değerlendirilmesi de TTK m. 1247'nin özünün tespit edilmesinde önem arz etmektedir. Bkz: Yargıtay İBKG, 18.11.1945, E. 1945/13, K.1945/15 (Kazancı İçtihat Bankası, Erişim Tarihi (s.e.t.) 20.12.2024); Atamer, *Deniz Ticareti*, 553-562; Oğuzman ve Barlas, 2022, 73; Dural ve Sarı, 129. Bu gerekçelerle TTK m. 1247 hükmü değerlendirilirken AS düzenlemeleri de dikkate alınmıştır.

⁴⁷ Öğretide TTK m. 1247'nin gerekçesinin isabetsiz olduğu belirtilmekte ve TTK'nın hazırlık çalışmalarına hakim olan ilkelere aykırı olduğu belirtilmektedir. Bkz: Kerim Atamer, ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, (Haziran 2008) 24 (3) Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER) 103, 150 (Yolcu Taşıma); Melda Taşkın, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 50; Demir, *Yolcu Taşıma*, 144.

⁴⁸ TTK m. 1247/2'nin mehzazı AS m. 21 olduğu için, bu bölümde görüşler tasnif edilirken yazarların AS uyarınca ücret unsuruna yaklaşımı da dikkate alınmaktadır. Ücretin zorunlu unsur olmadığı yönündeki görüşler için bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 149; Salih Önder, ‘1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, *Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan C.II* (Turhan Yayınevi 2010) 1537, 1547-1549; Taşkın, 36 ve 50; Güneş Karol Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha Yayıncılık 2018) 109 (Sigorta); Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127 ve 136-145. AS uyarınca ücretin zorunlu unsur olmadığına ancak TTK m. 1247/2 kapsamında devlet veya diğer kamu tüzel kişilerince gerçekleştirilen ticari yolcu taşıma sözleşmelerinde ücretin zorunlu unsur olarak arandığına yönelik görüşler için bkz: İlnur Uluğ Cicim, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk



Kanaatimizce, ücret, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin varlığı için zorunlu bir unsur olarak kabul edilmemelidir⁴⁹. Zira gerek TTK'nın gerekse de mehaz AS'nin hazırlık çalışmalarında ücret unsurunun deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin tanımına alınmasına yönelik değerlendirmeler yapılmasına rağmen hem TTK m. 1247/1'deki hem de AS m. 1/2'deki tanımda ücret unsuruna yer verilmemesi, bu yönde bir sonucun en önemli gerekçesidir⁵⁰. Öte yandan, taşıyanın ücret hakkına ilişkin TTK m. 1250/3, TTK m. 1252/3, TTK m. 1253 ve TTK m. 1258/1-a hükümlerinin; tarafların sözleşmede ücrete karar vermiş olması ihtimalini düzenlediği kabul edilmelidir. Nitekim taşıyan, fiili taşıyan ve yolcu kavramlarını düzenleyen TTK m. 1248 ilâ TTK m. 1249 hükümleri ile yolcunun yükümlülüklerine ilişkin TTK m. 1251 ilâ TTK m. 1253 hükümlerinde ücretten bahsedilmemesi ve TTK'nın taşıma sözleşmelerine dair bazı diğer hükümlerinde⁵¹ açıkça taşımanın ücret karşılığında yapılacağına yer verilmesine rağmen Beşinci Bölüm hükümleri arasında bu yönde açık bir düzenleme bulunmaması, bu çıkarımı destekler niteliktedir. Ek olarak, TTK m. 1247/2'de yer alan “*devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de bu Bölüm hükümleri uygulanır*” ifadesinin, münhasıran kamu hizmetinin görülmesi için gerçekleştirilen yolcu taşımalarının Beşinci Bölüm kapsamı dışında bırakılması amacıyla düzenlendiğini kabul etmek gerekmektedir⁵².

TTK m. 1247'nin lafzından ve gerekçesinden anlaşılamayan ve bu çalışma için oldukça önem arz eden bir başka husus, Beşinci Bölüm hükümlerini uygulayabilmek için, üstlenilen taşıma faaliyetinin ticaret gemisiyle

Araştırmaları Dergisi (MÜHHAD) 525, 528; İlknur Uluğ Cicim ve Yunus Alhan, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (Şubat 2017) (15)170 Legal Hukuk Dergisi (LHD) 523, 528-529. AS m. 21'den çıkan sonuç itibarıyla ücretin AS hükümlerinin uygulanması yönünden zorunlu unsur sayıldığı yönündeki görüş için bkz: Mertol Can, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001) 20.

⁴⁹ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 149; Önder, 1547-1549; Taşkın, 36 ve 50; Uluğ Cicim ve Alhan, 528-529; Işıklar, *Sigorta*, 109; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127 ve 136-145.

⁵⁰ Ücretin zorunlu unsur sayılması halinde, örneğin bayramlarda yapılan, ücretsiz taşımalar hakkında yolcu taşıma hükümlerinin yerine başka hükümlerin uygulanacağı ve bu durumun yolcuların korunması için getirilen yeni düzenlemeleri devre dışı bırakacağı gerekçesiyle, ücretin zorunlu bir unsur olarak sayılmadığı ifade edilmektedir. Bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 148.

⁵¹ TTK m. 850 ve TTK m. 1138 hükümlerinde, taşımanın ücret karşılığı yapılacağı açıkça ifade edilmektedir.

⁵² Demir, *Yolcu Taşıma*, 126 ve 141-143.

gerçekleştirilmesinin veya başka bir ifadeyle ticari taşıma niteliğinde olmasının gerekip gerekmediğidir. Bu konuda öğretilerde farklı görüşler bulunmaktadır⁵³. Öğretilerdeki görüş farklılıklarının odak noktasını, ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan gemilere uygulanacak hükümleri düzenleyen TTK m. 935/2’de, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin Beşinci Bölüm hükümlerinin sayılmaması oluşturmaktadır. Ayrıca, yazarların ücret unsurunun zorunlu olup olmamasına ilişkin değerlendirmeleri ve TTK m. 1247/2’ye dair yorumları, görüş farklılıklarının diğer sebeplerini teşkil etmektedir.

Öğretilerdeki bir görüşe göre, Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanabilmesi için, deniz yoluyla gerçekleştirilen yolcu taşımasının mutlaka bir ticaret gemisiyle gerçekleştirilmesi gerekmektedir⁵⁴. Başka bir ifadeyle, ticari taşıma niteliğinde olmayan taşımalar, Beşinci Bölüm kapsamında değerlendirilmemelidir⁵⁵. Bu görüşe göre; Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulama alanının tespiti için, bir geminin ticaret gemisi niteliğini haiz olup olmamasının etkisi ile deniz yoluyla yolcu taşımalarında ücretin zorunlu unsur olup olmaması meselesi birbirinden ayrı değerlendirilmelidir⁵⁶. Bu doğrultuda, Beşinci Bölüm hükümleri ticaret gemisiyle gerçekleştirilen yolcu taşımalarına, söz konusu taşımanın ücretli veya ücretsiz olmasına bakılmaksızın uygulanmalıdır⁵⁷; ancak, ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan bir gemiyle ücretsiz şekilde gerçekleştirilen taşımalar Beşinci Bölüm hükümlerinin kapsamı dışında kabul edilmelidir⁵⁸. Bu görüşün en temel dayanağı, TTK m. 935/2’de Beşinci Bölüm hükümlerine yer verilmemesi ve Beşinci Bölüm hükümlerinin TTK m. 935/1’in “*aksini öngören kanun hükümleri*” niteliğinde olmamasıdır⁵⁹. Zira bu görüşe göre, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesini tanımlayan TTK m. 1247/1’de ücret unsuruna yer verilmemesi veya TTK m. 1247/2’de yer alan “*ticari taşıma*” ifadesi, ticari

⁵³ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 150; Taşkın, 50-51; Işıklar, *Sigorta*, 114-116; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127.

⁵⁴ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127. Ayrıca bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 131-132; Demir, *Deniz Ticareti*, 369.

⁵⁵ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁶ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁵⁷ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124. Öğretilerde bir ticaret gemisinin işletilmesinde çeşitli sebeplerle yolcudan ücret talep edilmeyeceğine dikkat çekilmekte ve suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen bir geminin, sırf geçici bir süreyle ücretsiz yolcu taşıması sebebiyle ticaret gemisi sıfatını kaybetmeyeceğini isabetle belirtilmektedir. Bkz: Taşkın, 51; Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁸ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124.

⁵⁹ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.



olmayan gemilerin TTK'nın deniz ticaretine dair hükümlerine tâbi olduğuna yönelik bir çıkarım yapılması için yeterli açıklıkta değildir⁶⁰.

Öğretideki başka bir görüşe göre ise⁶¹, Beşinci Bölüm hükümleri, ticari taşıma niteliğinde olmayan veya başka bir ifadeyle ticaret gemisi olmayan bir gemiyle gerçekleştirilen yolcu taşımalarına da uygulanmalıdır. Zira, TTK m. 1247'de ücret unsurunun zorunlu olduğuna yer verilmemiş olması, TTK m. 935/1'in "*aksini öngören kanun hükümleri*"nden biri niteliğindedir; dolayısıyla, TTK'nın deniz yoluyla yolcu taşımaları hakkındaki hükümleri, ücretsiz gerçekleştirilen taşımalar için de aynen uygulanmalıdır⁶². Bu görüş uyarınca, devlet veya diğer kamu tüzel kişilerin ekonomik menfaat sağlamak amacıyla herhangi bir geminin kullanılması halinde, söz konusu gemi TTK m. 931/2 uyarınca ticaret gemisi sayılacak ve TTK m. 935/1 uyarınca TTK'nın deniz ticaretiyle ilgili hükümlerine tâbi olacaktır⁶³. Dolayısıyla, yolcu taşıma sözleşmelerinin sadece ticari taşımaları kapsadığının savunulması halinde, TTK m. 1247/2'nin TTK'da bulunmasının bir anlamı kalmayacaktır⁶⁴. Bu görüşe göre, TTK m. 1247/2 hükmünün TTK'da mevcut olması, Beşinci Bölüm hükümlerinin tüm taşımalara uygulanacağına dair kuralın istisnası olarak, Devlet veya diğer kamu tüzel kişilerin gerçekleştirilen ticari olmayan taşımalar hakkında, kanun koyucunun TTK m. 1247/2'yi kabul ettiği şeklinde açıklanabilir⁶⁵.

Her ne kadar TTK m. 935 ve yukarıda aktarılan ilk görüş uyarınca taşımada kullanılan geminin ticaret gemisi olması gerektiği sonucuna ulaşılması mümkün gözükse de TTK m. 1247/2'nin TTK'da yer almasından hareketle ve yukarıda aktarılan ikinci görüş uyarınca aksi yönde bir sonuca ulaşılması da mümkündür. Dolayısıyla kanunun özünün tespit edilmesinde, gerekçenin incelenmesi ve mehz hükümlerin araştırılması gerekmektedir⁶⁶. TTK m. 935'in gerekçesinde bu iki görüşten birinin tercih edilmesine olanak sağlayan bir ifade bulunmadığı ve TTK m. 1247'nin gerekçesindeki müphem ifadelerden bir sonuç elde edilmesi imkânı bulunmadığı için, mehz hükmün yorumundan çıkan sonuç itibarıyla bir

⁶⁰ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁶¹ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 150.

⁶² Atamer, 'Yolcu Taşıma', 150.

⁶³ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 136; Işıklar, *Sigorta*, 114.

⁶⁴ Nitekim TTK m. 935/2-b'de yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri sayılmadığı için, Devlet veya diğer bir kamu tüzel kişisine ait olup da ticaret gemisi sayılmayan gemiler, TTK m. 1247/2 mevcut olmasaydı bile TTK'nın deniz ticareti hükümleri kapsamında olmayacaktı. Bkz: Atamer, 'Yolcu Taşıma', 136; Işıklar, *Sigorta*, 114-115.

⁶⁵ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 136; Işıklar, *Sigorta*, 115.

⁶⁶ Atamer, *Deniz Ticareti*, 553-562; Oğuzman ve Barlas, 2022, 73; Dural ve Sarı, 129.

karara varılmalıdır. Nitekim Yargıtay İBKG'larında da belirtilen bu ilke uyarınca⁶⁷, yabancı bir kaynaktan tercüme edilerek alınan hükümlerin yorumlanmasında, mehzaz hüküm esas alınmalıdır⁶⁸. Mehzaz AS hükümleri incelendiğinde; AS m. 1/3'te geminin oldukça geniş bir şekilde tanımlandığı, AS m. 1/2 uyarınca yolcu taşıma sözleşmesinin tanımında ücret unsuruna yer verilmediği ve AS m. 21'de kamu makamlarınca gerçekleştirilen ticari olmayan taşımaların kapsam dışı tutulduğu görülmektedir; ancak, taşımayı gerçekleştiren geminin ticaret gemisi olmasına veya kamu makamlarınca icra edilen taşımalara yönelik istisna hükmü dışında yer alan taşımaların ticari taşıma olması gerektiğine yönelik bir düzenleme tespit edilememektedir. Ayrıca, Türkiye'nin AS'ye taraf olduğu ve AS'nin yakın bir tarihte Türkiye hakkında yürürlük kazandığı da dikkate alındığında⁶⁹, TTK ile mehzazın uyumlu yorumlanmasında fayda bulunduğu düşünülmektedir.

Sonuç olarak, kanaatimizce, TTK m. 1247/2 uyarınca düzenlenen istisna haricinde, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi kapsamındaki tüm taşımalar ticari olup olmadığına veya ticaret gemisiyle gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine bakılmaksızın, Beşinci Bölüm kapsamında kabul edilmelidir. Zira, AS m. 21 uyarınca düzenlenen istisna haricinde, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi kapsamındaki tüm taşımalar ticari olup olmadığına veya ticaret gemisiyle gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine bakılmaksızın mehzaz AS'nin kapsamındadır⁷⁰. Buna karşılık, TTK'nın lafzının ve gerekçesinin, ticari olmayan yolcu taşımalarının Beşinci Bölüm hükümlerine tâbi olması yönünden yeterli açıklıkta olmadığına ilişkin görüşün isabetli olduğuna dikkat edilmelidir. Nitekim 13.08.2014 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları (DAZMSSGŞ)⁷¹ A.1 uyarınca sigortanın konusunu oluşturan

⁶⁷ Yargıtay İBKG, 18.11.1945, E. 1945/13, K.1945/15 (Kazancı İçtihat Bankası, s.e.t. 22.12.2024); Yargıtay İBKG, 20.9.1950, E. 1950/4, K. 1950/10 (Kazancı İçtihat Bankası, s.e.t. 22.12.2024); Yargıtay İBKG, 16.3.1955, E. 1954/26, K. 1955/4 (Kazancı İçtihat Bankası, s.e.t. 22.12.2024).Daha fazla karar için bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 558-559.

⁶⁸ Bu nedenle, mehzaz hükmün tercümesinde yapılan hatalar mehaza uygun olarak düzeltilmeli ve genel olarak hükmün yorumunda doğrudan mehaza dair yasama gerekçesi, içtihatlar ve öğreti dikkate alınmalıdır. Bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 559. Bu yorum ilkesi, Yargıtay Kanunu (KN: 2797, KT: 04.02.1983, RG 08.02.1983/17953) m. 45/5 uyarınca bağlayıcıdır.

⁶⁹ Süreç hakkında bkz: Güneş Karol Işıklar, 'Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne Taraf Olması', <turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf> s.e.t. 07.12.2024.

⁷⁰ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 149-150; Taşkın, 35-36; Demir, *Yolcu Taşıma*, 139.

⁷¹ DAZMSSGŞ'nin yürürlüğe girmesi süreci hakkında bkz: Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023) 79-80. Ayrıca bkz: 1.



deniz araçlarının “*ticari amaçlı yolcu taşıyan deniz aracı*” şeklinde ifade edilmesinin sebebinin, TTK'nın hükümlerinin belirsizliği dolayısıyla Beşinci Bölüm hükümlerinin ticari olmayan taşımalara uygulanamayacağına yönelik yanılı olduğunu tahmin etmekteyiz. Bu nedenle, ticari olmayan yolcu taşımalarına Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanmasında oluşabilecek tereddütleri giderebilmek amacıyla, TTK'da bu yönde açık bir düzenleme yapılmalıdır⁷².

2. Sigorta Zorunluluğu

TTK m. 1259/1'in ilk cümlesi uyarınca

“Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler.”

TTK m. 1259/1'in ikinci cümlesinde, zorunlu sigorta bedelinin sınırının **her kaza için yolcu başına**⁷³, uluslararası sefer yapabilmek için ruhsat almış bir gemiyle yolcu taşındığı takdirde 250.000 ÖÇH'den, uluslararası sefer için gerekli ruhsatı olmayan bir gemiyle yolcu taşındığı takdirde ise 100.000 ÖÇH'den az

Mevzuatın Gelişimi, 16 vd. Öğretide DAZMSSGŞ'nin yürürlüğe girmesiyle DYYTZMSSGŞ'nin yürürlükten kaldırılmış sayılacağına ilişkin bir ifadeye DAZMSSGŞ'nin son hükümleri arasında yer verilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bkz: Duygu Demirel, ‘TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı’ (2017) 5(177) LHD 4379, 4390-4391; Işıklar, *Sigorta*, 128-129; Konfidan, 79-80. DAZMSSGŞ'nin “*Ticari Amaçlı Yolcu Taşıyan Deniz Araçları ve İç Su Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları*” şeklinde adlandırılmasının daha uygun olduğu yönünde bkz: Didem Algantürk Light, ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi’ (2014) 1(Özel Sayı) Akademik Yaşamının 55. Yılı Onuruna Rona Aybay’a Armağan LHD 319, 322 (‘Genel Şartlar’).

⁷² Kanaatimizce, Beşinci Bölüm hükümlerinin TTK m. 935/2'de sayılması yerinde bir çözüm olur. Aynı yönde bir çözüm önerisi için bkz: Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.

⁷³ TTK'nın 09.07.2024 tarihinde yapılan değişiklikten önceki halinde yer alan “*kişi başına*” ifadesi öğretilerde isabetle eleştirilmiş ve *kişi* ifadesi yerine *yolcu* ifadesinin kullanılmasının daha yerinde olduğu belirtilmiştir. Zira, sigorta güvencesi yalnızca *yolcu* sıfatını haiz kişiler için öngörülmekte, gemideki herhangi bir kişiyi kapsamamaktadır. Bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155 ve 212; Uluğ Cicim, 542; Melisa Sürücü, Cüneyt Süzal ve Kerim Atamer, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzal (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263, 277-279; Taşkın, 195; Uluğ Cicim ve Alhan, 560; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. Nitekim 7519 sayılı Kanun (RG 09.07.2024/32597) m. 20 uyarınca TTK m. 1259'da yapılan değişiklikte *yolcu* ifadesine yer verilmiştir. Ayrıca 7519 sayılı Kanun neticesinde, uluslararası sefer için gerekli ruhsatı haiz olan gemiler ile uluslararası sefer için gerekli ruhsatı haiz olmayan bir gemiler için farklı sorumluluk sınırlarının öngörülmesinin sebebinin, yüksek primler olduğu uygulamada ifade edilmektedir.

olamayacağı düzenlenmektedir. TTK m. 1259/2’de ise TTK m. 1259/1’de yer alan şartları haiz olmayan geminin yola çıkmasına izin verilmeyeceği hüküm altına alınmaktadır⁷⁴. TTK m. 1259’un gerekçesinden, 1974 tarihli Atina Sözleşmesine 2002 Protokolü’nün işlenmesiyle oluşan 2002 tarihli Atina Sözleşmesi (2002 AS) m. 4bis/1 ile AS m. 4bis/12 hükümlerinin TTK m. 1259’un mehzamını teşkil ettiği⁷⁵; ancak, mehzam AS m. 4bis/1’de sigortaya alternatif olarak öngörülen ve bir bankanın veya benzeri başka bir mali kurumun garantisi altında teminat sağlanmasına imkan veren hükmün, zorunlu sigorta uygulamasıyla uzlaşmayacağı gerekçesiyle uygun bulunmadığı ve TTK’ya aktarılmadığı anlaşılmaktadır.

Deniz araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat incelendiğinde, zorunlu sigortaya ilişkin çok sayıda düzenleme bulunduğu görülmektedir⁷⁶. Buna karşılık, deniz turizm araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat içerisinde, zorunlu sigortayı düzenleyen kanun hükümlerinin yalnızca TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri olduğu dikkat çekmektedir. TurzTeşvK m. 29/5’in TTK m. 1259’a yaptığı atıf dikkate alındığında, TTK m. 1259’un deniz turizm araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara yönünden amir hüküm olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Zira, bir sözleşmeyi yapma zorunluluğu getirmek, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (AY)⁷⁷ m. 48 uyarınca güvence altına alınan sözleşme özgürlüğüne müdahale anlamını taşımaktadır. Dolayısıyla, bu müdahale AY m. 13 uyarınca kanunla

⁷⁴ LY hükümleri uyarınca liman başkanlıkları zorunlu sorumluluk sigortasının varlığını ve içeriğini kontrol etmek ve yeri geldiğinde yaptırım uygulamak görevini ve yetkisini haizdir. Ayrıca TC. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın denize elverişlilik belgesi vermeden önce deniz araçları zorunlu sorumluluk sigortası poliçesini talep ettiği belirtilmektedir. Uygulamada TTK m. 1259/1’de öngörülen zorunlu sigorta hükümlerinin karşılanması ve geminin sefere çıkabilmesi amacıyla, tekne poliçesine bu yönde bir cümle eklendiği ifade edilmektedir.

⁷⁵ 2002 AS kapsamında zorunlu sigortaya giden süreç hakkında bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 494-499. Süreç hakkında ayrıca bkz: S. Didem Algantürk, ‘Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler’ (2003) VII(1-2) Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 581, 583-585; Demirel, 4386-4391; Işıklar, *Sigorta*, 121-130. Uygulanması hakkında bkz: Kerim Atamer, ‘2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247, 247-262.

⁷⁶ Bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi; 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi.

⁷⁷ Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, KN: 2709, KT: 18.10.1982, RG 09.11.1982/17863(Mükerrer).



yapılmalı⁷⁸ ve müdahale yapılırken Sigortacılık Kanunu (SK)⁷⁹ m. 13 uyarınca kamu yararı gözetilmelidir⁸⁰. Bu noktada CK'yla zorunlu sigorta getirilebilmesine olanak sağlar nitelikte görünen SK m. 13 ile sosyal ve ekonomik haklar ve ödevlerin CK'yla düzenlenebileceğine ilişkin AY m. 104/17 hükümlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir⁸¹. Öğretide “sınırlandırma” kavramının “düzenleme” kavramını aştığı ifade edilmekte, AY m. 13'te temel hak ve özgürlükler arasında ayırım yapılmaksızın tamamının sınırlandırılmasının yalnız kanunla yapılabileceğine dikkat çekilmekte ve bu kapsamda sözleşme özgürlüğüne getirilen sınırlamaların da yalnızca kanunla yapılması halinde hukuka uygun olacağı isabetle belirtilmektedir⁸². Bu nedenle, kanun dışında herhangi mevzuat hükmünde sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılmalıdır⁸³. Dolayısıyla, yatların tâbi olduğu sigortaya ilişkin olarak yapılacak değerlendirmelerde bu temel prensip esas alınmalı ve zorunlu sigortanın kapsamı ve sınırları yönünden TurzTeşvK m. 29/5'teki atıf dolayısıyla TTK m. 1259 uygun düştüğü ölçüde amir hüküm kabul edilmelidir. Çalışmanın devamında yapılan değerlendirmeler, bu temel prensibe dayanmaktadır.

TTK m. 1259'da yer alan “Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşıdığı takdirde” ifadesi, “her kaza” ifadesi ve “taşımanın

⁷⁸ Ünan ve Konfidan, 27; Hakan Bilgeç, ‘Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortaların Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi’ (Kasım 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959, 993-994.

⁷⁹ Sigortacılık Kanunu, KN: 5684, KT: 03.06.2007, RG 14.06.2007/26552.

⁸⁰ Fatma Dilek Kabukçuoğlu Özer, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012) 180-181; Konfidan, 52.

⁸¹ Öğretide SK m. 13'ün Anayasa ile bağdaşmadığı ve usulsüz yetki devri içerdiği ifade edilmektedir. Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayınları 2016) 409 (Şerh).

⁸² Merih Omağ, ‘Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış’, *Zorunlu Sigortalı Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7, 28-29; Ünan, *Şerh*, 409-411; Ecehan Yeşilova Aras, ‘Deniz Aracı İşletenin Sorumluluk Sigortası’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519, 531; Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 991-992. Bilgeç, SK m. 13/1'in ilk cümlesinin “Kamu yararı açısından gerekli görülen hallerde, kanunla zorunlu sigorta ihdas edilebilir” şeklinde değiştirilmesi gerektiğine isabetle dikkat çekmektedir. Bkz: Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 994.

⁸³ Samim Ünan, ‘Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri’, *Zorunlu Sigortalı Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41, 44; Yeşilova Aras, 531; Ünan ve Konfidan, 27.

tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar” ifadesi öğretilerde eleştirilmekte ve uygulamada farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Bu ifadelerle ilişkin öğretilerdeki eleştiriler, TTK m. 1259 uyarınca düzenlenen zorunlu sigortanın sınırlarına ve bu sigortayı yaptırmak zorunda olan kişilerin kim olduğuna dair müphem noktalara ışık tutar niteliktedir. Nitekim öğretilerdeki eleştiriler, TTK m. 1259’un yatlarla tatbikinin değerlendirilmesinde de oldukça önem arz etmektedir.

Öğretilerde TTK m. 1259’daki “*Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde*” ifadesinin uygulanmamasına yönelik bir görüş bulunmaktadır. Öğretilerdeki bu görüşe göre, mali sorumluluk sigortası yapılması zorunluluğu açısından yolcu sayısının bir önemi bulunmamaktadır; zira, yolcu taşınmasının ticari amaçlı olması kâfidir⁸⁴. Bu görüşe göre, deniz aracında taşınan yolcu sayısının yalnızca verilen asgari teminat tutarı açısından önemi bulunmaktadır⁸⁵. Deniz araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat incelendiğinde; DTY m. 51, 18.10.2014 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliği (DAZMSSTTT)⁸⁶ m. 3/2 ve DAZMSSGŞ A.1 hükümlerinde de yolcu kapasitesinin on ikiden fazla olmasına ilişkin sınıra yer verilmediği görülmektedir⁸⁷. Ayrıca öğretilerde, on iki veya daha az kişinin yaralanması ve ölümü halinde özellikle yat donatanının ödeme gücünün mevcut olacağı kabulünün tartışmaya açık olduğu ifade edilmektedir⁸⁸. Her ne kadar *de lege ferenda* açısından sayının düşürülmesi gerektiği savunulabilirse de mevcut TTK m. 1259’da öngörülen sınır açıktır⁸⁹.

⁸⁴ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁵ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁶ RG 18.10.2014/29149.

⁸⁷ Açıklamalar ve değerlendirmeler için bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi; 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi.

⁸⁸ Ünan ve Konfidan, 24.

⁸⁹ 5790 sayılı Kanun (KN: 5790, KT: 16.07.2008, RG 29.07.2008/29651) m. 1 uyarınca değiştirilmeden önceki Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (DCMKHK) (KN: 4922, KT: 10.06.1946, RG 14.06.1946/6333) m. 1-c uyarınca on ikiden fazla yolcu taşıyan her türlü gemi, yolcu gemisi olarak kabul edilmekteydi. Buna karşılık 5790 sayılı Kanun m. 1 uyarınca bu tanım DCMKHK’den çıkarılmıştır. Ancak, Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (RG 10.11.2006/26342) m. 4/1-aa uyarınca yolcu gemisi, on ikiden fazla yolcu taşıyan her çeşit gemiyi ifade etmektedir. Bu gerekçelerle, öğretilerde Türk Hukuku açısından “yolcu gemisi” olarak nitelendirilen bütün deniz araçlarının zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamına girdiği ifade edilmektedir. Bkz: Canan Özlem Iğın, ‘Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme’ (Güz 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 231, 236; Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 146-147; Işıklar, *Sigorta*, 161-162. Buna karşılık, öğretilerde Beşinci Bölüm hükümlerinin veya



Nitekim TTK m. 1259/1'in mehaızı olan AS m. 4bis/1'de de sigorta zorunluluğu için yolcu kapasitesinin on ikiden fazla olması aranmaktadır⁹⁰. Kanaatimizce, TTK m. 1259'un açık lafzı ve yukarıda yapılan açıklamalar uyarınca, yalnızca yolcu kapasitesi on ikiden fazla olan deniz araçları zorunlu sorumluluk sigortasına tâbi tutulmalıdır⁹¹.

TTK m. 1259'daki "*her kaza*" ifadesi öğretilerde eleştirilmektedir⁹². Zira TTK m. 1259'da yer alan "*her kaza*" ifadesi, sadece gemi kazası neticesinde doğabilecek sorumluluğu çağrıştırmayacağı için karışıklığa ve hatalı yoruma yol açabilecek niteliktedir⁹³. Buna karşılık, mehaız AS m. 4bis/1'de yer alan "*her bir olay*" ("*each distinct occasion*") ifadesi uyarınca, hem "gemi kazası"ndan hem de "gemi kazası sayılmayan diğer kazalar"dan ("*incident*") kaynaklanan sorumluluk hakkında sigorta güvencesi sağlanmalıdır⁹⁴. Başka bir ifadeyle, AS m. 4bis/1 uyarınca, sadece gemi kazası neticesinde yolcuların bedensel zarara uğramasından veya ölümünden doğabilecek sorumluluk için değil, bunun dışındaki herhangi bir olay neticesinde yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması sebebiyle doğabilecek sorumluluk için de sigorta güvencesi sağlanması gerekmektedir⁹⁵. Nitekim AS'nin akademik tercümesinde "*her kaza*" yerine "*her bir olay*" ifadesinin kullanıldığı görülmektedir⁹⁶. Dolayısıyla, TTK m. 1259'da öngörülen sigorta zorunluluğunun kapsamına, hem gemi kazası neticesinde yolcuların bedensel zarara uğramasından veya ölümünden doğabilecek sorumluluğun hem de gemi kazası dışındaki herhangi bir olay neticesinde

AS'nin diğer hükümlerinin uygulama alanlarının, TTK veya AS hükümleri uyarınca belirleneceği isabetle belirtilmektedir. Bkz: Işıklar, *Sigorta*, 162. Deniz taksi hakkında ayrıca bkz: Işıklar, *Sigorta*, 162.

⁹⁰ AS'nin hazırlanma aşamasında "*12 or more*" ifadesi, 1974 SOLAS Sözleşmesi (*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974) Eki'nde yer alan tanım dikkate alınarak "*more than twelve*" şeklinde değiştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Işıklar, *Sigorta*, 161-162.

⁹¹ Uluğ Cicim, 533; Uluğ Cicim ve Alhan, 537-538; Demirel, 4399; Işıklar, *Sigorta*, 161-162; Konfidan, 53.

⁹² Atamer, 'Yolcu Taşıma', 155; Sürücü, Süzel ve Atamer, 277-279; Taşkın, 195; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Konfidan, 150.

⁹³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. Aksi yönde bkz: Yeşilova Aras, 528.

⁹⁴ Atamer, 'Yolcu Taşıma', 155; Taşkın, 195.

⁹⁵ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁶ Sürücü, Süzel ve Atamer, 271 ve 277. Ayrıca TTK'nın İngilizce tercümesine ilişkin bir akademik çalışmada, TTK m. 1259'daki "*her kaza*" ifadesi "*each distinct occasion*" şeklinde çevrilmiştir. Bkz: Cüneyt Süzel, Venüs Cömert ve Güneş Karol Işıklar, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Yayınılık 2024) 270-271.

yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğraması sebebiyle doğabilecek sorumluluğun dahil olduğu kabul edilmelidir⁹⁷.

TTK m. 1259'daki “*taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar*” ifadesi de öğretilerde eleştirilmektedir⁹⁸. Öğretilerdeki bir görüşe göre, belirtilen ifadenin lafzından, taşıyan ile fiilî taşıyana her durumda zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesini kurma yükümlülüğünün getirildiği yönünde bir sonuç çıkarılması mümkündür⁹⁹; ancak, mehz AS m. 4bis/1 uyarınca söz konusu yükümlülük, taşıyana sadece taşımanın bir kısmının veya tamamının fiilen gerçekleştirilmesi şartıyla getirilmektedir¹⁰⁰. Öğretilerdeki bu görüşe göre, TTK m. 1259'un yolcu taşıma sözleşmesinin “*ifasına katılan her taşıyan*” hakkında uygulanacağı ifade edilmekte¹⁰¹ ve yalnızca üstlendiği taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren taşıyan için, TTK m. 1259'da öngörülen sorumluluk sigortasını yaptırma zorunluluğunun bulunduğu kabul edilmektedir¹⁰². Öğretilerdeki başka bir görüşe göre ise, TTK m. 1259'un lafzı yeterince açıktır ve başka bir yönde yorum yapılmasına müsaade etmemektedir¹⁰³. Bu görüşe göre taahhüt eden veya taşımayı fiilen gerçekleştiren

⁹⁷ Her ne kadar mehazı AS m. 7 olan TTK m. 1262'de, “*each distinct occasion*” ifadesinin “*her bir olay*” şeklinde tercüme edildiğinden hareketle kanun koyucunun TTK m. 1259'da kasıtlı olarak kapsamı dar tuttuğuna yönelik bir yorum yapılması mümkün gözükse de TTK m. 1259'un gerekçesinden mehaz AS m. 4bis'teki kapsamdan ayrıldığına dair bir sonuç çıkmamaktadır. Zira TTK m. 1259'un gerekçesinde mehaz AS m. 4bis'ten ayrılan hususlar açıkça ifade edilmektedir.

⁹⁸ TTK henüz tasarı halindeyken, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen taşıyanların hepsini tespit etmenin kolay olmaması sebebiyle, taşımanın üstlenilmesinin değil fiilen gerçekleştirilmesinin esas alınması gerektiği ve bu nedenle sadece fiilî taşıyanın sorumluluk sigortasının varlığının yeterli olacağı öğretilerde ifade edilmiştir. Bkz: Çetingil, Kender, Ünan ve Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı”, 214. *Işıklar* bu görüşü isabetli bulmakta ancak fiilî taşıyanın bulunmadığı durumlar yönünden açıklama getirmediği için eleştirmektedir. Bkz: *Işıklar, Sigorta*, 138. Ayrıca *Işıklar*, AS metninden açıkça anlaşılmasa da AS m. 1/1-c'de yer alan tanımın AS m. 4bis'te sorumluluk sigortasını kurmakla yükümlü tutulan kişi tanımlamak için AS'ye dahil edildiğini ifade etmekte ve AS m. 1/1-c'nin TTK'ya alınmamasına ilişkin TTK m. 1248'in gerekçesine dikkat çekmektedir. Bkz: *Işıklar, Sigorta*, 136 ve 138. Öte yandan, *Demir* TTK m. 1259'un lafzının sigorta yaptırmakla yükümlü taşıyan yönünden açık olduğunu ifade etmekte ve mehaz hükümlerin neden takip edilmediğine yönelik bir açıklama bulunmaması dolayısıyla TTK m. 1259'un gerekçesini eleştirmektedir. Bkz: *Demir, Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁹ *Işıklar, Sigorta*, 138.

¹⁰⁰ *Işıklar, Sigorta*, 136-138.

¹⁰¹ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155.

¹⁰² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; *Işıklar, Sigorta*, 138.

¹⁰³ *Demir, Yolcu Taşıma*, 565-566.



taşıyanlardan birinin zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırması yeterlidir; zira, bunlardan birinin sigorta yaptırması durumunda diğ erinin sigorta yaptırma zorunluluğu ortadan kalkmaktadır¹⁰⁴. Öğretideki diğ er bir görüş e göre ise, TTK m. 1259'un lafzından çıkan sonuç itib ariyle hem akdi taşıyanın hem de fiili taşıyanın zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırması gerekmektedir¹⁰⁵.

Kanaatimizce, TTK m. 1259'da yer alan “*taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya*” ifadesi görmezden gelinebilecek bir nitelikte değildir. Her ne kadar mehazdan ayrılan bir düzenleme olsa da sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğunun fiili taşıyana¹⁰⁶ ek olarak akdi taşıyana da yüklenmesi sebebiyle, yolcuların daha yararına gözük mektedir. Nitekim gerek AS m. 4bis'te gerekse de TTK m. 1259'da yolcunun ölmesi veya bedensel zarara uğ raması halinde doğ acak sorumluluğun zorunlu sigortaya tâbi tutulmasının temel sebebi, yolcunun yönelteceği tazminat taleplerinin sigorta güvencesiyle korunmak istenmesidir. Baş ka bir ifadeyle, AS m. 4bis'te ve TTK m. 1259'da düzenlenen sigorta zorunluluğu, özü itib ariyle yolcu yararını ö ngören bir düzenlemedir. Dolayısıyla, TTK 1259'un gerekçesinde mehaz AS m. 4bis/1'den ayrı düzenleme getirilmesine ilişkin açık bir ifade olmamasına rağmen, TTK m. 1259'un AS m. 4bis/1'e nazaran yolcunun daha lehine olması nedeniyle, fiili taşıyana ek olarak akdi taşıyanın da sigorta zorunluluğ una tâbi olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Buna karş ılık, “*gerçekleştiren bütün taşıyanlar*” ifadesindeki “*bütün*” ibaresinin taşımayı gerçekleştiren bütün taşıyanlara yönelik olduğu kabul edilmeli ve “*üstlenen veya gerçekleştiren*” ifadesindeki “*veya*” ibaresi “*ya da*” şeklinde okunmalıdır. Bu nedenle, akdi taşıyan ya da fiili taşıyandan birinin zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırması yeterli görülmelidir. Zira her iki taşıyanın da zorunlu sigorta yaptırmakla yükümlü tutulmasının kabul edilmesi ihtimalinde, her iki taşıyan tarafından da ödenecek sigorta primlerinin yolcuya yansıtılması sebebiyle taşıma ücretleri artacak ve yolcu aleyhine bir durum oluş acaktır. Sonuç olarak, TTK m. 1259'un lafzındaki müphem ifadelere ve mehazdan ayrılmasına rağmen, yolcunun daha lehine

¹⁰⁴ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Demir, *Deniz Ticareti*, 377.

¹⁰⁵ Uluğ Cicim ve Alhan, 543-544; Yeş ilova Aras, 527.

¹⁰⁶ Deniz yoluyla yolcu taşımalarında fiili taşıyan TTK m. 1248/2 uyarınca “*taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir*”. Öğretide “*kiracı*” ifadesinin yerine “*charterer*” ifadesinin kullanılmasının mehaz AS m. 1/1-b'ye daha uygun olacağı ve “*charterer*” ifadesinin, TTK'daki “*kiracı*”, “*tahsis olunan*” ve “*taşıtan*” sıfatını kazanan kişileri de kapsayacağı ifade edilmektedir. Bkz: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 134; “Çarterer” kavramı ve Türk Hukuku'ndaki kapsamı hakkında ayrıca bkz: Kerim Atamer, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra* (Arıkan Basım Yayım Dağıtım 2006) 54-57.

olduğu gerekçesiyle akdi taşıyanın ya da fiili taşıyanın zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırmakla yükümlü olduğu kabul edilmelidir.

Önemle belirtmek gerekir ki; yatlar ve yatların TTK m. 1259 kapsamında sigortalanması söz konusu olduğunda, Beşinci Bölüm hükümleri uyarınca kullanılan terminoloji deniz turizmi mevzuatıyla her zaman uyuşmamaktadır. Zira TurzTeşvK ve DTY hükümlerinde sigorta ettiren sayılabilecek kişileri ifade etmek için; donatan, işleten, işletmeci ve yatın sahibi ifadelerini kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca öğretilerde, gemi adamı olmaksızın kısa süreli kiralanan ticari yatların söz konusu olduğu bir ihtimalde, taşıma sözleşmesi ilişkisinin bulunmayacağı ifade edilmektedir¹⁰⁷. Ek olarak, yatla spor veya gezi yapacaklara, ticari yatın gemi adamlarıyla beraber kısa süreli olarak tahsis edilmesi olasılığında da yat donatanı ile yatın kendisine tahsis edildiği kişi arasında bir taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılmasının oldukça şüpheli olduğu belirtilmektedir¹⁰⁸. Belirtilen nedenlerle bu çalışmada, TTK m. 1259 kapsamında yatların sigortalanmasından bahsederken sigorta ettireni ifade etmek için “taşıyan” ifadesi değil, deniz turizm mevzuatı uyarınca “donatan” veya “işleten” ifadesi kullanılmaktadır¹⁰⁹. Sonuç olarak, TTK m. 1061/1 uyarınca donatan sıfatını haiz olan veya TTK m. 1061/2 uyarınca donatan sayılan işletenlerin, TTK m. 1259’da öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasında sigorta ettiren sıfatıyla taraf olacağı kabul edilmelidir¹¹⁰. Buna karşılık, yatların işletilmesinde TTK m.

¹⁰⁷ Ünan ve Konfidan, 24.

¹⁰⁸ Ünan ve Konfidan, 24. Öğretilerde, mürettebatlı yat kiralama sözleşmesinin TTK’da düzenlenen deniz ticareti sözleşmelerinden birisi niteliğinde olmadığı; ancak, çok benzer özellikler taşıması sebebiyle, sözleşmede bir boşluk bulunması durumunda bu boşluğun zaman charteri sözleşmesine dair hükümler uyarınca doldurulmasının uygun bir çözüm olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Günay, 386. Bu konuda ayrıca bkz: Taşkın, 29-30.

¹⁰⁹ Nitekim bu yönde bir kullanım DAZMSSGŞ uyarınca kullanılan terminolojiyle de uyumludur. DAZMSSGŞ’deki *işleten* tanımına yönelik eleştiriler için bkz: Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 323; Işıklar, *Sigorta*, 139. Donatan ve işleten kavramları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Atamer, *Deniz Ticareti*, 784-812.; Yazıcıoğlu, *Kender- Çetingil*, 245-249; Sözer, *Deniz Ticareti*, s. 184-199; Kübra Var Türk ve Hakan Karan, ‘Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117, 117 vd.; Emine Yazıcıoğlu, ‘Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140, 140 vd.

¹¹⁰ TTK m. 1126 uyarınca “*Kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın “kimin olacağına onun lehine” yaptırılması zorunludur.*” Öğretilerde



1248/2 kapsamında fiilî taşıyanın söz konusu olduğu bir durumda, yukarıda belirtilen gerekçelerle, fiilî taşıyan sıfatını haiz olan “donatan” veya “işleten” haricinde¹¹¹ akdi taşıyanın da TTK m. 1259 uyarınca zorunlu sorumluluk sigortasını akdetmekle yükümlü bulunduğu, ancak, bunlardan birinin zorunlu sorumluluk sigortasını yaptırmasının yeterli olduğuna dikkat edilmelidir.

III. YATLARDA DENİZ ARAÇLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

1. Mevzuatın Gelişimi

TurzTeşvK m. 29/5 uyarınca

“Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca düzenlenen denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları, 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1259 uncu maddesindeki sigorta gereklerine tabidir”.

DTY m. 51/2'nin son cümlesinde aynı hüküm tekrar edilmektedir. Ayrıca DTY m. 51/2'nin ilk cümlesinde “*Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yaptırmaları*” zorunlu tutulmaktadır. TurzTeşvK m. 3/1-i ve DTY m. 4/1-f hükümleri uyarınca deniz turizm aracı sayılan yatlar, TurzTeşvK m. 29/5 ve DTY m. 51/2 hükümleri dolayısıyla TTK m. 1259'da düzenlenen sigorta gereklerine tâbidir. TTK m. 1259/1'in ilk cümlesi uyarınca

“**Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi** ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, **yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına** karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler.”

Zorunlu sigorta başlıklı TTK m. 1259, TurzTeşvK m. 29/5 ve DTY m. 51/2 hükümleri uyarınca yatlara da uygulanmalıdır. Buna karşılık, söz konusu

TTK m. 1126'da yer düzenlenen sigortanın kapsamının çok açık olmadığı belirtilmekte ve TTK m. 1126'da düzenlenen sigorta ile TTK m. 1259'da düzenlenen sigortanın kapsamının uyumlu olup olmadığının belirsiz olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Demirel, 4403. TTK m. 1126'da düzenlenen sigorta hakkında ayrıca bkz: Kerim Atamer, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş’ (Mart 2011) XXVII(1) BATİDER 21, 58-59.

¹¹¹ Öğretide, deniz yoluyla yolcu taşımalarındaki fiili taşıyanın, TTK m. 1061 kapsamında donatana veya işletene tekabül ettiği belirtilmektedir. Bkz: Işıklar, *Sigorta*, 137-139 ve 149-150.

hükümlerin tatbikinde bazı müphem ve çelişik durumlar bulunmaktadır. Bu durumlardan bahsetmeden önce, mevzuatımızda TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortanın deniz turizm araçları ve dolayısıyla yatlar açısından zorunlu hale gelmesi sürecinden, en genel hatlarıyla bahsetmekte fayda vardır¹¹². Nitekim, TTK'nın yürürlüğe girdiği tarihte, deniz turizm araçlarının TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbi olduğuna dair TurzTeşvK m. 29/5 ve DTY m. 51/2'nin son cümlesi mevcut değildir.

TTK'yla uyumsuzluklar içeren¹¹³ 09.03.2011 tarihli Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nın (DYTZMSSGŞ) güncellenmesi ihtiyacı nedeniyle, DYTZMSSGŞ yürürlükten kaldırılmış ve 13.08.2014 tarihli DAZMSSGŞ yürürlüğe girmiştir. 19.07.2014 tarihinde yayımlanan DAZMSSTTT¹¹⁴ m. 2; TTK m. 1259, DTY m.

¹¹² Zira TTK'nın yürürlüğe girmesinden günümüze kadar deniz turizm araçlarının zorunlu sigorta uygulamasına tâbi olup olmaması gerekliliğine ilişkin gerek öğretide gerekse de uygulamada değerlendirmeler yapılmıştır. Akademik değerlendirmeler için bkz: Uluğ Cicim ve Alhan, 538 ve 559-560; Demirel, 4390-4391 ve 4396-4938; Işıklar, Sigorta, 91 ve 128; Demir, *Yolcu Taşıma*, 543; Konfidan, 89-91. Haberler için bkz: <<https://www.vda.org.tr/duyuru/deniz-yolu-yolcu-tasimaciligi-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-4225>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/mali-sorumluluk-sigortasinda-zorunluluk-gezi-teknelerinde-kaldirildi-haber-61986.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/sigortasiz-teknelere-yapirim-gelior-haber-73916.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/tekn-sahiplerine-kotu-haber-40435907>>; <<https://www.turizmuncel.com/haber/sigorta-yapmayan-turistik-gezi-tekneleri-denize-acilamayacak-h31388.html>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/saban-arikan-hurriyet-yazari-noyan-dogana-tepki-gosterdi-haber-73963.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-araclari-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-tarife-ve-talimat-tebliginde-d-haber-107490.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/gezi-teknelerine-ve-yatlara-sigorta-zorunlulugu-getirildi/>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/ufuk-teker-ticaret-yapabilmemiz-icin-sigorta-cok-onemli-haber-108151.htm>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.buyukalanya.com/alanyada-yeni-bir-donem-basliyor/129437/>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/butun-deniz-araclari-sigortali-olacak/>> s.e.t. 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-turizmi-araclari-icin-seyir-izin-belgesi-islemleri-dijital-ortama-tasindi-haber-117369.htm>> s.e.t. 07.12.2024.

¹¹³ Önemle belirtmek gerekir ki; deniz sigortalarına ilişkin TTK'da özel bir düzenleme yapılmaması veya deniz sigortalarının TTK'nın emredici hükümlerinin kapsamı dışında tutulmaması öğretide isabetle eleştirilmiştir. Bkz: Samim Ünan, '2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi', Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 168, 168-172; Kerim Atamer, 'Soru-Cevap', Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 236, 236.

¹¹⁴ RG 19.07.2014/29065. Esasında konuya ilişkin ilk tarife ve talimat tebliğ düzenlemesi, 09.03.2011 tarihli DYTZMSSGŞ'den dayanağını alan ve aynı tarihte düzenlenen Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğidir



51, Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik¹¹⁵ (DYYDSY) m. 12 ve Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik¹¹⁶ (DAİGSDHY) m. 5 hükümleri uyarınca ticari amaçlı yolcu taşıyan tüm deniz araçları için deniz araçları mali sorumluluk sigortasının uygulanmasını öngörmekteydi¹¹⁷. Buna karşılık, turizm sektöründen gelen itirazlar üzerine¹¹⁸ yeni bir tebliği hazırlanmış ve 18.10.2014 tarihli DAZMSSTTT m. 1/3 uyarınca tebliğin uygulama alanından DTY m. 51 çıkartılmıştır¹¹⁹. 22.04.2015 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ¹²⁰ (DAZMSSTTTDYDT) m. 1 uyarınca deniz turizm araçlarının DAZMSSTTT'nin kapsamından çıkarılması, DTY m. 51'e değil, TurzTeşvK m. 29/3'e dayandırılmıştır¹²¹. 18.07.2021 tarihinde kabul edilen TurzTeşvKDYDK m. 10 uyarınca yapılan değişiklik ve eklenen fıkralar neticesinde, TurzTeşvK m. 29 şu an yürürlükte olan halini almıştır. 16.03.2022 tarihli DAZMSSTTTDYDT¹²² m. 1 uyarınca DAZMSSTTT m. 1'de tadilat yapılarak DAZMSSTTT'nin kapsamına TurzTeşvK m. 29/5 kapsamındaki deniz turizm araçları da eklenmiş ve deniz turizm araçlarının DAZMSSTTT'nin kapsamından

(DYYTZMSSTTT). TTK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte DYYTZMSSGŞ ve DYYTZMSSTTT, TTK'yla uyumsuz ikincil düzenlemeler durumuna gelmiş ve bu nedenle 19.07.2014 tarihinde DAZSSTTT yayımlanmıştır. Hazine ve Maliye Bakanlığı 2019/3 Numaralı Deniz Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Sektör Duyurusu, DAZSSTTT'nin DYYTZMSSTTT'yi yürürlükten kaldırdığını belirtmektedir. Bkz: www.lexpera.com.tr, s.e.t. 07.12.2024. Detaylı bilgi için ayrıca bkz: Konfidan, 87-91.

¹¹⁵ RG 25.11.2010/27766. DYYDSY, Gemilerle Yapılan Düzenli Seferler Hakkında Yönetmelik (GYDSHY) (RG 22.11.2023/32377) m. 17 hükmü uyarınca yürürlükten kaldırılmıştır.

¹¹⁶ YT: 01.07.2011, RG 14.11.2010/27759.

¹¹⁷ Öğretide, 19.07.2014 tarihli DAZMSSTTT uyarınca on ikiden fazla yolcu taşıyan gemilerin TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbi tutulmasının yerinde bir düzenleme olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Konfidan, 87-88.

¹¹⁸ Deniz turizm sezonunun en yoğun dönemlerinin yaşandığı gerekçesiyle 19.07.2014 tarihli DAZMSSTTT'nin uygulanması iki kez ertelenmiştir. Bkz: Demirel, 4390; Konfidan, 88.

¹¹⁹ Ege ve Akdeniz kıyılarında faaliyet gösteren günübirlik gezinti teknelerinin mali olanaksızlar yüzünden söz konusu zorunlu sigortayı yaptırmayacağı gerekçesiyle, deniz turizm araçlarının zorunlu sigortaya tâbi tutulmadığı ifade edilmiştir. Bkz: Uluğ Cicim ve Alhan, 538 ve 559.

¹²⁰ RG 22.04.2015/29334.

¹²¹ Deniz turizm araçlarının, hukuki etkisi zayıf olan bir tebliğ hükmüyle zorunlu sigorta hükümlerinden müstesna tutulmaları, TTK m. 1259/1'e açıkça aykırıdır. Işıklar, *Sigorta*, 164; Demir, *Yolcu Taşıma*, 572. Ayrıca, TTK'nın zorunlu sigortaya dair açık ve emredici düzenlemesine rağmen tebliğ vasıtasıyla deniz turizm araçlarına muafiyet sağlanması, öğretide idari kusur olarak nitelendirilmiştir. Bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573-574.

¹²² RG 16.03.2022/31780.

çıkaran DAZMSSTTT m. 1/3 yürürlükten kaldırılmıştır¹²³. 19.10.2022 tarihli ve 6229 sayılı CK m. 43 uyarınca DTY m. 51/2'in son cümlesi DTY'ye eklenmiştir. 10.06.2023 tarihinde yayımlanan DTYUT m. 7'de, deniz turizmi araçları turizm işletmesi belgesi¹²⁴ başvurusunda istenen belgeler arasında, DAZMSSTTT uyarınca mürettebatına ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan zorunlu sigorta poliçesi de sayılmaktadır.

Her ne kadar hukuk tekniği açısından eleştiriye açık hususlar olsa da¹²⁵ yürürlükte bulunan mevzuat bakımından deniz turizm araçlarının TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya tâbi olduğu kabul edilmelidir. Dolayısıyla, yatlar da TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbidir. Buna karşılık TTK m. 1259, TurzTeşvK m. 29/5, DTY m. 51/2 ve yukarıda belirtilen sair mevzuatın tatbikinde bazı çelişik ve belirsiz durumların ortaya çıkabileceğine dikkat edilmelidir.

2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *hususlardan ilki*¹²⁶, TurzTeşvK m. 29/4'tür. Zira TurzTeşvK m. 29/4 uyarınca "*Türk bayraklı deniz turizmi araçlarının gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılması yolcu taşımacılığı*" sayılmamaktadır. TurzTeşvK m. 29/5'te ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca düzenlenen denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçlarının,

¹²³ DAZMSSTTT'de son olarak 10.10.2024 tarihli DAZMSSTTTDYDT (RG 10.10.2024/32688) uyarınca değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklikle 7519 sayılı Kanun uyarınca TTK m. 1259'da yapılan değişiklikteki sınırlar da dikkatle alınarak sorumluluk sınırlarına ilişkin tablo güncellenmiştir. Tabloya yönelik eleştiriler hakkında bkz: 2. Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi. Söz konusu değişikliğin sebebinin uygulamadan gelen itiraz olduğu ve bu itirazların yüksek sorumluluk sınırları nedeniyle primlerin yüksek olmasına dayandığı ifade edilmektedir.

¹²⁴ Turizm işletme belgesi hakkında bkz: Hüseyin Melih Çakır, 'Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi' (Temmuz 2024) 12(1) Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 454, 454 vd.

¹²⁵ Öğretide DTY m. 51'in geçersiz ve başarısız bir düzenleme olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Ünan ve Konfidan, 27. DTY hakkında ayrıca bkz: Yiğithan Göksu ve Oğuz Atik, 'Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübürlük Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi' (2017) (Özel Sayı) DEÜHFD 89, 93-97.

¹²⁶ Yat sigortalarına dair bir karar incelemesi ve karşılaştırmalı hukuk çalışması için ayrıca bkz: Samim Ünan, 'Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi' (Haziran 2024) 3(1) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 59, 59 vd.



TTK m. 1259'da düzenlenen sigorta gereklerine tâbi olduğu düzenlenmektedir. Buna karşılık, TTK m. 1259'un deniz yoluyla yapılan yolcu taşımalarındaki sigorta zorunluluğuna ilişkin olduğu son derece açıktır¹²⁷. Görüldüğü üzere TurzTeşvK m. 29/5'in tatbiki açısından, TurzTeşvK m. 29/4'ün lafzı ile TTK m 1259'un lafzı çelişmektedir¹²⁸. Söz konusu hükümlerin lafzı bir arada

¹²⁷ Zira TTK m. 1259 hükmü gerek lafzi yorum gerek sistematik yorum gerek tarihi yorum gerekse de amaca göre yorum metotları uyarınca değerlendirildiğinde, aksi yönde bir sonuca ulaşmak mümkün değildir. Nitekim hükmün lafzı, TTK'nın "*Deniz Ticareti*" kitabı başlıklı beşinci kitabının "*Deniz Ticareti Sözleşmeleri*" başlıklı dördüncü kısmının "*Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*" başlıklı beşinci bölümünde yer alması, gerekçesi ve mehzazının 2002 Tarihli AS olması dikkate alındığında, aksi yönde bir çıkarım yapılamamaktadır. Kanunların yorumu hakkında bkz: Çiğdem Kırca, 'Kanunların Yorumlanmasında Yorum Yöntemleri' *T.C. Danıştay Başkanlığı Hukukta Yorum ve Hâkimin Yorumlama Yetkisi Paneli* (Danıştay Yayınları: No 97, 2017) 11, 11-28.

¹²⁸ TurzTeşvK m. 29/4'ün TTK hükümleri ekseninde yorumu, yapılan son kanun değişikliklerinden önce de hayli sıkıntılı bir nitelik teşkil etmiştir. Öncelikle belirtmek gerekir ki; TurzTeşvK'da 18.07.2021 tarihli 7334 Sayılı Kanun'la yapılan değişiklikle, TurzTeşvK m. 29'a üçüncü ve beşinci fıkralar eklenmiş ve TurzTeşvK m. 29'a eklenen fıkralar neticesinde, değişikliğin yürürlüğe girmesinden önceki metinde TurzTeşvK m. 29/3'te yer alan düzenleme, TurzTeşvK m. 29/4'e kaymıştır. Bu nedenle, değişiklikten önce yayımlanan eserlerde TurzTeşvK m. 29/3'e yönelik yapılan değerlendirmeler, güncel TurzTeşvK m. 29/4'ün yorumunda da dikkate alınabilir niteliktedir.

Işıklar 2018 tarihinde yayımlanan bir çalışmada, TurzTeşvK m. 3/1-i'de yer alan deniz turizm aracı tanımındaki "*gezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak*" ifadesine ve TurzTeşvK m. 29/3'te yer alan "*gezi, spor ve eğlence amacıyla*" ifadesine dikkat çekmiştir. Yazar, TurzTeşvK m. 29/3'ün kapsamına giren araçların, turizm amacı taşımaksızın sadece "*gezi, spor ve eğlence*" amacıyla kullanılan araçlar şeklinde düşünülebileceğini ifade etmiştir. Bu yorumla, söz konusu araçların TTK m. 935/2-a anlamında ticaret gemisi niteliğinde olmayan gemiler olarak değerlendirilebileceğini belirten yazar, bu durumda DTY'deki tanım ile TurzTeşvK'da kruvaziyer gemileri, yatlar ve dalabilir deniz araçları hakkında verilen tanımlarla çelişkili bir durum ortaya çıkabileceğini belirtmiş ve TurzTeşvK'nın, söz konusu araçların "*gezi, spor, eğlence*" maksadıyla kullanımlarını "*ticari olmayan*" kullanım şeklinde öngörmediğinin anlaşıldığını belirtmiştir. Bkz, *Işıklar, Sigorta*, 115.

Yazarın eserinde esas aldığı ve 28.12.2006 tarihli 5571 Sayılı Kanun'la TurzTeşvK'ya eklenen deniz turizm araçları tanımı, 18.07.2021 tarihli 7334 Sayılı Kanun'la değiştirilmiş ve günümüzdeki halini almıştır. Buna karşılık, 18.07.2021 tarihli 7334 Sayılı Kanun'la TurzTeşvK'da çok sayıda önemli değişiklik yapılmasına rağmen TurzTeşvK m. 29/3 hükmünün TurzTeşvK m. 29/4'e kaydırılarak olduğu gibi muhafaza edilmesi, hukuk tekniği açısından eleştiriye açık bir niteliktedir.

Demir, her kanunun kendi kapsamı içerisinde uygulanacağını ifade etmekte ve bir geminin deniz turizm aracı olarak nitelendirilmesinin TurzTeşvK'nın uygulama kapsamı açısından etki doğuracağını belirtmektedir. Yazarın da isabetle ifade ettiği üzere, TurzTeşvK m. 29/3, TurzTeşvK'nın uygulama kapsamıyla ilgili olup TTK'nın uygulama kapsamını belirleyemez. Aksinin kabulü halinde, yolcu taşımalarının önemli bir kısmına ne TTK'nın ne de 2002 tarihli AS'nin uygulanması mümkün olur ki, kanun koyucunun iradesinin böyle bir sonuca yönelik olduğu söylenemez. Bkz: *Demir, Yolcu Taşıma*, 573. Ayrıca *Demir*, deniz turizm araçlarıyla gerçekleştirilen gezi, spor ve eğlence faaliyetlerinin her zaman ticari nitelikte olmadığına



değerlendirildiğinde, şu soru gündeme gelmektedir: TurzTeşvK m. 29/4 uyarınca yolcu taşımacılığı sayılmayan bir faaliyet hakkında, yolcu taşımalarında sigorta zorunluluğunu düzenleyen TTK m. 1259 uygulanabilir mi? Bu soruya verilecek cevap, yatlar hakkında uygulanacak zorunlu sigortanın sınırlarının çizilmesinde oldukça önem arz etmektedir.

Deniz turizm araçları ve dolayısıyla yatlar söz konusu olduğunda TurzTeşvK, TTK'ya nazaran özel kanun niteliğindedir. Buna karşılık TTK, TurzTeşvK'ya göre sonraki tarihli kanundur. Özel kanunun daha eski tarihli ve genel kanunun yeni tarihli olması ihtimalinde, hangi kanunun uygulanacağına dair sabit bir ilke ve standart bir cevap bulunmamaktadır. Bu durumda mesele, kanunun hazırlık çalışmaları ve amacı başta olmak üzere tüm yorum araçlarına başvurularak gerçekleştirilecek bir yorum faaliyeti neticesinde, kanun koyucunun sonraki tarihli genel kanun hükmünü kabul ederken önceki tarihli özel kanun hükmünü bertaraf etmeyi amaçlayıp amaçlamadığının tespit edilmesidir¹²⁹. Deniz turizm araçlarının ve dolayısıyla yatların TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya tâbi tutulabilmesine ilişkin yukarıdaki başlıkta ifade edilen tüm düzenlemeler ile değişiklikler, TurzTeşvK m. 29/4'ün amacı¹³⁰ ve TurzTeşvK m. 29/5'te açık bir şekilde TTK m. 1259'a yollama yapılmasıyla takip edilen amaç¹³¹ dikkate alındığında; kanaatimizce kanun koyucunun iradesi, deniz yoluyla yolcu

yönelik bir çıkarımı isabetsiz bulmaktadır. Bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 116. Aynı yönde bir değerlendirme için bkz: Can, 5.

¹²⁹ M. Kemal Oğuzman ve Nami Barlas, *Medenî Hukuk* (B. 27, On İki Levha Yayıncılık 2021) 80-81. Ayrıca bkz: Dural ve Sarı, 118.

¹³⁰ Kabotaj Kanunu'nun (KabK) (KN: 815, KT: 19.04.1926, RG 29.04.1926/359) korumacı düzenlemelerinin deniz turizminin gelişmesi üzerindeki negatif etkilerinin hafifletilmesi amacıyla TurzTeşvK m. 29/4'ün kabul edildiği, öğretilerde ifade edilmektedir. Bkz: Can, 5; Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Deniz kıyısı olan çoğu devletin hukukunda bulunan söz konusu koruyucu düzenlemeler; dış rekabet karşısında ulusal denizcilik sektörünü korumayı, ancak bununla birlikte ülke içinde deniz taşımacılığının altyapısını millî güvenlik açısından gözetmeyi ve trafiğin yoğun olduğu sularda deniz emniyetini sağlamayı hedeflemektedir. Bkz: İsmail Demir, 'Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler' (2020) 6(1) Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 60, 65 ('Kabotaj'). Öğretilerde KabK'nın Türk denizciliğinin gelişmesinde oldukça önemli bir rol oynadığı; ancak, son derece kazuiistik, korumacı ve sıkı bir yöntemle hazırlanan KabK'nın, güncel koşullara göre yenilenmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bkz: Tahir Çağa, 'Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli' (1975) 41(3-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 199, 199-223; Demir, 'Kabotaj', 72.

¹³¹ Öğretilerde, TurzTeşvK'nın sigorta zorunluluğu getirirken izlediği amacın, yatta bulunanların yaralanması veya ölmesi ihtimalinde, bundan sorumlu tutulabilecek olan yat işleteninin tazminat yükünün altından kalkacak mali güce sahip olmaması durumunda söz konusu yükün sigortacıya devrinin sağlanması olduğu ifade edilmektedir. Bkz: Ünvan ve Konfidan, 24.



taşımalarında sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK hükümlerinin, yatlara da uygulanması gerektiği yönündedir. Dolayısıyla, yatlara uygulanacak zorunlu sigortaların tatbiki bakımından TTK m. 1259 esas alınmalı, TurzTeşvK m. 29/4 dikkate alınmamalıdır¹³². Zira TurzTeşvK m. 29/4, yalnızca TurzTeşvK'nın uygulama kapsamı ve amaçları açısından etki doğuracak nitelikte olup TTK'nın uygulama kapsamını belirleyemez¹³³. Aksinin kabulü halinde, TTK ve AS hükümlerinin, deniz yoluyla yolcu taşımalarının önemli bir kısmına uygulanamaması söz konusu olur ki, bu yönde bir sonuç kanaatimizce kanun koyucunun iradesine uygun değildir¹³⁴.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *ikinci husus*, TTK m. 1259 uyarınca zorunlu sigortanın “*taşıyan*” tarafından yapılması gerekliliğidir. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyan sıfatının kazanılabilmesi için; taşıyanın, yolcuyla veya yolcuyla birlikte bagajını, deniz yoluyla, sağ salim şekilde ve gemiyle taşımayı taahhüt etmesi gerekmektedir¹³⁵. Öğretide, gemi adamı olmaksızın kısa süreli kiralanan ticari yatların söz konusu olduğu bir ihtimalde bir taşıma sözleşmesi ilişkisinin bulunmayacağı ifade edilmektedir¹³⁶. Ayrıca, yatla spor veya gezi yapacaklara, ticari yatın gemi adamlarıyla beraber kısa süreli olarak tahsis edilmesi ihtimalinde de yatın kendisine tahsis edildiği kişi ile yat donatanı arasında bir taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılmasının oldukça şüpheli olduğu belirtilmektedir¹³⁷. Dolayısıyla şu soruya cevap verilmesi gerekmektedir: Yat donatanının veya işletenin, taşıyan sıfatını haiz olmadığı

¹³² Aynı yönde bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 572-573; Konfidan, 89.

¹³³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 573.

¹³⁴ Aynı yönde bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Nitekim bu yönde bir sonuç, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi hükümleri kapsamında olan bir yatın gemi kazasına karışması ihtimalinde, bedensel zarara uğrayan veya hayatını kaybeden yolcuların veya onların hak sahiplerinin önemli bir güvenceden yoksun kalmasına sebep olur. Bkz: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Benzer bir çıkarım için bkz: Demirel, 4398; Ünan ve Konfidan, 24. Sorumluluk sigortalarında bedensel zarar hakkında ayrıca bkz: Serap Amasya, ‘Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 542, 542 vd.

¹³⁵ Rayegân Kender ve Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Yayıncılık 2010) 165-166; Uluç Cicim, 527-528.

¹³⁶ Ünan ve Konfidan, 24. Ayrıca bkz: Taşkın, 29-30.

¹³⁷ Ünan ve Konfidan, 24; Demir, *Yolcu Taşıma*, 134-136. Mürettebatlı yat kiralama sözleşmesindeki boşlukların zaman çarteri sözleşmesine dair hükümler uyarınca doldurulabileceği yönünde bkz: Taşkın, 29-30; Günay, 386.

veya taşıyan sıfatını haiz olmasının şüpheli olduğu bu gibi durumlarda, TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigorta hükümleri söz konusu yatlar için uygulanacak mıdır? Bu soruya verilecek cevap, yatlara uygulanacak zorunlu sigortanın kapsamının sınırlarının tespitinde oldukça önemlidir.

Öğretideki bizim de katıldığımız görüş, TurzTeşvK'nın sigorta zorunluluğu getirirken izlediği amacın yatta bulunanların yaralanması veya ölmesi ihtimalinde bundan sorumlu tutulabilecek olan yat işletenin tazminat yükünün altından kalkacak mali güce sahip olmaması durumunda söz konusu yükün sigortacıya devrinin sağlanması olduğuna dikkat çekmekte ve taşıyan sıfatını haiz olmasa bile yat donatanının veya işletenin TTK m. 1259'da öngörülen sorumluluk sigortasını yaptırmak zorunda bırakılması gerektiğini belirtmektedir¹³⁸. Dolayısıyla, TurzTeşvK m. 29/5'te TTK m. 1259'a yapılan yollamanın, sadece sorumluluk sigortasıyla sınırlı olduğu; ancak, bu yollamada sigortaya konu olacak sorumluluğun bir taşıma sözleşmesine dayanmasının aranmadığı kabul edilmelidir¹³⁹. Nitekim TurzTeşvK m. 29/5'te, taşıyan veya yolcu ifadelerine yer verilmeksizin “denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları” ifadelerine yer verilmesi, bu yönde bir yorumu desteklemektedir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlarla tatbikinde değerlendirilmesi gereken *üçüncü husus*, özel yatların zorunlu sigortaya tâbi olup olmadığıdır. TurzTeşvK m. 27/1 uyarınca deniz turizm araçları işletmeciliği belgesi verilmesi için ticari faaliyetin esas alınmasından, DTY m. 2 uyarınca DTY'nin kapsamının Türk bayraklı ticari deniz araçlarını kapsamamasından ve DAZMSSGŞ A.1'de yer alan “*ticari amaçlı yolcu taşıyan deniz aracı*” ifadesinden sigorta zorunluluğunun yalnızca ticari yatlar için öngörüldüğü düşünülebilir. Buna karşılık, TurzTeşvK m. 29/5'te “denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları” ifadesine dikkat etmek gerekmektedir. Zira TurzTeşvK m. 3/1-i uyarınca deniz turizm araçlarının kapsamına özel yatlar da dahildir ve TurzTeşvK m. 29/5'te özel yatların zorunlu sigortaya tâbi olmayacağına ilişkin bir istisna öngörülmemiştir. Ayrıca TurzTeşvK m. 29/5'te atıf yapılan TTK m. 1259, Beşinci Bölüm

¹³⁸ Ünan ve Konfidan, 24.

¹³⁹ Yatlar için öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasının “*kapasitesi en az 12 kişi*” olan yatları esas alması, bu sayının altındaki yaralanma ve ölümlerde yat donatanının ödeme gücünün mevcut olacağı varsayımına dayanıyorsa, bu varsayımın ülkemiz açısından tartışmaya açık olduğuna öğretilde dikkat çekilmektedir. Bkz: Ünan ve Konfidan, 24.



hükümleri arasında yer almaktadır ve Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanabilmesi için geminin ticaret gemisi olması veya taşımanın ticari taşıma olması zorunluluğu bulunmamaktadır¹⁴⁰. Dolayısıyla TTK m. 1259'da öngörülen şartları sağlayan özel yatların da zorunlu sigortaya tâbi olduğu kabul edilmelidir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *dördüncü husus*, sigorta başlıklı DTY m. 51 hükmüdür. Zira, DTY m. 51/1'de ve DTY m. 51/2'nin ilk cümlesinde öngörülen zorunlu sigortalar, hukuka uygun olarak düzenlenmemiştir¹⁴¹. Nitekim, yukarıda açıklandığı üzere zorunlu sigorta, yalnızca kamu yararının olduğu hallerde ve kanunla getirilebilir¹⁴². Dolayısıyla, herhangi bir yönetmelikte sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılabilir¹⁴³. Bu nedenle, DTY m. 51'de öngörülen zorunlu sigortalar, TurzTeşvK m. 29/5 ve TTK m. 1259 hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde geçerlidir. TTK m. 1259 yalnızca **“yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı”** sigorta yaptırma zorunluluğu öngörmektedir. DTY m. 51/2'nin ilk cümlesinde yer alan **“deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yapturmaları zorunludur”** ifadesi¹⁴⁴, zorunlu sigorta teminatının kapsamını TTK m. 1259'da öngörülen sınırlardan daha geniş düzenlediği ve deniz turizm aracı hakkında TurzTeşvK m. 29/5'te öngörülen denize elverişlilik belgesindeki kapasitenin on ikiden fazla olması şartına yer vermediği için, kanaatimizce hukuka aykırıdır. Sonuç olarak, denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçlarını işleten deniz turizmi araçları işletmelerinin, yalnızca yolcuların yaralanmalarından veya ölümünden

¹⁴⁰ Bkz: 1. Beşinci Bölüm Hükümlerinin Kapsamı.

¹⁴¹ Ünan ve Konfidan, 27. DTY m. 51/3'ün Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun (KN: 6502, KT: 07.11.2013, RG 28.11.2013/28835 (Mükerrer)) yönünden eleştirisi için bkz: Ünan ve Konfidan, 27.

¹⁴² Bkz: 2. Sigorta Zorunluluğu.

¹⁴³ Ünan ve Konfidan, 27.

¹⁴⁴ Konfidan, DTY m. 51 hükmünde aranan sigorta türünü ve bu sigortanın konusu olan deniz araçlarıyla taşınan kişileri değerlendirerek, bu kişilerin TTK'da “yolcu” olarak tanımlanan kişilerden başkası olmadığı sonucuna varmakta ve turistik gemiyle seyahat etmekte olan kişilerin de yolcu sıfatını haiz olduğunu belirterek bu kişiler için de TTK hükümlerinin uygulanacağını isabetle belirtmektedir. Bkz: Konfidan, 89.

kaynaklanabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırma zorunluluğu bulunduğunu kabul etmek gerekmektedir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *beşinci husus*, DAZMSSTTT'nin ve DTYUT'nin zorunlu sigortaya ilişkin hükümleridir. “*Deniz turizmi araçları turizm işletmesi belgesi başvuruları*” başlıklı DTYUT m. 7/1-b, DAZMSSTTT uyarınca **mürettebata ve üçüncü kişilere** verilebilecek zararları kapsayan sigorta yapılmasını zorunlu tutmaktadır. Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki, DAZMSSTTT'nin güncel hükümleri uyarınca deniz turizmi araçları TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbidir; ancak, deniz turizm araçlarının zorunlu sigortaya tâbi olmasına ilişkin mevzuatın tarihsel gelişimi sürecinde DAZMSSTTT, zorunlu sigorta yönünden deniz turizmi araçlarına muafiyet sağlanması hususunda en önemli düzenleme olarak dikkat çekmiş ve öğretilde isabetle eleştirilmiştir¹⁴⁵. Buna karşılık her ne kadar DAZMSSTTT'nin güncel hükümleri uyarınca deniz turizmi araçları TTK m. 1259'da öngörülen zorunlu sigortaya tâbi olsa da zorunlu sigortanın kapsamına ilişkin bazı hükümler yönünden TTK m. 1259'a aykırılıklar mevcuttur. Zira, TTK m. 1259 yalnızca “*yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı*” sigorta yaptırma zorunluluğu öngörmektedir; ancak, DAZMSSTTT m. 3'ten anlaşıldığı üzere, yalnızca yolcuların yaralanmalarından veya ölümünden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar değil, yolcuların *aracında ve bagajında meydana gelen maddi hasardan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar* ile yolcular dışındaki *üçüncü şahıslara verilen zararlardan doğan sorumluluklar* da DAZMSSTTT uyarınca zorunlu sigortanın kapsamındadır. Ayrıca, DAZMSSTTT m. 3/2'nin altında yer alan tablo, yolcu kapasitesi on iki veya on ikiden az olan deniz araçları hakkında da zorunlu sigorta öngörüldüğüne yönelik bir çıkarıma oldukça müsaittir¹⁴⁶. TTK m. 1259/1'in zorunlu sigortanın kapsamı hakkında çizdiği açık sınırlara rağmen, idarenin tebliğ vasıtasıyla zorunlu sigortanın kapsamına maddi hasardan kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluklar ile üçüncü kişilere verilen zararları da dahil etmesi ve yolcu kapasitesi on iki veya on ikiden az olan deniz

¹⁴⁵ Eleştiriler için bkz: Işıklar, *Sigorta*, 164; Demir, *Yolcu Taşıma*, 572-574; Konfidan, 85-91. Ayrıca bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi.

¹⁴⁶ Demirel, 4399; Konfidan, 331. *Algantürk Light*, sigorta zorunluluğu açısından yolcu sayısının bir önemi bulunmadığını ve yolcu taşımalarının ticari amaçlı olmasının yeterli olduğunu ifade ederek, deniz aracında taşınan yolcu sayısının yalnızca verilen asgari teminat tutarı açısından önemi bulunduğunu belirtmektedir. Bkz: *Algantürk Light*, ‘Genel Şartlar’, 321.



araçları hakkında da zorunlu sigorta öngörmesi, kanaatimizce yukarıda belirtilen gerekçelerle hukuka aykırıdır. Dolayısıyla, DAZMSSTTT ve DTYUT hükümleri uyarınca düzenlenen zorunlu sigorta hükümlerinin yatlara tatbikinde, TurzTeşvK m. 29/5 ve TTK m. 1259/1 hükümleri uyarınca öngörülen sınırlar esas alınmalı ve zorunlu sigortanın yalnızca kapasitesi on ikiden fazla olan yatlarda söz konusu olduğu ve bu sigortanın kapsamının yalnızca yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarla sınırlı bulunduğu kabul edilmelidir.

Sigorta zorunluluğuna ilişkin TTK m. 1259'un yatlara tatbikinde değerlendirilmesi gereken *altıncı husus*, DAZMSSGŞ'nin kapsamına giren teminat türlerinin, TTK'm. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya nazaran daha geniş kapsamlı olmasıdır. Nitekim DAZMSSGŞ A.3 uyarınca **ölüm teminatı**, **sakatlık teminatı**, **tedavi giderleri teminatı** ve **maddi hasar teminatı** DAZMSSGŞ'nin kapsamına dahildir. Ayrıca DAZMSSGŞ hükümleri, kapasitesi on iki veya on ikiden az olan deniz araçları hakkında da zorunlu sigorta öngörüldüğüne yönelik bir çıkarıma oldukça uygundur¹⁴⁷. Çünkü, TTK m. 1259/1 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri uyarınca zorunlu sigortanın kapasitesi on ikiden fazla olan deniz araçlarında söz konusu olacağına ilişkin düzenleme, DAZMSSGŞ'de mevcut değildir. Öğretide bu durumun, DAZMSSGŞ'nin TTK m. 1259'a ek olarak DYYDSY m. 12 ve DAİGSDHY m. 5 hükümlerinde öngörülen zorunlu sorumluluk sigortalarını da kapsayacak biçimde düzenlenmiş olmasından kaynaklandığı ifade edilmiştir¹⁴⁸. Mevzuatta yapılan son değişiklikler neticesinde¹⁴⁹ TurzTeşvK ve DTY'nin de DAZMSSGŞ'nin uygulama alanına dahil olduğuna ve GYDSHY'nin DYYDSY'yi yürürlükten kaldırması nedeniyle¹⁵⁰ GYDSHY'nin de DAZMSSGŞ'nin uygulama alanında bulunduğu dikkat edilmelidir. Buna karşılık, belirtilen yönetmeliklerin (*DTY*, *DAİGSDHY*, *GYDSHY* ve *mülga DYYDSY*) dayanağı olan mevzuat (*Limanlar Kanunu*¹⁵¹, *DCMKHK*, 10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı *Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname*¹⁵², 26.09.2011 tarihli ve 655 sayılı *Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde*

¹⁴⁷ Algantürk Light, 'Genel Şartlar', 321.

¹⁴⁸ Algantürk Light, 'Genel Şartlar', 320 vd.; Demirel, 4409.

¹⁴⁹ Bkz: 1. Mevzuatın Gelişimi.

¹⁵⁰ Bkz: Dpn. 116.

¹⁵¹ Limanlar Kanunu, KN: 618, KT: 14.04.1341, RG 14.04.1341/95.

¹⁵² RG 19.08.1993/21673.

*Kararname*¹⁵³, *1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi*¹⁵⁴) incelendiğinde, TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri haricinde, zorunlu sigortaya ilişkin herhangi bir kanun hükmü tespit edilememektedir. Dolayısıyla, zorunlu sigortanın sınırlarının tespitinde TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri dikkate alınmalıdır. Zira, yukarıda da belirtildiği üzere, herhangi bir yönetmelikle sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılmalıdır¹⁵⁵. Bu ilke, genel şartlar için evleviyetle geçerlidir. Bu nedenle, zorunlu sigortanın sınırlarını öngören bir kanun hükmüne dayanmaksızın sigorta zorunluluğu getiren yönetmelik hükümleri (*DTY m. 51, DAİGSDHY m. 5, GYDSHY m. 5 ve mülga DYYDSY m. 12*) dikkate alarak hazırlanmış bulunan DAZMSSGŞ'nin hükümleri değil, TTK m. 1259 ve TurzTeşvK m. 29/5 hükümleri yatlara uygulanacak zorunlu sigortanın sınırlarının tespitinde dikkate alınmalıdır.

SONUÇ

TTK m. 1259'da düzenlenen ve TurzTeşvK m. 29/5 uyarınca yatlara ve diğer deniz turizm araçlarına da tatbik edilmesi gereken zorunlu sorumluluk sigortası sözleşmesi hususunda yapılan araştırmalar ve incelemeler neticesinde şu sonuçlara ulaşılmıştır:

1) Mevzuatta yat kavramına ilişkin benzer fakat kapsamı itibariyle farklı tanımlar bulunduğu tespit edilmiştir. Mevzuattaki her hükmün kendi kapsamı içerisinde uygulanacağı dikkate alındığında, yat kavramın farklı mevzuat hükümlerinde farklı şekillerde tanımlanması doğaldır. Zorunlu sorumluluk sigortasına tâbi olan yatlara uygulanacak hükümlerin tespit ve ifade edilmesinde oldukça önemi bulunan ticari yat ve özel yat ayrımı, mevzuattaki düzenlemeler ve öğretilerdeki görüşler kapsamında incelenmiştir. Kanaatimizce, ekonomik menfaat sağlama amacına özgülünen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları da sağlayan her yat *ticari yat* sayılmalı; ancak ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeyen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan, yalnızca gezinti, spor, eğitim, öğretim

¹⁵³ RG 01.11.2011/28102 (Mükerrer).

¹⁵⁴ RG 10.07.2018/ 30474.

¹⁵⁵ Yeşilova Aras, 527; Ünan ve Konfidan, 27.



ve bilim amaçlarına tahsis edilen ve ilgili mevzuatta öngörülen diğer şartları da sağlayan yatlar ise *özel yat* olarak kabul edilmelidir.

2) TurzTeşvK m. 29/5'in TTK m. 1259'a atfı ve sistematik yorum prensibi sebebiyle Beşinci Bölüm hükümlerinin kapsamı değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeye esasında özel yatların sigorta zorunluluğuna tabi olup olmadığının tespiti amaçlanmıştır. Beşinci Bölüm hükümleri, mehz AS hükümleri ve öğretilerdeki görüşler dikkate alınarak yapılan inceleme neticesinde, Beşinci Bölüm hükümlerinin uygulanması için deniz yoluyla yolcu taşımalarının yapıldığı geminin ticaret gemisi olmasının zorunlu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ulaşılan bu sonuç ve TurzTeşvK m. 29/5'te yapılan atıfta özel yatların istisna tutulmaması sebebiyle, kanaatimizce, TTK m. 1259'da düzenlenen sigorta zorunluluğu özel yatlar için de uygulanmalıdır.

3) Deniz araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalara ilişkin mevzuat incelendiğinde, öğretilerde yıllardır eleştirilmesine rağmen, yönetmeliklerle ve hatta tebliğ vasıtasıyla zorunlu sigortanın kapsamına ve sınırlarına ilişkin düzenlemeler yapıldığı tespit edilmiştir. Sözleşme yapma zorunluluğu ihdas etmek, AY m. 48 yarınca güvence altına alınan sözleşme özgürlüğüne müdahale anlamı taşır ve AY m. 13 uyarınca bu müdahale yalnızca kanunla yapılmalıdır. Bu nedenle, CK'yla zorunlu sigorta ihdas edebilmesine olanak sağlayan SK m. 13, Anayasa'ya aykırıdır ve değiştirilmesi gerekmektedir. Zira kanun hükmü dışında herhangi mevzuat hükmünde sigorta zorunluluğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmesi halinde, söz konusu düzenleme yalnızca bir kanun hükmünü tekrarladığı veya açıkladığı ölçüde hukuka uygun sayılmalıdır. Bu gerekçelerle ve TurzTeşvK m. 29/5'in TTK m. 1259'a yaptığı atıf dikkate alındığında, kanaatimizce, TTK m. 1259 deniz turizm araçlarına uygulanacak zorunlu sigortalar yönünden amir hüküm olarak kabul edilmelidir.

4) TurzTeşvK m. 29/4'ün lafzı ile TTK m. 1259'un lafzının çeliştiği görülmüştür. Buna karşılık, TurzTeşvK m. 29/4'ün amacının KabK'nın korumacı düzenlemelerinin deniz turizminin gelişmesi üzerindeki negatif etkilerinin hafifletilmesi olduğu, TurzTeşvK m. 29/5'te açık bir şekilde TTK m. 1259'a yollama yapıldığı ve deniz turizm araçlarının ve dolayısıyla yatların TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigortaya tâbi tutulabilmesine ilişkin mevzuattaki tüm düzenlemeler ve değişiklikler dikkate alındığında, kanaatimizce, TTK m. 1259'da öngörülen sigorta zorunluluğunun, yatlarla uygulanabilmesinin önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır.



5) Deniz yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin sigorta zorunluluğunu öngören TTK m. 1259'un yatlara uygulanması hususunda, bazı noktalarda uyumsuzluklar olabileceği görülmüştür. Deniz yoluyla yolcu taşınması faaliyeti ile yatçılık ve yat işletilmesi faaliyetlerinin farklı olmasından kaynaklanan bu durumlara, ticari yatların gemi adamı olmaksızın kısa süreli kiralanması veya ticari yatla spor veya gezi yapacaklara, ticari yatın gemi adamlarıyla beraber kısa süreli olarak tahsis edilmesi örnek gösterilebilir. Kanaatimizce, yat donatanının veya işletenin, taşıyan sıfatını haiz olmadığı veya taşıyan sıfatını haiz olmasının şüpheli olduğu bu gibi durumlarda, TTK m. 1259'da düzenlenen zorunlu sigorta hükümleri söz konusu yatlar için de uygulanmalıdır. Zira, TurzTeşvK'nın sigorta zorunluluğu getirirken izlediği amacın yatta bulunanların yaralanması veya ölmesi ihtimalinde bundan sorumlu tutulabilecek olan yat işletenin tazminat yükünün altından kalkacak mali güce sahip olmaması durumunda söz konusu yükün sigortacıya devrinin sağlanması ve taşıyan sıfatını haiz olmasa bile yat donatanının veya işletenin TTK m. 1259'da öngörülen sorumluluk sigortasını yaptırmak zorunda bırakılmasıdır. Dolayısıyla, TurzTeşvK m. 29/5'te TTK m. 1259'a yapılan atfın, sadece sorumluluk sigortasıyla sınırlı olduğunu; ancak, bu atıfta sigortaya konu olacak sorumluluğun bir taşıma sözleşmesine dayanmasının aranmadığı kabul edilmelidir. Nitekim TurzTeşvK m. 29/5'te, taşıyan veya yolcu ifadelerine yer verilmeksizin “denize elverişlilik belgesinde kapasitesi on ikiden fazla olan deniz turizmi araçları” ifadelerine yer verilmesi, bu yorumumuzu destekler niteliktedir.

KAYNAKÇA

- Akipek Öcal Ş, ‘Yat Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçınar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 351
- Algantürk Light D, ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi’ (2014) 1(Özel Sayı) Akademik Yaşamının 55. Yılı Onuruna Rona Aybay’a Armağan LHD 319 (‘Genel Şartlar’)
- Algantürk SD, ‘Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler’ (2003) VII(1-2) Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 581



- Amasya S, 'Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme', Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 542
- Atamer K ve Süzel C (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013)
- Atamer K, '2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi' (Haziran 2008) 24 (3) BATİDER 103 (Yolcu Taşıma)
- '2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi', Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247
- 'Soru-Cevap', Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 236
- 'Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş' (Mart 2011) XXVII(1) BATİDER 21
- *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)
- *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra* (Arıkan Basım Yayım Dağıtım 2006)
- Bilgeç H, 'Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortaların Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi' (Kasım 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959
- Can M, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001)
- Çağa T ve Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009)
- Çağa T, 'Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli' (1975) 41(3-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 199
- *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995)
- Çakır HM, 'Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi' (Temmuz 2024) 12(1) Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 454



Çelebi BE, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Yayınevi 2021)

Çetingil E, Kender R, Ünan S ve Yazıcıoğlu E, 'TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında', *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı-Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler* (Yaylacık Matbaası, Ocak 2006) 1

Demir İ, 'Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler' (2020) 6(1) Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 60

— 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma (Yetkin Yayınları 2020) (Yolcu Taşıma)

— *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) (Deniz Ticareti)

Demirel D, 'TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı' (2017) 5(177) LHD 4379

Deniz Kaner İ, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (Filiz Kitabevi 2019)

Doğru S (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012)

Dural M ve Sarı S, *Türk Özel Hukuku-Cilt I-Temel Kavramlar ve Medeni Kanununun Başlangıç Hükümleri* (8. Baskıdan Tıpkı 9. Baskı, Filiz Kitabevi 2014)

Gezginci E, 'Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı 2012)

Göksu Y ve Atik O, 'Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi' (2017) (Özel Sayı) DEÜHFD 89

Günay NC, 'Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi', Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 373

Ilgın CÖ, 'Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme' (Güz 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 231



İlgin S, Süral Efeçinar C ve Başoğlu B (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023)

Işıklar GK, 'Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne Taraf Olması', <turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf> s.e.t. 07.12.2024

— *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımlarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha Yayıncılık 2018) (Sigorta)

Kabukçuoğlu Özer FD, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012)

Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020)

— *Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi* (Adalet Yayınevi 2023) (Yat)

Kender R ve Çetingil E, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Yayıncılık 2010)

Kırca Ç, 'Kanunların Yorumlanmasında Yorum Yöntemleri' *T.C. Danıştay Başkanlığı Hukukta Yorum ve Hâkimin Yorumlama Yetkisi Paneli* (Danıştay Yayınları: No 97, 2017) 11

Konfidan M, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023)

Oğuzman MK ve Barlas N, *Medenî Hukuk*, (B. 27, On İki Levha Yayıncılık 2021)

— *Medenî Hukuk*, (B. 28, On İki Levha Yayıncılık 2022)

Omağ M, 'Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış', *Zorunlu Sigortalar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7

Önder S, '1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi', *Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan C.II* (Turhan Yayınevi 2010) 1537

Özcan R, 'Yat Satış Sözleşmesi' (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı 2023)

Polat Ç, Bitiktaş F ve Açık A, 'Türkiye'de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği' (2022) 3(2) *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi* 76

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019)



Süral Efeçinar C, “Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi”, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143

Sürücü M, Süzel C ve Atamer K, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (editörler), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263

Süzel C, Cömert V ve Işıklar GK, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Yayıncılık 2024)

Taşkın M, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016)

Topsoy F, ‘Özel Teknelerin Ticari Amaçla Kullanılması Yasağı ve Hukuki Sonuçları’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 75

Uluğ Cicim İ ve Alhan Y, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (Şubat 2017) (15)170 Legal Hukuk Dergisi (LHD) 523

Uluğ Cicim İ, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi (MÜHHAD) 525

Ünan S ve Konfidan M, ‘Yat Sigortası Sözleşmelerine ve Enstitü Yat Klotzlarının Bazı Maddelerine İlişkin Değerlendirmeler’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (editörler), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 11

Ünan S, ‘2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi’, Sami Doğru (editör), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 168

— ‘Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi’ (Haziran 2024) 3(1) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 59



— ‘Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri’, *Zorunlu Sigortalar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41

— *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayınları 2016) (Şerh)

Var Türk K ve Karan H, ‘Gemi İşletenin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117

Yazıcı M, ‘Yat Sigortaları’ (Nisan 2001) (40) Reasürör 4

Yazıcıoğlu E, ‘Deniz Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140

— *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (Gözden Geçirilmiş Onaltıncı Baskı, Filiz Kitabevi 2020) (Kender Çetingil)

Yeşilova Aras E, ‘Deniz Aracı İşletenin Sorumluluk Sigortası’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (editörler), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519

Yetiş Şamlı K, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021)



DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

DEHUKAMDER - Volume: 8 / Issue: 1 / Year: 2025, pp. 105-190

-Çeviri / Translation-

THE SCOPE OF COMPULSORY INSURANCE FOR YACHTS ACCORDING TO ARTICLE 1259 OF THE TURKISH COMMERCIAL CODE*

*TÜRK TİCARET KANUNU'NUN 1259. MADDESİ TAHTINDA YATLARDAN
SİGORTA ZORUNLULUĞUNUN KAPSAMI*

Asst. Prof. İlknur ULUĞ CİCİM**

Res. Asst. Muharrem ÖCAL***

* Research Article, Date of Submission: 20.02.2025 / Date of Acceptance: 05.05.2025.

The DOI Number: 10.64199/dehukamder.1643720.

Statements

Copyright Statement: All publication, printing, reproduction, and distribution rights of this article belong to DEHUKAMDER (Journal of the Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law).

The authors bear full scientific, ethical, and legal responsibility for the content of the article.

Ethical Statement: The author(s) declare that this study/article was prepared in accordance with ethical principles and rules.

Contributions: The author(s) declare that the contributions to this study/article are as follows:

Asst. Prof. İlknur ULUĞ CİCİM – 50%

Res. Asst. Muharrem ÖCAL – 50%

Conflict of Interest Statement: The author(s) declare that there is no conflict of interest in the preparation of this study/article.

Funding and Acknowledgements (if any): None

** Faculty Member, Department of Maritime Law, Faculty of Law, Akdeniz University (ilknurulug@akdeniz.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-5419-8302).

*** Research Assistant, Department of Commercial Law, Faculty of Law, Süleyman Demirel University (muharremocal@sdu.edu.tr) (ORCID: 0000-0002-6540-9494).



ABSTRACT

As a result of the amendments to the Tourism Incentives Code¹ (TIC) on 18.07.2021, there is no doubt that Article 1259 of the Turkish Commercial Code² (TCC) regarding compulsory insurance can also be applied to yachts and other marine tourism vehicles. On the other hand, in practice there is hesitation about the scope of the compulsory liability insurance to which marine tourism vehicles are subject. The reason for the hesitation in practice is the unclear and contradictory provisions in the legislation and the regulations on the scope of compulsory liability insurance for marine vehicles, which have been issued in violation of the legal system for about ten years. In this study, the provisions of the legislation applicable to yachts are evaluated in accordance with Article 29/5 of the TIC, Article 1259 of the TCC and the basic principle regarding the establishment of compulsory insurance.

Keywords: •Yacht •Marine Tourism Vehicle •Compulsory Insurance •Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance

ÖZ

Turizmi Teşvik Kanunu (TurzTeşvK) m. 29’da 18.07.2021 tarihinde yapılan değişiklikler neticesinde, sigorta zorunluluğuna dair Türk Ticaret Kanunu (TTK) m. 1259’un yatlar ve diğer deniz turizmi araçları hakkında da uygulanabileceği konusunda şüphe kalmamıştır. Buna karşılık, deniz turizmi araçlarının tâbi olduğu zorunlu sorumluluk sigortasının kapsamı hususunda uygulamada tereddütler bulunmaktadır. Uygulamadaki tereddütlerin sebebi, deniz araçları zorunlu mali sorumluluk sigortasının kapsamı hakkında, yaklaşık on senedir, hukuk sistemine aykırı şekilde yapılan düzenlemeler ile mevzuattaki belirsiz ve çelişik hükümlerdir. Bu çalışmada TurzTeşvK m. 29/5, TTK m. 1259 ve zorunlu sigortanın ihdas edilmesine ilişkin temel ilke uyarınca, yatlara tatbik edilebilecek mevzuat hükümleri değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: •Yat •Deniz Turizm Aracı •Zorunlu Sigorta •Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

INTRODUCTION

In our beautiful country, which is surrounded by seas on three sides, the bays located particularly along the Aegean and Mediterranean coasts are ideal and internationally attractive for yachting and other marine tourism activities due to their geographical structure—open to wind yet sheltered from waves—as well as their natural and historical beauty, crystal-clear waters, and lush coastlines³.

¹ Tourism Incentives Code, Law No. (LN): 2634, Date of Adoption (DA): 12.03.1982, Official Gazette: 16.03.1982/17635.

² Turkish Commercial Code, LN: 6102, DA: 13.01.2011, Date of Entry into Force (EF): 01.07.2012, Official Gazette: 14.02.2011/27846.

³ Indeed, revenues from maritime tourism account for approximately 20% of overall tourism income. See: Çetin Polat, Fevzi Bitiktaş and Abdullah Açık, ‘Türkiye’de Yat ve Kruvaziyer

Nevertheless, the legislation concerning yachts and the insurance applicable to them contains ambiguous and contradictory provisions. Due to the confusion in the legislation, the compulsory insurance prescribed under Article 1259 of the Turkish Commercial Code (TCC) could not be applied to yachts and other marine tourism vehicles for nearly ten years following its enactment. This study aims to highlight the issues arising or potentially arising from the ambiguous and contradictory points in the legislation regarding the application of the compulsory insurance set forth in Article 1259 of the TCC to yachts, and to offer possible solutions. For this purpose, the relevant provisions of the TCC and the Tourism Incentives Code (TIC) will be examined in detail. In conducting this evaluation, the 2002 Athens Convention⁴—which forms the basis of the TCC provisions on the carriage of passengers by sea—as well as scholarly opinions will be taken into consideration.

I. DEFINITION OF THE CONCEPT OF YATCH AND MARINE TOURISIM VESSELS

1. Definition

Defining the concept of a yacht and distinguishing between private and merchant yachts is of particular importance for this study. This is because numerous legal instruments include provisions that refer to the concept of a yacht. Among these are the Turkish Commercial Code (TCC), the Tourism Incentives Code (TIC), the Turkish International Ship Registry Code⁵ (TISRC), the Act of Fees⁶ (AF), the Ship Health Dues Act⁷, the Value Added Tax Act⁸, the Marine Tourism

Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği' (2022) 3(2) Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi 76, 76; Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), 'Sunuş', *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) VII, VII.

⁴ *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 2002.

⁵ Turkish International Ship Registry Code, LN: 4490, DA: 16.12.1999, Official Gazette: 21.12.1999/23913.

⁶ Act of Fees, LN: 492, DA: 02.07.1964, Official Gazette: 17.07.1964/11756.

⁷ Ship Health Dues Act, LN: 2548, DA: 06.11.1981, Official Gazette: 10.11.1981/17510.

⁸ Value Added Tax Act, LN: 3065, DA: 25.10.1984, Official Gazette: 01.11.1984/18563.



Regulation⁹ (MTR), the Regulation on the Turkish International Ship Registry¹⁰ (RTISR), the Regulation on Sportive Activities for Tourism Purposes¹¹, the Ports Regulation¹² (PR), the Technical Regulation on Ships¹³ (TRS), the Regulation on Shipyards, Boat Building and Hauling Facilities¹⁴, the Regulation on the Equipment of Private Boats and the Qualifications of Persons Operating Private Boats¹⁵ (REPBQPOPB), and the Communiqué on the Implementation of the Marine Tourism Regulation¹⁶ (CIMTR), all of which contain provisions relating to yachts¹⁷. In this study, the legal status of yachts subject to compulsory insurance will be evaluated in light of the provisions of the TCC, TIC, and MTR, as well as other relevant legislation. However, in defining the term “yacht,” all definitions identified in the relevant legislation will be taken into account, and it will be examined whether yachts qualify as marine tourism vehicles¹⁸.

Pursuant to Article 3/1(i) of the TIC, which defines marine tourism vehicles, yachts are classified into two categories: “*private yachts owned by natural and legal persons engaged in tourism activities for sightseeing, sports, and recreational purposes in marine and inland waters*” and “*merchant yachts that hold documents issued by the Ministry of Transport and Infrastructure as a basis for their commercial activity.*”; however, the TIC does not provide an explicit definition of the term “yacht.”¹⁹ In contrast, Article 23/1 of the MTR, which was

⁹ Published in the Official Gazette on 24.07.2009/27298. The MTR was prepared based on TIC Art. 37/1-A-4. The Yacht Tourism Regulation, which was based on the Council of Ministers Decision dated 08.06.1983 and numbered 83/6708 and published in the Official Gazette dated 04.08.1983 and numbered 18125, was repealed pursuant to MTR Art. 60.

¹⁰ Official Gazatte 23.06.2000/24088.

¹¹ Official Gazette 23.02.2011/27855.

¹² Official Gazette 30.10.2012/28453.

¹³ Official Gazette 17.11.2009/27409.

¹⁴ Official Gazette 28.06.2015/29400.

¹⁵ Official Gazette 18.01.2023/32077.

¹⁶ Official Gazette 10.06.2023/32217.

¹⁷ In the literature, it is stated that there is a legislative complexity regarding the definition of yachts and that, to the extent possible, this fragmented legislation should be consolidated and simplified under a single framework. See: Şebnem Akipek Öcal, ‘Yat Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçınar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 351, 360.

¹⁸ For further information on the legal regulations applicable to yachts, see: Hacı Kara, *Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi* (Adalet Yayınevi 2023) 27–41 (Yat).

¹⁹ According to Art. 13 of the *Law on Amendments to the Law on Intellectual and Artistic Works, the Law on Travel Agencies and the Association of Travel Agencies, the Tourism Incentives Code, and Certain Other Laws* (LN: 5571, DA: 28.12.2006, Official Gazette:

issued based on Article 37/1-A-4 of the TIC, contains a clear definition of the term. In addition, Article 21/3 of the MTR sets forth the qualifications required for yachts to be certified by the Ministry. According to Article 23/1 of the MTR, a yacht is defined as:

“a marine vehicle suitable for use in marine tourism for sightseeing, sports, and recreational purposes, carrying no more than twelve **passengers**²⁰, not classified as a cargo, passenger, or fishing vessel, and equipped with cabins, a toilet, and a kitchen. Marine tourism vehicles that are limited to a 100-nautical-mile range during cabotage voyages and do not travel more than 20 nautical miles from the nearest shore, carry no more than thirty-six **passengers**, and are indicated as yachts on their tonnage certificate are also included in this definition. Marine tourism vehicles registered as traditionally built wooden vessels or as passenger vessels carrying more than twelve **passengers** may also be certified as yachts, provided they are constructed in the form of a yacht.”

According to Article 2/1(b) of the TISRC, a yacht is defined as²¹;

13.01.2007/26402), a definition of the term “yacht” was included under TIC Art. 3/1-i-1. However, this definition was repealed through the amendment made by Art. 1 of the *Law on Amendments to the Tourism Incentives Code and Certain Other Laws* (TIC Amendment Law – TICAL) (LN: 7334, DA: 18.07.2021, Official Gazette: 28.07.2021/31551).

²⁰ Pursuant to Article 17(1) of Presidential Decree No. 6229 (PD) (Official Gazette: 19.10.2022/31988), the term “yachter” used in MTR Art. 23 was amended to “passenger”. Additionally, Article 30 of PD No. 6229 amended the phrase “*Turkish and foreign-flagged, number of yachters*” in MTR Art. 34(1) to “*Turkish-flagged, number of passengers*” and replaced “*chartering yachters*” with “*charterers*.” Furthermore, Article 41 of the same PD amended the phrase “*arriving with yacht and without a Ministry certificate*” in MTR Art. 47(4) to “*arriving with a passenger*”. On the other hand, under MTR Art. 4(1)-(ö), “yachter” is defined as “*persons on board private yachts for the purposes of recreation, sport, and leisure, excluding crew and other service personnel.*” The term “yachter” is also used in MTR Arts. 4(1)-(ğ), 5(3), 9(1), and 47(3). According to MTR Art. 4(1)-(p), “passenger” is defined as “*individuals who receive recreational, entertainment, and sporting services on a commercially operated marine tourism vehicle for a fee, excluding the crew, other service personnel, owners, operators, or their representatives.*” In light of these provisions of the MTR, although there are some ambiguities in relation to MTR Arts. 5(3) and 9(1), it can generally be concluded that the term “yachter” is used for individuals on board private yachts for recreational, sporting, or leisure purposes, excluding crew and service personnel; whereas the term “passenger” is used for individuals on board merchant yachts for the same purposes, excluding crew, service personnel, operators, and their representatives.

²¹ For registration with the TISR, the activities of “recreation” or “sport” must be carried out in exchange for *economic benefit*. Yachts used for “recreation” or “sport” as listed under TCC Art. 935/2(a) are not eligible for registration with the TISR. See: Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2017) 685 (Deniz Ticareti). In other words, for a yacht to be registered in the TISR, it must be used for commercial purposes. See: Kübra Yetiş



“a marine vehicle built in the form of a yacht, used for sightseeing and sports purposes, carrying no more than thirty-six **yachters**²², not classified as a cargo or passenger ship, recorded in the inventory of a tourism company, and indicated as a ‘**Merchant Yacht**’ in the tonnage certificate.”

The definition provided in Article 4/1(b) of the RTISR largely reiterates the definition in Article 2/1(b) of the TISRC.

According to Article 4/1(z-nn) TRS, a merchant yacht is defined as “a vessel used commercially for sightseeing and sports purposes, which is not classified as a cargo, passenger, or fishing vessel.” Furthermore, pursuant to Article 32/1(b) of the TRS, “the **passenger** capacity on merchant yachts is determined according to the following criteria: 1) Except for port voyages, the **passenger** capacity of merchant yachts is equal to the number of beds in the cabins. 2) The maximum number of **passengers** on merchant yachts is thirty-six.” Article 15/3 of the TRS states that:

“vessels with a merchant yacht classification that have historical significance, are built in a particular type using traditional methods, and can accommodate no more than thirty-six people in their cabins may operate within the near-coastal voyage area, based on the seasonal maritime and weather conditions of the area of navigation, the nature, proximity, or short duration of the voyage, and provided that there are vessels of the same class from other countries operating under the same conditions, based on the principle of reciprocity.”

Yachts qualify as ships under Article 931/1 of the TCC. This is because yachts fulfill their designated purpose (sightseeing, recreation, sports) through movement on water, are capable of floating, and are not considered too small under maritime custom²³. In addition, pursuant to Article 935/2(a) of the TCC, the Parts titled “*Master*,” “*Maritime Liens*,” “*Ship*,” and “*Special Provisions relating to Compulsory Enforcement*,” the Sections titled “*Collision*” and “*Salvage*,” the provisions on limitation of liability for maritime claims, and

Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021) 29. For the concept of commercial use, see: Fevzi Topsoy, ‘Özel Teknelerin Ticari Amaçla Kullanılması Yasağı ve Hukuki Sonuçları’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 75, 84–87.

²² According to RTISR Art. 4(1)(c), the term “yachters” refers to a *passenger other than merchant yacht personnel*.

²³ Samim Ünan and Melisa Konfidan, ‘Yat Sigortası Sözleşmelerine ve Enstitü Yat Klozlarının Bazı Maddelerine İlişkin Değerlendirmeler’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 11, 12.



Article 1062 regarding the liability of the shipowner for the fault of seafarers also apply to ships such as yachts that are exclusively designated for sightseeing, recreational, or sports purposes. As can be understood from Article 935/2(a), yachts are considered ships under the TCC for the application of certain provisions²⁴. However, the TCC does not provide an explicit definition of the term “yacht” in any of its provisions.

According to one doctrinal definition, a yacht is a *marine vehicle, either motorized or sail-powered, used for sightseeing, recreation, or sports purposes*²⁵. In another definition in the literature, in addition to the elements in the first definition, the characteristics of being *generally lightweight and relatively small* are included, and the term “*marine vehicle*” is replaced with the term “*boat*²⁶.” A third doctrinal definition largely overlaps with the second, but instead of “*marine vehicle*,” it uses the term “*passenger ship*²⁷.” According to yet another definition in the literature, a yacht is described as a *marine vehicle constructed for personal use, intended for recreational and sightseeing purposes, and smaller than passenger and cargo ships*²⁸.

As can be seen, there are similar yet distinct definitions of the term “yacht” in national legislation and doctrine. In this study, the definition provided in Article 23/1 of the MTR is taken as the basis for the assessments made. This is because among the definitions provided in legislation and doctrine, the one found in Article 23/1 of the MTR is the most recent and comprehensive.

2. Difference Between Private and Merchant Yacht

As can be seen from the provisions of the TIC, the MTR, the TISRC, the RTISR, and the TRS, yachts are classified as *merchant yachts and private yachts*²⁹. This

²⁴ Ünán and Konfidan, 12-13.

²⁵ Rojin Özcan, ‘Yat Satış Sözleşmesi’ (Master’s Thesis, Istanbul University Institute of Social Sciences, Private Law Department 2023) 7.

²⁶ Mehmet Yazıcı, ‘Yat Sigortaları’ (April 2001) (40) Reasürör 4, 4; Erhan Gezginci, Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası (Master’s Thesis, Istanbul University Institute of Marine Sciences and Management, Department of Maritime Business Administration 2012) 13.

²⁷ Kara, *Yat*, 57.

²⁸ Barış Erkan Çelebi, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Publishing 2021) 32.

²⁹ In the literature, it is also observed that a classification is made between *merchant yachts and private boats*. See: Ceyda Süral Efeçinar, “Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi”, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and



classification is highly significant for the purposes of this study. Indeed, the distinction between commercial and private yachts plays a critical role in determining the applicable provisions for yachts subject to compulsory liability insurance for marine vehicles³⁰.

Articles 2/1-b of the TISRC, 4/1-b of the RTISR, and Articles 4/1-z-nn and 32/1-b of the TRS contain regulations that delineate the scope of the concept of merchant yacht. However, no provision directly defining the concept of private yacht can be identified in the legislation. On the other hand, the definition of private boat provided in Article 4/1-d of the REPBQPOPB may be taken into account in outlining the scope of the term private yacht³¹. This is because, as understood from Article 5/2 of the REPBQPOPB, private yachts with a hull length (LH) not exceeding 24 meters fall within the scope of the REPBQPOPB. According to Article 4/1-d of the REPBQPOPB, a private boat is defined as³²:

“a boat used exclusively for non-commercial purposes such as cruising, recreation, sports, and amateur fishing, with a hull length (LH) between 2.5 meters (inclusive) and 24 meters (inclusive) when measured according to national standards, and which is registered in the home port log or ship registry and issued a home port log license or a ship registry certificate.”

Furthermore, Article 17 of the REPBQPOPB stipulates that private boats may not be used for commercial purposes under any circumstances³³.

As is evident from both the letter of the terms merchant yacht and private yacht as well as the relevant legislative provisions, the key point of distinction between private and merchant yachts lies in whether the yacht is used for *commercial purposes*. In the legal literature, the phrase “commercial purpose” as used in the REPBQPOPB has been examined, and it has been observed that this phrase appears only once in the TCC, specifically in Article 56/4; however, similar yet not identical expressions such as *the purpose of profit-making, the objective of generating income, and the aim of obtaining economic benefit* are used

Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143, 148–150.

³⁰ See also: 2. Assessment of the Applicable Provisions.

³¹ Even if marine vehicles over 24 meters in length are not designated for the purpose of economic benefit, they are not considered private boats within the scope of the REPBQPOPB. See: Topsoy, 79–80

³² For evaluations and criticisms regarding the definition, see: Topsoy, 77–83.

³³ For evaluations and criticisms regarding the prohibition on commercial use, see: Topsoy, 84–93; Akipek Öcal, 360–361. For the legal consequences of the prohibition on commercial use, see: Topsoy, 93–95.

throughout the TCC³⁴. Given that yachts are considered ships within the meaning of TCC Article 931/1, the phrase *for the purpose of obtaining economic benefit* and the definition of a merchant ship found in TCC Article 931/2 should also be taken into account when distinguishing between commercial and private yachts. Therefore, the phrase *commercial purpose* in the REPBQPOPB should be interpreted as *for the purpose of obtaining economic benefit*, and the phrase *commercially* in Article 4/1-z-nn of the TRS should likewise be read as *in accordance with the aim of obtaining economic benefit*. Indeed, such an interpretation is consistent with TCC Article 931/2.

In conclusion, any yacht that is designated for or in practice used for the purpose of obtaining economic benefit and meets the other requirements³⁵ set forth in the relevant legislation should be classified as a “*merchant yacht*” On the other hand, yachts that are not designated for or used in practice for such a purpose, and are instead intended for purposes such as leisure, sport, education, training, or scientific research, and which meet the other conditions³⁶ prescribed by legislation, should be regarded as “*private yachts*.” Accordingly, merchant yachts used in marine tourism must be classified as merchant ships for the purposes of the application of the TCC³⁷.

At this point, the following question must be addressed: In general, is it possible for a yacht that is not designated for the purpose of obtaining economic benefit on water to be classified as a merchant yacht if it is used incidentally in a profit-generating activity? The scholarly opinions on Article 931/2 of the TCC, which defines a merchant ship, shed light on the answer to this question. According to one view in the literature, the incidental or accidental use of a ship that is not a merchant ship in a profit-generating activity does not automatically result in its classification as a merchant ship, even for the duration of such activity³⁸. Another

³⁴ Topsoy, 84-87.

³⁵ For instance, pursuant to TISRC Art. 2(1)(b) and RTISR Art. 4(1)(b), requirements such as being registered in the inventory of a tourism company or being designated as a “merchant yacht” in the tonnage certificate apply.

³⁶ For example, under REPBQPOPB Arts. 4(1)(d) and 5(2), there is a requirement that the vessel must not exceed 24 meters in length.

³⁷ Atamer, *Deniz Ticareti*, 685; Nuh Celal Günay, ‘Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi’, in Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri (Vedat Kitapçılık 2023)* 373, 378–379.

³⁸ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019) 36.



view, which we also support, interprets the phrase “*actually used for this purpose*” in TCC Article 931/2 to mean that, if a ship not designated for the purpose of obtaining economic benefit is used incidentally in a profit-generating activity, it should be regarded as a merchant ship for that particular voyage³⁹. Therefore, in our opinion, if a yacht not designated for the purpose of obtaining economic benefit on water is used incidentally⁴⁰ in a profit-generating activity, it should be classified as a merchant yacht.

II. THE SCOPE OF THE PROVISIONS OF THE TCC ON CONTRACTS OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA AND THE COMPULSORY INSURANCE UNDER ARTICLE 1259 OF THE TCC

1. Scope of the Provisions of the Fifth Section

According to the definition provided in Article 1247(1) of the TCC, “*a contract of carriage of passengers by sea means a contract made by or on behalf of a carrier*”⁴¹ for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and their luggage, as the case may be”⁴². Pursuant to Article 1247(2) of the TCC, the

³⁹ Tahir Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995) 39; Tahir Çağa and Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009) 51–52; Rayegân Kender and Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2010) 37; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I–II* (Filiz Kitabevi 2019) 20; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku – Revised 16th Edition* (Filiz Kitabevi 2020) 52 (Kender-Çetingil); Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020) 52; İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) 64–65 (*Deniz Ticareti*).

⁴⁰ In the literature, it is noted that under the TCC, there is uncertainty as to whether the registration of a yacht in the National Ship Registry is mandatory solely for the purpose of undertaking a single voyage, in cases where the yacht is not designated for economic benefit but is incidentally used in a revenue-generating activity and has a gross tonnage exceeding eighteen tons. See: Atamer, *Deniz Ticareti*, 680–681.

⁴¹ In the literature, it is stated that the phrase “*on behalf of a carrier*” in TCC Art. 1247(1) is not legally appropriate. See: Ergon Çetingil, Rayegân Kender, Samim Ünân and Emine Yazıcıoğlu, ‘TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, *Deniz Hukuku Dergisi Special Issue – Evaluations on the Draft Turkish Commercial Code (Yaylacık Matbaası, January 2006)* 1, 208. The reason is that the status of carrier is contractual, and only a person who is party to a binding contract qualifies as a carrier in relation to that contract. A person is not automatically bound by a contract merely because it was made on “*their behalf*”. If the person on whose behalf the contract is made has not granted authority to the contracting party, they cannot be held liable for the obligations arising from the contract and do not acquire the status of a carrier. See: Çetingil, Kender, Ünân and Yazıcıoğlu, 209.

⁴² As understood from the preamble of TCC Article 1247, Article 1(2) of the AC constitutes the source of TCC Article 1247(1).

provisions of the Fifth Section⁴³ also apply to⁴⁴ “*commercial contracts of carriage of passengers*” concluded by the State or other public legal entities; however, under Article 1247(3) of the TCC, the provisions of the Fifth Section do not apply to carriage of passengers by air-cushion vehicles⁴⁵.

Whether the carriage must be performed for fare in order to qualify as a contract of carriage of passengers by sea is not clear from the letter of Article 1247 of the TCC. In the preamble of Article 1247, it is stated that the sources of this provision are Articles 1(2), 1(3), and 21 of the Athens Convention (AC), and that although initially it was considered to include the element of fare in the definition under Article 1247(1), this idea was abandoned in order to ensure consistency with the source provisions. However, the preamble of Article 1247 draws attention to the fact that the requirement of fare is implied from the express provision in Article 1247(2), which stipulates that the rules governing contracts of carriage of passengers shall apply only to commercial carriage of passenger operations conducted by the state or other public legal entities. Moreover, the same conclusion may also be reached by reference to Articles 1250(3), 1252(3), 1253, and 1258(1)(a) of the TCC, which explicitly regulate the carrier’s right to fare, and to Article 1254, which governs the right of retention as a means of securing claims for fare, as further emphasized in the preamble of Article 1247.

It does not appear possible to draw a definitive conclusion from the letter and preamble of Article 1247 of the TCC as to whether fare is a mandatory element in contracts of carriage of passengers by sea⁴⁶. Although the phrase “*commercial*

⁴³ In this study, the term “*Fifth Section*” refers to the Fifth Section titled “*Contract of Carriage of Passengers by Sea*” under the Fourth Part titled “*Maritime Contracts*” of the Fifth Book of the TCC, which is titled “*Maritime Law*”.

⁴⁴ As also stated in the preamble of TCC Art. 1247, AC Art. 21 constitutes the source of TCC Art. 1247(2). For criticisms regarding the drafting of AC Art. 21, see: İsmail Demir, 2002 *Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma* (Yetkin Yayınları 2020) 141–143 (*Yolcu Taşıma*).

⁴⁵ In the preamble of TCC Art. 1247, it is explained that AC Art. 1(3) introduces an exception for hovercraft, which are capable of travel on land as well, and that TCC Art. 1247(3) includes a similar exception in order to ensure consistency with the AC.

⁴⁶ When interpreting statutory provisions, under Article 1(1) of the Turkish Civil Code (TCCiv), the letter of the provision should first be examined and the essence of the law should be identified. Thereafter, among the outcomes derived from the interpretation of the provision’s letter, the one most consistent with the essence of the law should be adopted. See: M. Kemal Oğuzman and Nami Barlas, *Medeni Hukuk* (28th edn, On İki Levha Yayıncılık 2022) 66–67 (2022). Accordingly, in determining the essence of TCC Article 1247, attention should be paid to its placement within the systematic structure of the TCC, its relationship with other



contracts of carriage of passengers” in Article 1247(2) and the third and fourth sentences of the preamble of Article 1247 may lead to the conclusion that fare is a necessary element, the absence of any express reference to fare in the definition provided under Article 1247, as well as the content of the first two sentences of the preamble, could support the opposite view. This ambiguity⁴⁷, particularly stemming from the preamble of Article 1247 and the letter of Article 1247(2), has led to differing views in the doctrine⁴⁸. In our opinion, fare should not be regarded as a mandatory element for the existence of a contract of carriage of passengers by sea⁴⁹. This is mainly because, although the inclusion of fare in the

provisions of the TCC, its purpose, and the travaux préparatoires. See: Oğuzman and Barlas, 2022, 68–73; Mustafa Dural and Suat Sarı, *Türk Özel Hukuku – Volume I – Fundamental Concepts and Preliminary Provisions of the Civil Code* (Reprint of 8th edn as 9th edn, Filiz Kitabevi 2014) 128–129. Moreover, the examination of the provision’s preamble and the evaluation of its source are also significant in determining the essence of TCC Article 1247. See: Turkish Court of Cassation, Grand Chamber of Civil Assemblies (Yargıtay İBKG), 18.11.1945, Case No. 1945/13, Decision No. 1945/15 (Kazancı Case Law Database, accessed 20.12.2024); Atamer, *Deniz Ticareti*, 553–562; Oğuzman and Barlas, 2022, 73; Dural and Sarı, 129. For these reasons, the provisions of the AC have also been taken into account when evaluating TCC Article 1247.

⁴⁷ In the literature, it is argued that the preamble behind TCC Article 1247 is flawed and contrary to the principles underpinning the travaux préparatoires of the TCC. See: Kerim Atamer, ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (June 2008) 24(3) *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* (BATİDER) 103, 150 (*Yolcu Taşıma*); Melda Taşkın, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 50; Demir, *Yolcu Taşıma*, 144.

⁴⁸ Since Article 21 of the AC constitutes the source of TCC Article 1247(2), in this section, the classification of scholarly views also takes into account the authors’ approach to the element of fare under the AC. For views arguing that fare is not a mandatory element, see: Atamer, *Yolcu Taşıma*, 149; Salih Önder, ‘1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, in *Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan Volume II* (Turhan Yayınevi 2010) 1537, 1547–1549; Taşkın, 36 and 50; Güneş Karol Işıklar, 2002 *Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha Yayıncılık 2018) 109 (*Sigorta*); Yazıcıoğlu, *Kender–Çetingil*, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124–127 and 136–145. For views suggesting that fare is not generally a mandatory element under the AC, but is required in commercial carriage agreements made by the State or other public legal entities within the scope of TCC Article 1247(2), see: İlknur Uluğ Cicim, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* (MÜHF HAD) 525, 528; İlknur Uluğ Cicim and Yunus Alhan, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (February 2017) (15)170 *Legal Hukuk Dergisi* (LHD) 523, 528–529. For the view that fare should be considered a mandatory element under the AC based on the implications of Article 21, see: Mertol Can, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001) 20.

⁴⁹ Atamer, *Yolcu Taşıma*, 149; Önder, 1547–1549; Taşkın, 36 and 50; Uluğ Cicim and Alhan, 528–529; Işıklar, *Sigorta*, 109; Yazıcıoğlu, *Kender–Çetingil*, 433; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124–127 and 136–145.

definition was considered during the travaux préparatoires of both the TCC and the AC, the absence of such an element in the definition under both Article 1247(1) of the TCC and Article 1(2) of the AC strongly supports this interpretation. Furthermore, Articles 1250(3), 1252(3), 1253, and 1258(1)(a) of the TCC, which address the carrier's right to fare, should be understood as provisions regulating the possibility that the parties may have agreed on a fare in the contract⁵⁰. Indeed, the fact that Articles 1248 to 1249 of the TCC, which define the terms “carrier,” “performing carrier,” and “passenger,” as well as Articles 1251 to 1253, which govern the passenger's obligations, do not mention fare, and that, unlike other parts⁵¹ of the TCC dealing with contracts of carriage, the Fifth Section contains no express provision stating that carriage must be performed for a fare, supports this conclusion. Additionally, the phrase in Article 1247(2) of the TCC — “the provisions of this Section shall also apply to commercial contracts of carriage of passengers made by the State and other public legal entities” — should be understood as a provision intended to exclude purely public service passenger transport operations from the scope of the Fifth Section⁵².

Another important issue that cannot be clearly inferred from the letter and preamble of Article 1247 of the TCC, but is of great significance for the purposes of this study, is whether the carriage activity must be performed by a merchant ship—or, in other words, whether it must qualify as commercial carriage—for the provisions of the Fifth Section to be applicable. On this point, differing views exist in the doctrine⁵³. The core of this divergence lies in the fact that Article 935(2) of the TCC, which governs the provisions applicable to vessels that do not qualify as merchant ships, does not list the provisions of the Fifth Section concerning contracts for the carriage of passengers by sea. Furthermore, scholarly discussions regarding whether fare is a mandatory element and various

⁵⁰ It is argued that if fare were deemed a mandatory element, legal provisions governing passenger carriage would not apply to unpaid services such as transportation provided during public holidays, thereby rendering the protective mechanisms intended for passengers ineffective. See: Atamer, *Yolcu Taşıma*, 148.

⁵¹ In TCC Articles 850 and 1138, it is explicitly stated that carriage is to be performed in return for freight.

⁵² Demir, *Yolcu Taşıma*, 126 ve 141-143.

⁵³ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 150; Taşkın, 50-51; Işıklar, *Sigorta*, 114-116; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127.



interpretations of Article 1247(2) of the TCC constitute additional sources of these differences of opinion.

According to one view in the doctrine, for the provisions of the Fifth Section to apply, carriage of passenger by sea must necessarily be performed by a merchant ship⁵⁴. In other words, carriage operations that are not of a commercial character should not fall within the scope of the Fifth Section⁵⁵. Proponents of this view argue that the issue of whether a vessel qualifies as a merchant ship and the issue of whether fare is a necessary element in contracts of carriage of passengers by sea should be evaluated independently⁵⁶. Accordingly, the provisions of the Fifth Section should apply to carriage of passenger conducted by a merchant ship, regardless of whether the carriage is performed for fare or free of fare⁵⁷; however, carriage performed free of fare by a vessel that does not qualify as a merchant ship should be excluded from the scope of the Fifth Section⁵⁸. The principal basis for this view is that the Fifth Section is not referenced in Article 935(2) of the TCC, and that the provisions of the Fifth Section do not comprise “*any provisions of the Code to the contrary*” within the meaning of Article 935(1)⁵⁹. According to this view, the absence of fare in the definition provided in Article 1247(1), or the phrase “*commercial contract of carriage*” in Article 1247(2), does not provide sufficient clarity to justify the conclusion that non-merchant ships are subject to the maritime law provisions of the TCC⁶⁰.

According to another view in the doctrine⁶¹, however, the provisions of the Fifth Section should also apply to passenger carriage by sea that is not of a commercial character, or in other words, that is carried out by a ship which does not qualify as a merchant ship. The fact that Article 1247 of the TCC does not stipulate fare as a mandatory element is considered to “*any provisions of the Code to the*

⁵⁴ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124-127. See also: Demir, *Yolcu Taşıma*, 131-132; Demir, *Deniz Ticareti*, 369.

⁵⁵ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁶ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁵⁷ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124. In the literature, it is rightly emphasized that, in the operation of a merchant ship, fare may not be requested from passengers for various reasons, and that a vessel designated for the purpose of generating economic benefit at sea does not lose its status as a merchant ship merely because it temporarily carries passengers free of fare. See: Taşkın, 51; Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 126.

⁵⁸ Taşkın, 51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 124.

⁵⁹ Taşkın, 50-51; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.

⁶⁰ Demir, *Yolcu Taşıma*, 125-126.

⁶¹ Atamer, ‘*Yolcu Taşıma*’, 150.



contrary” under Article 935(1) of the TCC; therefore, the provisions of the TCC concerning carriage of passengers by sea should apply equally to carriage conducted free of fare⁶². According to this view, when a ship—regardless of its type—is used by the State or another public legal entity for the purpose of obtaining economic benefit, that ship shall be deemed a merchant ship pursuant to Article 931(2) of the TCC and shall accordingly be subject to the provisions of the TCC on maritime law under Article 935(1)⁶³. Consequently, if it is argued that contracts for the carriage of passengers only cover commercial carriage, Article 1247(2) of the TCC would lose its legal significance⁶⁴. According to this interpretation, the existence of Article 1247(2) in the TCC indicates that the legislature intended to exclude non-commercial carriage performed by the State or other public legal entities from the general rule that the provisions of the Fifth Section apply to all types of carriage⁶⁵.

Although it appears possible to conclude, based on Article 935 of the TCC and the first view outlined above, that the ship used in the carriage must qualify as a merchant ship, it is equally possible to reach the opposite conclusion based on the existence of Article 1247(2) in the TCC and in line with the second view described earlier. Therefore, in determining the true intent of the law, it is necessary to examine the preamble behind these provisions as well as the relevant source provisions⁶⁶. Since the preamble of Article 935 of the TCC does not contain any statement that would support a preference for either of these two views, and the vague letter in the preamble of Article 1247 of the TCC fails to provide a clear answer, the interpretation must rely on the content of the source provision. Indeed, pursuant to the General Assembly on the Unification of Judgments decisions⁶⁷ of the Court of Cassation, where a provision has been

⁶² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 150.

⁶³ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 136; Işıklar, *Sigorta*, 114.

⁶⁴ Indeed, since the provisions on passenger carriage contracts are not listed under TCC Article 935(2)(b), ships owned by the State or other public legal entities that are not considered merchant ships would not have fallen under the maritime commercial provisions of the TCC, even in the absence of TCC Article 1247(2). See: Atamer, *Yolcu Taşıma*, 136; Işıklar, *Sigorta*, 114–115.

⁶⁵ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 136; Işıklar, *Sigorta*, 115.

⁶⁶ Atamer, *Deniz Ticareti*, 553–562; Oğuzman ve Barlas, 2022, 73; Dural ve Sarı, 129.

⁶⁷ Turkish Court of Cassation, General Assembly on the Unification of Judgments (Yargıtay İBĞK), 18.11.1945, Case No. 1945/13, Decision No. 1945/15 (Kazancı Case Law Database, Accessed: 22.12.2024); Yargıtay İBĞK, 20.9.1950, Case No. 1950/4, Decision No. 1950/10 (Kazancı Case Law Database, Accessed: 22.12.2024); Yargıtay İBĞK, 16.3.1955, Case No.



translated from a foreign source, its interpretation should be guided by the source text⁶⁸. Upon examining the relevant provisions of the AC, it is observed that Article 1(3) defines the term ship in a broad manner; that Article 1(2) does not require fare as a mandatory element of a contract for the carriage of passengers; and that Article 21 excludes from its scope only those non-commercial carriage operations performed by public authorities. However, there is no provision requiring that the carriage be performed by a merchant ship or that carriage not excluded under the exception for public authorities must necessarily be of a commercial character. Furthermore, considering that Türkiye is a party to the AC and that the AC has recently entered into force for Türkiye⁶⁹, it is considered beneficial to interpret the TCC in harmony with its source.

As a result, in our view, except for the exception set forth under Article 1247(2) of the TCC, all carriage operations falling within the scope of a contract for the carriage of passengers by sea should be governed by the provisions of the Fifth Section, regardless of whether they are of a commercial character or performed by a merchant ship. Indeed, all such operations, with the exception of the one regulated under Article 21 of the AC, fall within the scope of the AC, irrespective of whether they are commercial or conducted by a merchant ship⁷⁰. Nonetheless, it should be acknowledged that the view pointing out that the letter and preamble of the TCC are insufficiently clear to justify the application of the Fifth Section to non-commercial carriage is valid. For instance, we suspect that the reason why the *General Conditions of the Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance (GCMVCLI)*⁷¹, dated 13.08.2014, define the insured marine vehicles as

1954/26, Decision No. 1955/4 (Kazancı Case Law Database, Accessed: 22.12.2024). For more decisions, see: Atamer, *Deniz Ticareti*, 558–559.

⁶⁸ For this reason, any translation errors in the source provision must be corrected in accordance with the original, and in general, the will of the legislator, case law, and scholarly commentary relating to the source should be taken into consideration when interpreting the provision. See: Atamer, *Deniz Ticareti*, 559. This principle of interpretation is binding under Article 45(5) of the Court of Cassation Law (LN. 2797, DA: 04.02.1983, Official Gazette: 08.02.1983/17953).

⁶⁹ For an overview of the process, see: Güneş Karol Işıklar, “Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesi’ne Taraf Olması”, *turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf*, accessed: 07.12.2024.

⁷⁰ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 149-150; Taşkın, 35-36; Demir, *Yolcu Taşıma*, 139.

⁷¹ For the process of the entry into force of the GCMVCLI, see: Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023) 79–80. See also: 1. Development of the Legislative Framework, pp. 16 ff. In the literature, it has been stated that a provision indicating the repeal of the former General Conditions of the Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance (FGCMVCLI) upon the entry into force of the GCMVCLI should have been explicitly included in the final provisions of the latter. See: Duygu Demirel, “The Scope of the Compulsory Financial Liability Insurance for Marine Vehicles under TCC

“*carriage of passenger for commercial purpose*” stems from the ambiguity in the TCC, leading to the mistaken belief that the Fifth Section does not apply to non-commercial carriage. Therefore, in order to eliminate any potential uncertainties regarding the applicability of the Fifth Section to non-commercial passenger carriage, the TCC should include a clear and explicit provision on this matter⁷².

2. Compulsory Insurance

Pursuant to the first sentence of Article 1259(1) of the TCC,

“When passengers are carried on board a ship that is licensed to carry more than twelve passengers, all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage shall maintain insurance to cover liability in respect of the death of and personal injury to passengers.”

According to the second sentence of Article 1259(1), the minimum limit of compulsory insurance *per passenger*⁷³ *on each accident* may not be less than 250,000 SDRs if the carriage is performed by a ship licensed to engage in international voyages, and 100,000 SDRs if the carriage is performed by a ship not licensed for international voyages. Article 1259(2) of the TCC stipulates that

Article 1259” (2017) 5(177) LHD 4379, 4390–4391; Işıklar, *Sigorta*, 128–129; Konfidan, 79–80. Regarding the suggestion that the GCMVCLI should more appropriately be titled “General Conditions of the Compulsory Liability Insurance for Commercial Passenger-Carrying Maritime and Inland Water Vessels”, see: Didem Algantürk Light, “An Assessment of the General Terms and Conditions of the Compulsory Financial Liability Insurance for Marine vehicles” (2014) 1(Special Issue) LHD – In Honour of Rona Aybay on the 55th Anniversary of His Academic Career 319, 322 (“General Terms and Conditions”).

⁷² In our opinion, it would be an appropriate solution to include the provisions of the Fifth Section in Article 935/2 of the Turkish Commercial Code (TCC). For a similar proposal, see: Işıklar, *Sigorta*, 115; Demir, *Yolcu Taşıma*, 125.

⁷³ The phrase “*per person (kişi başına)*” in the version of the TCC prior to the amendment of 09.07.2024 was rightly criticized in the literature, and it was stated that using the term “*passenger (yolcu)*” would be more appropriate. This is because insurance cover is provided only for individuals with the status of *passenger* and does not extend to every person on board. See: Atamer, “Yolcu Taşıma”, 155 and 212; Uluğ Cicim, 542; Melisa Sürücü, Cüneyt Süzal ve Kerim Atamer, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzal (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263, 277–279; Taşkın, 195; Uluğ Cicim ve Alhan, 560; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. As a matter of fact, the term *passenger* was included in Article 1259 of the TCC through the amendment introduced by Article 20 of Law No. 7519 (Official Gazette 09.07.2024/32597). Moreover, it is stated in practice that the reason for stipulating different liability limits for vessels licensed for international voyages and those not so licensed is due to the higher insurance premiums.



ships which do not meet the requirements of Article 1259(1) shall not be allowed to sail⁷⁴. It is understood from the preamble of Article 1259 of the TCC that the provisions of Articles 4bis(1) and 4bis(12) of the 2002 Protocol to the 1974 Athens Convention, which formed the consolidated 2002 Athens Convention (2002 AC), constitute the source of Article 1259⁷⁵; however, the provision set out under Article 4bis(1) of the AC, which allows for the provision of financial security in the form of a guarantee issued by a bank or similar financial institution as an alternative to insurance, was not deemed suitable for incorporation into Turkish law on the grounds that it would not be compatible with the system of compulsory insurance.

When the legislation concerning compulsory insurance for marine vehicles is examined, it becomes evident that there are numerous provisions regulating compulsory insurance⁷⁶. In contrast, within the legislation applicable to marine tourism vehicles, it is noteworthy that the only statutory provisions on compulsory insurance are Article 1259 of the TCC and Article 29(5) of the TIC. Considering that Article 29(5) of the TIC makes a direct reference to Article 1259 of the TCC, it must be accepted that Article 1259 of the TCC constitutes the governing provision with respect to the compulsory insurance applicable to marine tourism vehicles. Indeed, imposing an obligation to enter into a contract constitutes an interference with the freedom of contract, which is protected under Article 48 of the *Constitution of the Republic of Türkiye* (Constitution)⁷⁷. Therefore, such interference must be introduced by statute, pursuant to Article 13⁷⁸ of the Constitution and must be carried out in accordance with the public

⁷⁴ According to the provisions of the *PR*, port authorities are vested with the duty and authority to verify the existence and content of the compulsory liability insurance and, where necessary, to impose sanctions. It is also noted that the *Ministry of Transportation and Infrastructures of Türkiye* requires the submission of the compulsory liability insurance policy for marine vehicles before issuing a *seaworthiness certificate*.

⁷⁵ For the process leading to compulsory insurance under the 2002 AC, see: Demir, *Yolcu Taşıma*, 494–499. See also: S. Didem Algantürk, “Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler” (2003) VII(1-2) *Erzincan Binalı Yıldırım University Law Review* 581, 583–585; Demirel, 4386–4391; Işıklar, *Sigorta*, 121–130. For the implementation, see: Kerim Atamer, “2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi”, in Kerim Atamer and Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, Vol. I (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247, 247–262.

⁷⁶ See: 1. Development of the Legislative Framework. Assessment of the Applicable Provisions

⁷⁷ Constitution of the Republic of Türkiye, Law No: 2709, Date of Adoption: 18.10.1982, OG 09.11.1982/17863 (Reiterated).

⁷⁸ Ünán and Konfidan, 27; Hakan Bilgeç, “Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlanmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortaların Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi”



interest requirement set forth in Article 13 of the *Insurance Activities Act*⁷⁹ (IAA)⁸⁰. At this juncture, it is necessary to evaluate Article 13 of the IAA, which appears to allow the introduction of compulsory insurance by *presidential decree* (PD), in conjunction with Article 104(17) of the Constitution, which allows social and economic rights and duties to be regulated by PDs⁸¹. In the legal literature, it is argued that the notion of “*restriction*” goes beyond “*regulation*,” and that, under Article 13 of the Constitution, all fundamental rights and freedoms—without exception—may only be restricted by statute⁸². In this respect, it is rightly asserted that restrictions on the freedom of contract may only be deemed lawful if they are enacted through legislation⁸³. Accordingly, if any provision in legislation other than a statute introduces a compulsory insurance requirement, such provision may only be considered lawful to the extent that it merely reiterates or clarifies a statutory rule. Consequently, this fundamental principle must be observed when evaluating the insurance obligations applicable to yachts, and due to the reference in Article 29(5) of the TIC, Article 1259 of the TCC must be accepted as the governing provision, to the extent that it is applicable, with respect to the scope and limits of compulsory insurance. The assessments made in the remainder of this study are based on this fundamental principle.

(November 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959, 993–994.

⁷⁹ Insurance Activities Act, LN: 5684, DA: 03.06.2007, Official Gazette 14.06.2007/26552.

⁸⁰ Fatma Dilek Kabukçuoğlu Özer, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012) 180–181; Konfidan, 52.

⁸¹ In the literature, it is stated that Article 13 of the IAA is incompatible with the Constitution and involves an improper delegation of legislative authority. Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayıncılık 2016) 409 (Şerh).

⁸² Merih Omağ, “Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış”, *Zorunlu Sigortalar Paneli – 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7, 28–29; Ünan, *Şerh*, 409–411; Ecehan Yeşilova Aras, “Deniz Aracı İşletenin Sorumluluk Sigortası”, in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519, 531; Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 991–992. Bilgeç rightly emphasizes that the first sentence of Article 13/1 of the IAA should be amended as follows: “*In cases deemed necessary for public interest, compulsory insurance may be introduced by statute.*” See: Bilgeç, “Zorunlu Sigorta”, 994.

⁸³ Samim Ünan, “Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri”, *Zorunlu Sigortalar Paneli – 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41, 44; Yeşilova Aras, 531; Ünan and Konfidan, 27.



The phrases in Article 1259 of the TCC such as “when passengers are carried on board a ship that is licensed to carry more than twelve passengers,” “each accident,” and “all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage” have been subject to criticism in the legal literature and interpreted differently in practice. These criticisms shed light on the ambiguous points regarding the scope of the compulsory insurance introduced under Article 1259 of the TCC and the identification of the persons who are required to obtain such insurance. Indeed, the criticisms in the literature are also of particular importance when assessing the application of Article 1259 of the TCC to yachts.

According to a view expressed in the doctrine, the expression “when passengers are carried on board a ship that is licensed to carry more than twelve passengers” in Article 1259 of the TCC should not be applied. According to this view, the number of passengers is irrelevant for the obligation to compulsory liability insurance; what matters is that the carriage of passenger is conducted for commercial purposes⁸⁴. According to this opinion, the number of passengers on board is only relevant in determining the minimum coverage amount⁸⁵.

When the legislation regarding compulsory insurance applicable to marine vehicles is examined, it is observed that neither Article 51 of the MTR, Article 3/2 of the *Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance Tariff and Instructions Communiqué* dated 18 October 2014 (MVCLITIC)⁸⁶, nor Clause A.1 of the GCMVCLI refer to a threshold related to a capacity of more than twelve passengers⁸⁷. Furthermore, it is stated in the doctrine that assuming the shipowner of a yacht would necessarily be financially capable of compensating for the injury or death of twelve or fewer individuals is debatable⁸⁸. Although, *de lege ferenda*, it could be argued that this number should be reduced, the threshold currently stipulated in Article 1259 of the TCC is clear⁸⁹. Indeed, the

⁸⁴ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁵ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.

⁸⁶ Official Gazette 18.10.2014/29149.

⁸⁷ For explanations and assessments, see: 1. Development of the Legislative Framework 2. Assessment of the Applicable Provisions.

⁸⁸ Ünan and Konfidan, 24.

⁸⁹ Before being amended by Law No. 5790 (LN: 5790, AD: 16.07.2008, OG 29.07.2008/29651), Article 1(c) of the Code on the Protection of Life and Property at Sea (LPLPS) (LN: 4922, AD: 10.06.1946, OG 14.06.1946/6333) classified any ship carrying more than twelve passengers as a “passenger ship.” However, this definition was repealed under Article 1 of Law No. 5790. Nevertheless, Article 4(1-aa) of the Regulation on General Inspection and Certification of Ships (OG 10.11.2006/26342) defines a passenger ship as any type of ship carrying more than twelve passengers. For these reasons, it is stated in the doctrine that all marine vehicles

provision of Article 4bis/1 of the AC, which serves as the source of TCC Article 1259/1, also requires a passenger capacity of more than twelve in order to impose the insurance obligation⁹⁰. In our opinion, based on the clear letter of TCC Article 1259 and the explanations provided above, only vessels with a passenger capacity of more than twelve should be subject to compulsory liability insurance⁹¹.

The expression “*each accident*” in TCC Article 1259 is criticized in the doctrine⁹². This is because the phrase “*each accident*” in TCC Article 1259 may evoke liability arising solely from a *shipping incident*, which could lead to confusion and erroneous interpretation⁹³. In contrast, according to the letter of Article 4bis/1 of the AC, the phrase “*each distinct occasion*” provides insurance cover not only for liabilities arising from “*shipping incident*” but also for those resulting from “*not caused by a shipping incident*”⁹⁴. In other words, under AC Article 4bis/1, insurance cover must be provided not only for liability arising from death of or personal injury or death of passengers due to a *shipping incident* but also for liability arising from any other event that *not caused by a shipping incident* causes the death or personal injury of a passenger⁹⁵. Indeed, the academic translation of the AC renders the phrase not as “*each accident*” but as “*each distinct occasion*”⁹⁶. Therefore, the scope of the compulsory insurance

considered “passenger ships” under Turkish law fall within the scope of compulsory liability insurance. See: Canan Özlem Ilgın, “Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme” [An Evaluation of the Contract of Carriage of Passengers by Sea] (Autumn 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret University Journal of Social Sciences 231, 236; Atamer, “Yolcu Taşıma,” 146–147; Işıklar, *Sigorta*, 161–162. Conversely, it is rightly noted in the doctrine that the scope of application of the Fifth Section provisions or other provisions of the AC should be determined in accordance with the TCC or the AC itself. See: Işıklar, *Sigorta*, 162. For further discussion on sea taxis, see: Işıklar, *Sigorta*, 162.

⁹⁰ During the drafting of the AC, the expression “12 or more” was replaced with “more than twelve” in light of the definition set out in the Annex to the 1974 *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*. For detailed information, see: Işıklar, *Sigorta*, 161–162.

⁹¹ Uluğ Cicim, 533; Uluğ Cicim and Alhan, 537-538; Demirel, 4399; Işıklar, *Sigorta*, 161-162; Konfidan, 53.

⁹² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Sürücü, Süzel and Atamer, 277-279; Taşkın, 195; Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Konfidan, 150.

⁹³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565. For contrary see: Yeşilova Aras, 528.

⁹⁴ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Taşkın, 195.

⁹⁵ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁶ Sürücü, Süzel and Atamer, 271 and 277. Additionally, in an academic study on the English translation of the TCC, the phrase “*each accident (her kaza)*” in TCC Article 1259 was translated as “*each distinct occasion.*” See: Cüneyt Süzel, Venüs Cömert and Güneş Karol



stipulated in TCC Article 1259 should be understood to include liability arising from both personal injury or death of passengers caused by a *shipping incident* and liability arising from *any other occasion* resulting in a passenger's death or personal injury⁹⁷.

The expression “*all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage*” in Article 1259 of the TCC is also subject to criticism in the doctrine⁹⁸. According to one view in the doctrine, it is possible to infer from the letter of this provision that both the contractual carrier and the performing carrier are, in all circumstances, under the obligation to conclude a compulsory liability insurance contract⁹⁹; however, under Article 4bis/1 of the AC, which serves as the source of the provision, such an obligation is imposed on the carrier only on the condition that they actually perform the whole or part of the carriage¹⁰⁰. According to this view, it is stated that¹⁰¹ TCC Article 1259 applies to “*any carrier participating in the performance of the carriage contract,*” and that the obligation to compulsory liability insurance stipulated in TCC Article 1259 exists only for the carrier who actually performs the whole or a part of the

Işıklar, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Publishing 2024) 270–271.

⁹⁷ Although it may appear possible to interpret that the legislator intentionally adopted a narrower scope in TCC Article 1259—given that in TCC Article 1262, which is based on AC Article 7, the term “*each distinct occasion*” was translated into Turkish as “*her bir olay*”—there is no indication in the preamble of TCC Article 1259 that its scope diverges from that of Article 4bis of the AC. In fact, the preamble of TCC Article 1259 expressly identifies the specific points on which it deviates from its source, Article 4bis of the AC.

⁹⁸ While the TCC was still a draft, it was noted in the doctrine that identifying all carriers who undertook part or all of the carriage could prove difficult, and thus it was suggested that the decisive factor should be the actual perform of the carriage. Accordingly, the presence of liability insurance only for the performing carrier was deemed sufficient. See: Çetingil, Kender, Ünan and Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı,” 214. *Işıklar* considers this opinion accurate but criticizes it for failing to address scenarios in which no performing carrier is involved. See: Işıklar, *Sigorta*, 138. Furthermore, *Işıklar* notes that although not explicitly stated in the AC, the definition in AC Article 1(1)(c) was included in the AC to designate the party obligated to procure liability insurance under Article 4bis. He also highlights the absence of this provision in the TCC and refers to the preamble of TCC Article 1248. See: Işıklar, *Sigorta*, 136 and 138. On the other hand, *Demir* argues that the letter of TCC Article 1259 is sufficiently clear regarding which carrier is required to obtain insurance and criticizes the lack of any explanation as to why the source provisions were not followed. See: Demir, *Yolcu Taşıma*, 565.

⁹⁹ Işıklar, *Sigorta*, 138.

¹⁰⁰ Işıklar, *Sigorta*, 136-138.

¹⁰¹ Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155.

carriage they have undertaken¹⁰². According to another view in the doctrine, the letter of TCC Article 1259 is sufficiently clear and does not allow for an alternative interpretation¹⁰³. From this perspective, it is sufficient that either the contractual carrier or the performing carrier obtains the compulsory liability insurance; for if one of them does so, the obligation for the other is deemed fulfilled¹⁰⁴. Yet another opinion in the doctrine asserts that, based on the literal interpretation of TCC Article 1259, both the contractual carrier and the performing carrier are required to obtain compulsory liability insurance¹⁰⁵.

In our opinion, the expression “*who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage*” in Article 1259 of the TCC is not of a nature that can be disregarded. Although it constitutes a deviation from the source text, the fact that the obligation to compulsory liability insurance is imposed not only on the performing carrier¹⁰⁶ but also on the contractual carrier appears to be in favor of the passengers. Indeed, both Article 4bis of the AC and TCC Article 1259 share the fundamental objective of ensuring that claims for compensation arising from the death or personal injury of a passenger are protected by insurance cover. In other words, the compulsory insurance established under Article 4bis of the AC and TCC Article 1259 is essentially designed for the benefit of the passenger. Therefore, despite the absence of an explicit explanation in the preamble of TCC Article 1259 for the deviation from Article 4bis/1 of the AC, it must be accepted that the compulsory insurance obligation applies not only to the performing carrier but also to the contractual carrier, given that TCC Article 1259 offers a more favorable framework for the passenger than its source. On the other hand, the term “*all*” in the expression “*all carriers who perform*” should be understood as referring only to the performing carriers performing the carriage, and the term “*or*” in the expression “*who undertake or perform*” should be

¹⁰² Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 155; Işıklar, *Sigorta*, 138.

¹⁰³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565-566.

¹⁰⁴ Demir, *Yolcu Taşıma*, 565; Demir, *Deniz Ticareti*, 377.

¹⁰⁵ Uluğ Cıçım and Alhan, 543-544; Yeşilova Aras, 527.

¹⁰⁶ The “*performing carrier*” is defined under TCC Article 1248/2 as “*a person other than the carrier, being the owner, bareboat charterer, or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage.*” It is stated in the doctrine that replacing the term “*charterer*” with the same English term would better reflect the original letter in AC Article 1/1-b, and that the term “*charterer*” encompasses the notions of “*charterer,*” “*assignee,*” and “*freighter*” under the TCC. See: Atamer, ‘Yolcu Taşıma’, 134; for further information on the concept of “*charterer*” and its scope in Turkish law, see: Kerim Atamer, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (Arıkan Publishing 2006) 54–57.



interpreted as “(either)... or...” Therefore, it should be considered sufficient that *either* the contractual carrier *or* the performing carrier obtains the compulsory liability insurance. Otherwise, if both carriers are held jointly obliged to compulsory liability insurance, the insurance premiums to be paid by both could be reflected in the ticket prices, ultimately resulting in a disadvantage for the passenger. In conclusion, although the letter of TCC Article 1259 is ambiguous and deviates from the source provision, it should be accepted that either the contractual or performing carrier is obliged to obtain the compulsory liability insurance, based on the rationale that this approach is more beneficial to the passenger.

It is important to note that when it comes to yachts and their insurance cover under TCC Article 1259, the terminology employed in the Fifth Section of the TCC does not always align with that of maritime tourism legislation. Indeed, it is observed that the TIC and the MTR use the terms shipowner, operator and owner of the yacht, instead of a uniform term equivalent to “carrier”. Furthermore, the doctrine states that in cases where merchant yachts are rented without crew for short-term use, a passenger carriage contract may not be deemed to exist¹⁰⁷. Additionally, in cases where the yacht is temporarily allocated along with crew to individuals for sports or leisure purposes, the establishment of a carriage contract between the yacht owner and the person using the yacht is also considered questionable¹⁰⁸. For these reasons, this study refers to the party obliged to obtain insurance under TCC Article 1259 not as the “carrier,” but rather as the “shipowner” or “operator” in accordance with maritime tourism legislation¹⁰⁹. Consequently, it should be accepted that those

¹⁰⁷ Ünan and Konfidan, 24.

¹⁰⁸ Ünan and Konfidan, 24. It is stated in the doctrine that a crewed yacht charter contract does not constitute one of the maritime contracts regulated under the TCC; however, due to its considerable similarities, any gap in the contract should be filled by reference to the provisions applicable to the time charter contract. See: Günay, 386. See also: Taşkın, 29–30.

¹⁰⁹ Indeed, this interpretation aligns with the terminology used in the GCMVCLI. For criticism of the definition of “operator” in the GCMVCLI, see: Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 323; Işıklar, *Sigorta*, 139. For further information on the concepts of “shipowner” and “operator,” see: Atamer, *Deniz Ticareti*, 784–812; Yazıcıoğlu, Kender–Çetingil, 245–249; Sözer, *Deniz Ticareti*, 184–199; Kübra Var Türk and Hakan Karan, “Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk,” in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117 ff.; Emine Yazıcıoğlu, “Non-Contractual Liability of the Maritime Operator,” in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140 ff.



who qualify as shipowners under TCC Article 1061/1 or are deemed shipowners pursuant to TCC Article 1061/2, are the parties to the compulsory liability insurance contract under TCC Article 1259¹¹⁰. Conversely, in cases where an “*performing carrier*” exists within the meaning of TCC Article 1248/2 in the operation of yachts, it should be noted—based on the preamble set out above—that the “contractual carrier”, in addition¹¹¹ to the “shipowner” or “operator” acting as the “*performing carrier*”, is also under the obligation to obtain compulsory liability insurance pursuant to TCC Article 1259; however, fulfillment of this obligation by either party shall be deemed sufficient.

III. MARINE VEHICLES COMPULSORY LIABILITY INSURANCE AND YATCHS

1. Development of the Legislative Framework

Pursuant to Article 29/5 of the TIC,

“Marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in the seaworthiness certificate issued by the Ministry of Transport and Infrastructure, are subject to the insurance requirements set forth in Article 1259 of the Turkish Commercial Code numbered 6102, dated 13/1/2011.”

The same provision is reiterated in the last sentence of Article 51/2 of the MTR. Moreover, the first sentence of Article 51/2 of the MTR states that “*marine tourism enterprise certified under this Regulation must take out insurance covering damages that may be caused to the crew and third parties by the marine tourism vehicles indicated in their operating certificates.*” According to Articles 3/1-i of the TIC and 4/1-f of the MTR, yachts considered as marine tourism vehicles are subject to the insurance requirements regulated in Article

¹¹⁰ According to TCC Article 1126: “*The charterer (lessee) is obliged to insure against maritime and liability risks that may arise until the redelivery of the ship and to notify the shipowner (lessor) in advance of the establishment of the insurance contract. In the insurance contract and the policy, it is obligatory to address the shipowner (lessor) by name and to insure ‘to whom it may concern.’*” In the doctrine, it is stated that the scope of insurance regulated under TCC Article 1126 is not entirely clear and that it remains uncertain whether the cover of the insurance under TCC Article 1126 aligns with that under TCC Article 1259. See: Demirel, 4403. See also: Kerim Atamer, “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş” (March 2011) XXVII(1) BATİDER 21, 58–59.

¹¹¹ It is noted in the doctrine that in a contract of carriage of passenger by sea, the performing carrier corresponds to the “shipowner” or “operator” within the meaning of TCC Article 1061. See: Işıklar, *Sigorta*, 137–139 and 149–150.



1259 of the TCC due to Articles 29/5 of the TIC and 51/2 of the MTR. Pursuant to the first sentence of Article 1259/1 of the TCC,

“When passengers are carried on board a **ship that is licensed to carry more than twelve passengers**, all carriers who undertakes to perform or performs the whole or a part of carriage shall maintain insurance to cover **liability in respect of the death of and personal injury to passengers.**”

Compulsory insurance under Article 1259 of the TCC, Article 29/5 of the TIC, and Article 51/2 of the MTR should also apply to yachts. However, there are certain ambiguous and conflicting issues in the application of these provisions. Before discussing these issues, it is useful to briefly address the process by which the compulsory insurance envisaged in Article 1259 of the TCC has become compulsory for marine tourism vehicles and consequently for yachts in our legislation¹¹². Indeed, at the time the TCC entered into force, there was no provision in Article 29/5 of the TIC or the last sentence of Article 51/2 of the MTR stipulating that marine tourism vehicles are subject to the compulsory insurance prescribed in Article 1259 of the TCC.

Due to the need to update the Carriage of Passenger by Sea Compulsory Liability Insurance General Conditions dated 09.03.2011 (CPSCLIGC), which contained inconsistencies¹¹³ with the TCC, the CPSCLIGC was repealed and replaced by

¹¹² Since the entry into force of the TCC, both the doctrine and practice have addressed the issue of whether marine tourism vehicles should be subject to compulsory insurance. For academic assessments, see: Uluğ Cicim and Alhan, 538 and 559–560; Demirel, 4390–4391 and 4396–4938; Işıklar, *Sigorta*, 91 and 128; Demir, *Yolcu Taşıma*, 543; Konfidan, 89–91.

For news see: <<https://www.vda.org.tr/duyuru/deniz-yolu-yolcu-tasimaciligi-zorunlu-malisorumluluk-sigortasi-4225>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/malisorumluluk-sigortasinda-zorunluluk-gezi-teknelerinde-kaldirildi-haber-61986.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/sigortasiz-teknelere-yaptirim-geliyor-haber-73916.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/tekn-tekiplerine-kotu-haber-40435907>>; <<https://www.turizmuncel.com/haber/sigorta-yapmayan-turistik-gezi-tekneleri-denize-acilamayacak-h31388.html>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/saban-arikan-hurriyet-yazari-noyan-dogana-tepki-gosterdi-haber-73963.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-araclari-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-tarife-ve-talimat-tebliginde-d-haber-107490.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/gezi-teknelerine-ve-yatlara-sigorta-zorunlulugu-getirildi/>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/ufuk-teker-ticaret-yapabilmemiz-icin-sigorta-cok-onemli-haber-108151.htm>> accessed 07.12.2024; <<https://www.buyukalanya.com/alanyada-yeni-bir-donem-basliyor/129437/>> accessed 07.12.2024; <<https://sigortamedya.com.tr/butun-deniz-araclari-sigortali-olacak/>> accessed 07.12.2024; <<https://www.denizhaber.net/deniz-turizmi-araclari-icin-seyir-izin-belgesi-islemleri-dijital-ortama-tasindi-haber-117369.htm>> accessed 07.12.2024.

¹¹³ It should be particularly noted that the absence of a specific regulation on marine insurance under the TCC, or the failure to exclude marine insurance from the scope of the TCC’s

the GCMVCLI dated 13.08.2014. Article 2 of the MVCLITIC dated 19.07.2014¹¹⁴, pursuant to Article 1259 of the TCC, Article 51 of the MTR, Article 12 of the Regulation on Regular Voyages by Sea¹¹⁵ (RVS), and Article 5 of the Regulation on the Insurance and Inspection of Ships Concerning Maritime Claims¹¹⁶ (RIISCMC), provided for the application of marine liability insurance for all commercial passenger-carrying vessels¹¹⁷. However, following objections¹¹⁸ from the tourism sector, a new communiqué was prepared, and according to Article 1/3 of the MVCLITIC dated 18.10.2014, the scope of the communiqué was amended to exclude Article 51 of the MTR¹¹⁹. Pursuant to Article 1 of the *Communiqué on Amendments to ‘Marine Vehicles Compulsory Liability Insurance Tariff and Instructions Communiqué’*¹²⁰ dated 22.04.2015 (CAMVCLITIC), the exclusion of marine tourism vehicles from the scope of the MVCLITIC was based not on Article 51 of the MTR but on Article 29/3 of the TIC¹²¹. Following amendments and added paragraphs pursuant to Article 10 of

mandatory provisions, has been justifiably criticized in the doctrine. See: Samim Ünan, “2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi,” in Sami Doğru (ed), *Çağ University Maritime Law Symposium* (Çukurova Matbaa 2012) 168, 168–172; Kerim Atamer, “Soru-Cevap,” in Sami Doğru (ed), *Çağ University Maritime Law Symposium* (Çukurova Matbaa 2012) 236, 236.

¹¹⁴ Official Gazette 19.07.2014/29065. In fact, the first regulation on the subject was the *Carriage of Passenger by Sea Compulsory Liability Insurance Tariff and Instructions Communiqué (CPSCCLITIC)*, issued on the same date and based on CPSCCLIGC dated 09.03.2011. With the entry into force of the TCC, both the CPSCCLIGC and CPSCCLITIC became secondary regulations inconsistent with the new Code and were therefore repealed by the MVCLITIC, published in the Official Gazette on 19.07.2014. The Ministry of Treasury and Finance’s Sector Announcement No. 2019/3 on the Compulsory Liability Insurance for Carriage of Passenger by Sea stated that the MVCLITIC repealed the CPSCCLITIC. See: www.lexpera.com.tr, accessed 07.12.2024. For further details, see also: Konfidan, 87–91.

¹¹⁵ Official Gazette 25.11.2010/27766. RVS was repealed by Article 17 of the Regulation on Regular Voyages by Ships (RRVS), OG 22.11.2023/32377.

¹¹⁶ DA: 01.07.2011, Official Gazette 14.11.2010/27759.

¹¹⁷ In the doctrine, it has been stated that, under the MVCLITIC dated 19.07.2014, subjecting vessels carrying more than twelve passengers to compulsory insurance as stipulated in Article 1259 of the TCC was an appropriate regulation. See: Konfidan, 87-88.

¹¹⁸ Due to the peak of the marine tourism season, the enforcement of the MVCLITIC dated 19.07.2014 was postponed twice. See: Demirel, 4390; Konfidan, 88.

¹¹⁹ It has been asserted that vessels operating as daily tour boats along the Aegean and Mediterranean coasts were not subjected to compulsory insurance on the grounds that they would not be able to afford the cost. See: Uluğ Cicim and Alhan, 538 and 559.

¹²⁰ Official Gazette 22.04.2015/29334.

¹²¹ Exempting marine tourism vehicles from the compulsory insurance provisions through a communiqué, which has weak legal enforceability, is in clear violation of Article 1259/1 of the TCC. See: Işıklar, Insurance, 164; Demir, Passenger Carriage, 572. Furthermore, despite the



the TICAL dated 18.07.2021, Article 29 of the TIC took its current form. According to Article 1 of the CAMVCLITIC dated 16.03.2022, amendments were made to Article 1 of the MVCLITIC, adding marine tourism vehicles within the scope of Article 29/5 of the TIC, and the exclusion provision in Article 1/3 of the MVCLITIC¹²² that removed marine tourism vehicles from the scope was repealed¹²³. Moreover, the last sentence of Article 51/2 of the MTR was added to the MTR pursuant to Article 43 of Law No. 6229 dated 19.10.2022 (Law 6229). Article 7 of the CIMTR dated 10.06.2023, lists among the documents required for the application for a tourism enterprise certificate¹²⁴ for marine tourism vehicles the compulsory insurance policy covering damages that may be caused to the crew and third parties pursuant to the MVCLITIC.

Although there are aspects¹²⁵ open to criticism from a legal-technical standpoint, it must be accepted—based on the current legislation in force—that marine tourism vehicles are subject to the compulsory insurance requirement set forth under Article 1259 of the TCC. Accordingly, yachts are also subject to the compulsory insurance envisaged in TCC Article 1259. However, it should be noted that certain inconsistencies and ambiguities may arise in the application of TCC Article 1259, Article 29/5 of the TIC, Article 51/2 of the MTR, and other relevant legislation mentioned above.

TCC containing explicit and mandatory provisions on compulsory insurance, granting exemptions through a communiqué has been characterized as an administrative fault in the doctrine. See: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573–574.

¹²² Official Gazette 16.03.2022/31780.

¹²³ The most recent amendment to the MVCLITIC was introduced by the CAMVCLITIC, Official Gazette 10.10.2024/32688. This amendment updated the liability limits table in accordance with the changes made to Article 1259 of the TCC by Law No. 7519. For critiques of this table, see: 2. Assessment of the Applicable Provisions. It has been stated that the reason for the amendment was objections raised in practice, based on high insurance premiums resulting from high liability limits.

¹²⁴ For information on the tourism operation certificate, see: Hüseyin Melih Çakır, “Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi” (July 2024) 12(1) Sakarya University Faculty of Law Journal 454, 454 ff.

¹²⁵ In the doctrine, Article 51 of the MTR has been described as an invalid and ineffective regulation. See: Ünan and Konfidan, 27. For further information on the MTR, see: Yiğithan Göksu and Oğuz Atik, “Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi” (2017) (Special Issue) DEU Law Journal 89, 93–97.

2. Assessment of the Applicable Provisions

The *first issue* to be considered in the application of the insurance obligation under Article 1259 of the TCC to yachts is Article 29/4 of the TIC¹²⁶. Pursuant to TIC Article 29/4, “*the use of Turkish-flagged marine tourism vehicles for sightseeing, sports, and entertainment purposes*” is not considered “*carriage of passenger.*” On the other hand, TIC Article 29/5 stipulates that marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve persons, as indicated in the seaworthiness certificate issued by the Ministry of Transport and Infrastructure, are subject to the insurance requirements set forth under TCC Article 1259. In contrast, it is abundantly clear that TCC Article 1259 pertains to the compulsory insurance for the carriage of passenger by sea¹²⁷. As can be seen, there is inconsistency between letter of TIC Article 29/4 and letter of TCC Article 1259 in terms of the application of TIC Article 29/5¹²⁸. When the letter of these

¹²⁶ For a case analysis and comparative law study on yacht insurance, see also: Samim Ünan, “Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi” (June 2024) 3(1) Piri Reis University Journal of Maritime Law 59, 59 ff.

¹²⁷ Indeed, when Article 1259 of the Turkish Commercial Code (TCC) is evaluated through the methods of literal interpretation, systematic interpretation, historical interpretation, and teleological interpretation, it becomes evident that no conclusion contrary to mentioned above can be reached. In particular, the letter of the provision, its placement under the Fifth Section titled “*Contract of Carriage of Passengers by Sea,*” within the Fourth Part titled “*Maritime Contracts*” of the Fifth Book of the TCC titled “*Maritime Law,*” as well as its justification and the fact that its source is the 2002 AC, all confirm this interpretation. Therefore, any contrary inference would be unfounded. For a detailed discussion on methods of statutory interpretation, see: Çiğdem Kırca, “Kanunların Yorumlanmasında Yorum Yöntemleri”, *Panel on Interpretation in Law and the Judge’s Discretionary Power to Interpret, organized by the Council of State of the Republic of Türkiye* (Council of State Publications: No. 97, 2017) 11, 11–28.

¹²⁸ The interpretation of Article 29/4 of the TIC in light of the provisions of the TCC had already presented significant challenges even before the most recent legislative amendments. First and foremost, it should be noted that with the amendments introduced by Law No. 7334 dated 18 July 2021, the third and fifth paragraphs were added to Article 29 of the TIC, and as a result, the provision previously set out in Article 29/3 of the TIC was moved to Article 29/4 in the current version of the Code. Therefore, the analyses in scholarly works published prior to this amendment that refer to the former Article 29/3 remain relevant and applicable to the interpretation of the current Article 29/4 of the TIC.

In a study published in 2018, Işıklar highlighted the phrase “*for the purposes of excursion, sports, entertainment and tourism*” in the definition of marine tourism vehicles in Article 3/1(i) of the TIC, as well as the phrase “*for the purposes of excursion, sports and entertainment*” in Article 29/3 of the same Code. The author argued that the vessels falling within the scope of Article 29/3 of the TIC could be construed as vehicles used solely for *excursion, sports and entertainment* purposes without any tourism-related intent. Building on this interpretation, the



provisions is evaluated together, the following question arises: Can TCC Article 1259, which regulates the compulsory insurance requirement for carriage of passenger, be applied to an activity that is not considered carriage of passenger under TIC Article 29/4? The answer to this question is of particular importance in delineating the scope of the compulsory insurance applicable to yachts.

When it comes to marine tourism vehicles, and therefore yachts, the TIC constitutes a special law (*lex specialis*) in comparison to the TCC. However, the TCC is a more recent law (*lex posterior*) than the TIC. In cases where the special law is enacted earlier and the general law later, there is no fixed principle or standard answer as to which law should prevail. In such a situation, the issue must be resolved through an interpretative process that utilizes all available interpretative tools, particularly the travaux préparatoires and purpose of the relevant legislation, to determine whether the legislator intended to override the earlier special provision by enacting the later general provision¹²⁹. Taking into account all the provisions and amendments discussed under the previous heading, which pertain to the applicability of the compulsory insurance under TCC Article 1259 to marine tourism vehicles and, consequently, yachts—

author suggested that such vehicles may be considered as ships not qualifying as merchant ships within the meaning of Article 935/2(a) of the TCC. However, pursuant to author, this would result in a contradiction with the definitions provided under the MTR and the TIC regarding cruise ships, yachts, and submersibles. According to the author, it appears that the TIC does not intend to categorize the use of these vehicles for *excursion, sports, and entertainment* purposes as “non-commercial” use. See: Işıklar, *Sigorta*, 115.

The definition of marine tourism vehicles referenced by the author in that study, which was added to the TIC by Law No. 5571 dated 28 December 2006, was later amended by Law No. 7334 dated 18 July 2021 and replaced with its current version. Nevertheless, although numerous significant amendments were introduced to the TIC under Law No. 7334, the fact that the provision previously set out in Article 29/3 was merely renumbered as Article 29/4 without any substantive revision leaves the legislative technique open to criticism.

Demir states that every law is applicable within its own scope, emphasizing that the classification of a ship as a marine tourism vehicle has consequences only within the scope of the TIC. As rightly noted by the author, Article 29/3 of the TIC relates only to the scope of application of the TIC and cannot determine the scope of the TCC. Otherwise, a substantial portion of passenger carriage operations would fall outside the scope of both the TCC and the 2002 AC, which would not align with the will of the legislator. See: *Demir, Yolcu Taşıma*, 573. *Demir* also correctly critiques the view that activities involving *excursion, sports, and entertainment* carried out with marine tourism vehicles are always of a non-commercial character. See: *Demir, Yolcu Taşıma*, 116. For a similar interpretation, see: *Can*, 5.

¹²⁹ M. Kemal Oğuzman and Nami Barlas, *Medenî Hukuk* (27th edn, On İki Levha Yayıncılık 2021) 80-81. Also see: *Dural and Sari*, 118.

together with the purpose¹³⁰ of TIC Article 29/4 and the explicit reference¹³¹ to TCC Article 1259 in TIC Article 29/5—it is our opinion that the will of legislator was to ensure that the provisions of the TCC concerning compulsory insurance for passenger transportation by sea should also apply to yachts. Therefore, in terms of the enforcement of compulsory insurance applicable to yachts, TCC Article 1259 should be taken as the basis, while TIC Article 29/4 should not be taken into account¹³². The reason is that TIC Article 29/4 has significance only within the scope and objectives of the TIC itself and cannot determine the scope of application of the TCC¹³³. Otherwise, a substantial portion of passenger transportation by sea would fall outside the scope of the TCC and AC, which would, in our view, contradict the will of legislator¹³⁴.

The *second issue* to be evaluated in the application of the insurance obligation under TCC Article 1259 to yachts is the requirement that such insurance must be taken out by the “*carrier*.” In order to acquire the status of carrier under a

¹³⁰ It is stated in the literature that Article 29/4 of the TIC was adopted with the aim of mitigating the negative effects of the protectionist provisions of the Cabotage Law (CL) (LN: 815, Date of Adoption: 19.04.1926, Official Gazette 29.04.1926/359) on the development of marine tourism. See: Can, 5; Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. These protective provisions, which are found in the legal systems of most coastal states, aim to protect the national maritime sector from foreign competition, ensure national security by safeguarding the infrastructure of domestic maritime transport, and maintain maritime safety in congested waters. See: İsmail Demir, “*Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler*” (2020) 6(1) Journal of Commercial and Intellectual Property Law 60, 65 (Kabotaj). In the literature, it is noted that although the CL has played a significant role in the development of Turkish maritime affairs, it was drafted with an extremely casuistic, protectionist, and strict approach, and thus must be revised in light of current conditions. See: Tahir Çağrı, “*Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli*” (1975) 41(3–4) Istanbul University Faculty of Law Journal 199, 199–223; Demir, Kabotaj, 72.

¹³¹ It is also stated in the literature that the aim of the TIC in imposing a compulsory insurance requirement was to ensure that, in cases where passengers on board a yacht are injured or killed, and where the liable yacht operator lacks the financial capacity to bear the resulting compensation burden, such burden would be transferred to the insurer. See: Ünan and Konfidan, 24.

¹³² See also: Demir, *Yolcu Taşıma*, 572-573; Konfidan, 89.

¹³³ Demir, *Yolcu Taşıma*, 573.

¹³⁴ See also: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. Indeed, such an outcome could leave passengers or their beneficiaries without proper insurance protection in the event of a marine casualty involving a yacht subject to the rules on contracts of carriage of passengers by sea. See: Demir, *Yolcu Taşıma*, 573. For a similar interpretation, see: Demirel, 4398; Ünan and Konfidan, 24. For a general assessment on personal injury coverage in liability insurance, see: Serap Amasya, “*A General Evaluation on Personal Injury Coverage in Liability Insurance*”, in Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *International Congress on Non-Contractual Strict Liability for Bodily Injuries* (Union of Turkish Bar Associations Publications: No. 370, 2018) 542, 542 ff.



contract of carriage by sea, the carrier must undertake to transport the passenger—or the passenger and their baggage—safely by sea and by vessel¹³⁵. According to scholarly opinion, in cases where merchant yachts are rented out for short periods without crew, a contractual relationship of carriage may not exist¹³⁶. Furthermore, when a merchant yacht is allocated for short-term use along with its crew for purposes such as sport or sightseeing, it is highly questionable whether a contract of carriage is established between the person to whom the yacht is allocated and the yacht owner¹³⁷. Accordingly, the following question must be answered: In cases where the yacht owner or operator does not possess the status of carrier, or where it is doubtful whether such status exists, should the compulsory insurance provisions under TCC Article 1259 be applicable to such yachts? The answer to this question is crucial for determining the boundaries of the compulsory insurance regime applicable to yachts.

An opinion in the doctrine, which we also share, emphasizes that the purpose pursued by the TIC in introducing a compulsory insurance requirement is to ensure that, in the event of injury or death of persons on board a yacht, the financial burden of compensation — if the yacht operator, who may be held liable, lacks sufficient financial means — is transferred to the insurer¹³⁸. Accordingly, it is stated that even if the yacht owner or operator does not qualify as a “carrier,” they should nevertheless be required to take out the liability insurance stipulated under Article 1259 of the TCC¹³⁹. Thus, it must be accepted that the reference made in TIC Art. 29/5 to TCC Art. 1259 is limited solely to liability insurance, but that the liability to be insured under this provision does not need to be based on a contract of carriage; indeed, the use of the phrase “*marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in*

¹³⁵ Rayegân Kender and Ergon Çetingil, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Publishing 2010) 165–166; Uluğ Cicim, 527–528.

¹³⁶ Ünan and Konfidan, 24. Also see: Taşkın, 29–30.

¹³⁷ Ünan and Konfidan, 24; Demir, *Yolcu Taşıma*, 134–136. For the view that the gaps in a crewed yacht charter agreement may be filled in accordance with the provisions governing time charter contracts, see: Taşkın, 29–30; Günay, 386.

¹³⁸ Ünan and Konfidan, 24.

¹³⁹ It has been noted in the literature that, if the compulsory liability insurance prescribed for yachts is based on a “*minimum capacity of 12 persons*” and assumes that the yacht owner would have sufficient financial capacity to cover compensation in cases of injury or death below this threshold, such an assumption is open to debate in the context of Türkiye. See: Ünan and Konfidan, 24.



the seaworthiness certificate,” without any reference to *carrier* or *passenger*, in TIC Art. 29/5 supports such an interpretation.

The *third issue* that must be assessed in terms of the application of the compulsory insurance requirement under TCC Art. 1259 to yachts is whether private yachts are subject to such insurance. It may be argued that the insurance requirement is limited to merchant yachts, based on the fact that TIC Art. 27/1 provides that an operating license for marine tourism vehicles is granted only for commercial activities; that the MTR Art. 2 limits the Regulation’s scope to Turkish-flagged commercial marine vehicles; and that the GCMVCLI, clause A.1, refers to “*marine vehicles carrying passengers for commercial purposes.*” However, it is important to note the letter of TIC Art. 29/5, which refers to “*marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in the seaworthiness certificate.*” Under TIC Art. 3/1(i), the definition of marine tourism vehicles also includes private yachts, and TIC Art. 29/5 does not provide for any exception excluding private yachts from the compulsory insurance requirement. Furthermore, TCC Art. 1259, to which TIC Art. 29/5 refers, is found in the Fifth Section of the TCC, and the application of the provisions in the Fifth Section does not require the vessel to be a merchant ship or the carriage to be of a commercial character¹⁴⁰. Therefore, private yachts that meet the criteria stipulated in TCC Art. 1259 must also be considered subject to compulsory insurance.

The *fourth issue* to be considered in the application of TCC Art. 1259 regarding compulsory insurance to yachts is MTR Art. 51, titled insurance. This is because the compulsory insurances stipulated in MTR Art. 51(1) and the first sentence of Art. 51(2) are not enacted in accordance with the law¹⁴¹. As previously explained, compulsory insurance can only be imposed by law and only in cases where there is public interest¹⁴². Therefore, any provision on compulsory insurance included in a regulation can only be considered lawful to the extent that it repeats or clarifies a statutory provision¹⁴³. For this reason, the compulsory insurance stipulated in MTR Art. 51 are valid only to the extent that they repeat or clarify

¹⁴⁰ See: 1. Scope of the Provisions of the Fifth Section.

¹⁴¹ Ünan and Konfidan, 27. For a critique of Article 51/3 of the Marine Tourism Regulation (MTR) in light of the Law on the Protection of Consumers (Law No. 6502, Date of Adoption: 07.11.2013, Official Gazette 28.11.2013/28835 (Reiterated)), see: Ünan and Konfidan, 27.

¹⁴² See: 2. Compulsory Insurance.

¹⁴³ Ünan and Konfidan, 27.



the provisions of TIC Art. 29(5) and TCC Art. 1259. TCC Art. 1259 stipulates an obligation to take out insurance only against “**liability in respect of the death of and personal injury to passengers.**” The phrase¹⁴⁴ in the first sentence of MTR Art. 51(2), stating that “*marine tourism enterprise certified under this Regulation must take out insurance covering damages that may be caused to the crew and third parties by the marine tourism vehicles indicated in their operating certificates*” is, in our opinion, unlawful, as it expands the scope of compulsory insurance cover beyond the limits set out in TCC Art. 1259 and does not include the requirement under TIC Art. 29(5) that the vessel must have a certified capacity of more than twelve passengers. Consequently, it must be accepted that marine tourism enterprises operating marine tourism vehicles with a certified capacity of more than twelve are only obliged to take out insurance against liabilities that may arise from the death or injury of passengers.

The *fifth issue* to be considered in the application of TCC Art. 1259 regarding compulsory insurance to yachts is the provisions on compulsory insurance in the GCMVCLI and the CIMTR. Article 7(1)(b) of the CIMTR, titled “*Applications for Tourism Operation Certificates of Marine Tourism Vehicles*” requires the procurement of insurance covering damages that may be caused to **the crew and third parties** in accordance with the GCMVCLI. First of all, it should be noted that under the current provisions of the GCMVCLI, marine tourism vehicles are subject to the compulsory insurance stipulated in TCC Art. 1259; however, during the historical development of the legislation regarding the compulsory insurance of marine tourism vehicles, the GCMVCLI stood out as the most significant regulation granting an exemption from compulsory insurance for marine tourism vehicles and was rightly criticized in the literature¹⁴⁵. Nonetheless, although marine tourism vehicles are now subject to the compulsory insurance under TCC Art. 1259 pursuant to the current provisions of the GCMVCLI, certain provisions remain incompatible with TCC Art. 1259 in terms of the scope of the insurance. TCC Art. 1259 stipulates an obligation to procure insurance only for “**liability in respect of the death of and personal injury to passengers**”; however, as can be understood from GCMVCLI Art. 3,

¹⁴⁴ By evaluating the type of insurance required under Article 51 of the MTR and the persons transported on marine vehicles subject to this insurance, *Konfidan* rightly concludes that these persons are none other than those defined as “passengers” under the TCC, and that persons travelling on touristic vehicles also qualify as passengers, thereby making the provisions of the TCC applicable to them. See: *Konfidan*, 89.

¹⁴⁵ For criticisms, see: Işıklar, *Sigorta*, 164; Demir, *Yolcu Taşıma*, 572–574; *Konfidan*, 85–91. Also see: 1. Development of the Legislative Framework.



the compulsory insurance not only covers liabilities arising from the death or injury of passengers, but also *liabilities arising from pecuniary damages to passengers' vehicles and luggage*, as well as *damages caused to third parties* other than passengers. Furthermore, the table located beneath Art. 3(2) of the GCMVCLI is highly conducive to the interpretation that compulsory insurance is also required for marine vehicles with a passenger capacity of twelve or fewer¹⁴⁶. In spite of the clear limitations drawn by TCC Art. 1259(1) regarding the scope of compulsory insurance, the fact that the administration has extended the scope of insurance through the communiqué to include liabilities arising from pecuniary damages and from harm caused to third parties, and has further imposed compulsory insurance on vessels with a certified passenger capacity of twelve or fewer, is, in our opinion, unlawful for the reasons stated above. Therefore, in applying the provisions of the GCMVCLI and the MTRAC to yachts, the limitations stipulated in TIC Art. 29(5) and TCC Art. 1259(1) must be taken as the basis, and it must be accepted that compulsory insurance applies only to yachts with a certified capacity of more than twelve passengers and is limited solely to liabilities arising from the death or injury of passengers.

The *sixth issue* to be considered in the application of TCC Art. 1259 regarding compulsory insurance to yachts concerns the fact that the types of coverage falling within the scope of the GCMVCLI are broader than the compulsory insurance stipulated in TCC Art. 1259. Indeed, pursuant to GCMVCLI Art. A.3, the scope of the insurance includes coverage for *death, disability, medical treatment expenses*, and *pecuniary damage*. In addition, the provisions of the GCMVCLI are highly conducive to the interpretation that compulsory insurance is also required for marine vehicles with a passenger capacity of twelve or fewer¹⁴⁷. Since the rule that compulsory insurance applies only to vessels with a certified passenger capacity exceeding twelve—stipulated in TCC Art. 1259(1) and TIC Art. 29(5)—is not present in the GCMVCLI. In the literature, it has been stated that this situation arises from the fact that the GCMVCLI is drafted so as to also cover the compulsory liability insurances set forth in Art. 12 of the RVS

¹⁴⁶ Demirel, 4399; Konfidan, 331. Algantürk Light states that the number of passengers has no significance in terms of compulsory insurance, and that the commercial character of the passenger transport alone is sufficient. She further emphasizes that the number of passengers carried on the maritime vehicle is only relevant with respect to the minimum amount of coverage provided. See: Algantürk Light, “Genel Şartlar”, 321.

¹⁴⁷ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 321.



and Art. 5 of RIISCMC¹⁴⁸. It should be noted that, as a result of¹⁴⁹ recent legislative amendments, both the TIC and the MTR fall within the scope of application of the GCMVCLI, and that RVS also falls within its scope, since it repealed¹⁵⁰ the RRVVS. On the other hand, when examining the legislation underlying the aforementioned regulations (*namely the Ports Law*¹⁵¹, *the Decree Law No. 491 of 10.08.1993 on the Establishment and Duties of the Undersecretariat for Maritime Affairs*¹⁵², *the Decree Law No. 655 of 26.09.2011 on Certain Regulations Concerning Transport and Infrastructure*¹⁵³, and *Presidential Decree No. 1 on the Presidential Organization*¹⁵⁴), no statutory provision other than TCC Art. 1259 and TIC Art. 29(5) can be found with regard to compulsory insurance. Therefore, the limits of compulsory insurance must be determined on the basis of TCC Art. 1259 and TIC Art. 29(5). As previously noted, any provision introduced by a regulation with respect to compulsory insurance can only be deemed lawful to the extent that it reiterates or clarifies a statutory provision¹⁵⁵. This principle applies a fortiori to general terms and conditions. For this reason, in determining the scope of compulsory insurance applicable to yachts, not the provisions of the GCMVCLI—prepared on the basis of regulatory provisions such as *MTR Art. 51*, *RIISVPT Art. 5*, *RSMTV Art. 5*, and the now-repealed *RPOMTFV Art. 12*, none of which are grounded in a statutory basis for compulsory insurance—but rather the provisions of TCC Art. 1259 and TIC Art. 29(5) must be taken into account.

CONCLUSION

As a result of research and analysis conducted regarding the compulsory liability insurance contract stipulated under TCC Art. 1259 and required to be applied to yachts and other marine tourism vehicles pursuant to TIC Art. 29(5), the following conclusions have been reached:

1) It has been identified that similar, yet substantively different, definitions of the concept of “yacht” exist in various pieces of legislation. Considering that

¹⁴⁸ Algantürk Light, ‘Genel Şartlar’, 320 vd.; Demirel, 4409.

¹⁴⁹ See: I. Development of the Legislative Framework.

¹⁵⁰ See: Dpn. 116.

¹⁵¹ Ports Law, Law No: 618, Date of Adoption: 14.04.1341, Official Gazette 14.04.1341/95.

¹⁵² Official Gazette 19.08.1993/21673.

¹⁵³ Official Gazette 01.11.2011/28102 (Reiterated).

¹⁵⁴ Official Gazette 10.07.2018/ 30474.

¹⁵⁵ Yeşilova Aras, 527; Ünán and Konfidan, 27.



each provision should be applied within its own legal framework, it is natural for the definition of a yacht to differ across legislation. The distinction between private and merchant yachts, which is of considerable importance in determining and articulating the provisions applicable to yachts subject to compulsory liability insurance, has been examined in light of relevant legislative provisions and scholarly opinions. In our view, any yacht that is designated for, or in practice used for, the purpose of deriving economic benefit and also fulfills the other requirements set out in the relevant legislation should be considered a *merchant yacht*. Conversely, yachts that are not designated for nor used in practice for the purpose of economic benefit, and are solely allocated to purposes such as recreation, sport, education, training, or scientific activities, and that also meet the other conditions prescribed by the applicable legislation, should be regarded as *private yachts*.

2) Due to the referral made by TIC Art. 29(5) to TCC Art. 1259 and based on the principle of systematic interpretation, the scope of the provisions under the Fifth Section has been evaluated. This assessment aimed to determine whether private yachts are also subject to the compulsory insurance. Based on an examination of the provisions under the Fifth Section, the relevant provisions of the Athens Convention (AC), and doctrinal opinions, it has been concluded that the applicability of the provisions under the Fifth Section does not require the vessel engaged in carriage of passenger by sea to be a merchant ship. Given this conclusion, and the absence of any express exclusion of private yachts in the referral made under TIC Art. 29(5), it is our opinion that the compulsory insurance requirement set forth under TCC Art. 1259 should also be applicable to private yachts.

3) Upon examining the legislation governing compulsory insurance for marine vehicles, it has been observed—despite longstanding criticism in the literature—that the scope and limits of such insurance have been regulated through secondary legislation, such as regulations and even communiqués. The imposition of a contractual obligation to insure constitutes an interference with freedom of contract, which is safeguarded by Art. 48 of the Constitution, and such interference must be made exclusively by statute pursuant to Art. 13 of the Constitution. For this reason, Art. 13 of the IAA, which permits to introduce compulsory insurance by presidential decree, is unconstitutional and should be amended. Indeed, any provision on compulsory insurance introduced by other than a statute can only be deemed lawful to the extent that it merely reiterates or



clarifies a statutory rule. Based on these grounds and taking into account the referral made in TIC Art. 29(5) to TCC Art. 1259, it is our view that TCC Art. 1259 should be regarded as the primary provision governing the compulsory insurance applicable to marine tourism vehicles.

4) There appears to be a contradiction between the letter of TIC Art. 29(4) and that of TCC Art. 1259. However, given that the objective of TIC Art. 29(4) is to mitigate the negative effects of the protective provisions of the CL on the development of marine tourism, the explicit reference to TCC Art. 1259 in TIC Art. 29(5), and all other legislative provisions and amendments that provide for the application of the compulsory insurance under TCC Art. 1259 to marine tourism vehicles—including yachts—it is our opinion that there is no legal obstacle to applying the compulsory insurance requirement set forth under TCC Art. 1259 to yachts.

5) In relation to the application of the compulsory insurance under TCC Art. 1259 to yachts used for carriage of passenger by sea, certain inconsistencies have been identified. These stem from the differing nature of commercial carriage passenger by sea versus yachting and yacht operation. For instance, a merchant yacht may be rented without a crew for a short period, or it may be temporarily allocated with its crew for sports or leisure activities. In our view, even in such cases where the yacht owner or operator may not possess the legal status of a “carrier,” or where such status is uncertain, the compulsory insurance provisions under TCC Art. 1259 should still be applied to such yachts. This is because the objective pursued by the TIC in imposing the compulsory insurance is to ensure that, in the event of injury or death of those on board, the financial burden on the yacht operator—who may be held liable—is transferred to the insurer, particularly in circumstances where the operator lacks sufficient financial capacity. Thus, even if the yacht owner or operator is not deemed to be a carrier, they should still be required to take out the compulsory liability insurance envisaged under TCC Art. 1259. Therefore, the referral made in TIC Art. 29(5) to TCC Art. 1259 should be interpreted as being limited solely to the liability insurance itself and should not be understood as requiring that the liability in question arise from a contract of carriage. Indeed, the absence of terms such as *carrier* or *passenger* in TIC Art. 29(5) and the inclusion instead of the phrase “*marine tourism vehicles with a capacity of more than twelve, as indicated in the seaworthiness certificate*” supports this interpretation.

**BIBLIOGRAPY**

- Akipek Öcal Ş, ‘Yat Kiralama Sözleşmesinin Hukuki Niteliği’, Sezer Iğın, Ceyda Süral Efeçınar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 351
- Algantürk Light D, ‘Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarının Değerlendirilmesi’ (2014) 1(Özel Sayı) Akademik Yaşamının 55. Yılı Onuruna Rona Aybay’a Armağan LHD 319 (‘Genel Şartlar’)
- Algantürk SD, ‘Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu’na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler’ (2003) VII(1-2) Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 581
- Amasya S, ‘Sorumluluk Sigortalarında Bedensel Zararlar Teminatı Hakkında Genel Değerlendirme’, Sema Uçakhan Güleç and Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 542
- Atamer K and Süzal C (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013)
- Atamer K, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra* (Arıkan Basım Yayım Dağıtım 2006)
- ‘2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (Haziran 2008) 24 (3) BATİDER 103 (Yolcu Taşıma)
- ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş’ (Mart 2011) XXVII(1) BATİDER 21
- ‘Soru-Cevap’, Sami Doğru (ed), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 236
- ‘2002 Tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi’, Kerim Atamer and Cüneyt Süzal (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 247
- *Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2017) (Deniz Ticareti)



Bilgeç H, ‘Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlandırılmasına İlişkin Anayasal İlkeler Işığında Zorunlu Sigortalarda Belirlenmesi Usulünün Değerlendirilmesi’ (Kasım 2021) 23(2) Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (DEÜHFD) 959

Can M, *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi* (İmaj Yayıncılık 2001)

Çağa T and Kender R, *Deniz Ticareti Hukuku-I* (On İki Levha Yayıncılık 2009)

Çağa T, ‘Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli’ (1975) 41(3-4) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 199

— *Deniz Ticareti Hukuku I* (Filiz Kitabevi 1995)

Çakır HM, ‘Hukuki Boyutuyla Turizm İşletmesi Belgesi’ (Temmuz 2024) 12(1) Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 454

Çelebi BE, *Yat İnşa Sözleşmesinde Ayıp* (Adalet Yayınevi 2021)

Çetingil E, Kender R, Ünan S and Yazıcıoğlu E, ‘TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında’, *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı-Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler* (Yaylacık Matbaası, Ocak 2006) 1

Demir İ, ‘Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler’ (2020) 6(1) Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi 60

— *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma* (Yetkin Yayınları 2020) (Yolcu Taşıma)

— *Deniz Ticareti Hukuku* (Yetkin Yayınları 2021) (Deniz Ticareti)

Demirel D, ‘TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı’ (2017) 5(177) LHD 4379

Deniz Kaner İ, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (Filiz Kitabevi 2019)

Doğru S (ed), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012)

Dural M and Sarı S, *Türk Özel Hukuku-Cilt I-Temel Kavramlar ve Medeni Kanununun Başlangıç Hükümleri* (8. Baskıdan Tıpkı 9. Baskı, Filiz Kitabevi 2014)



- Gezginci E, ‘Yat Limanları ve Yat Limanı İşleticisi Hukuki Sorumluluk Sigortası’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı 2012)
- Göksu Y and Atik O, “‘Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Günübirlik Gezi Tekneciliği Yönünden Değerlendirilmesi’ (2017) (Özel Sayı) DEÜHFD 89
- Günay NC, ‘Mürettebatlı Yat Kiralama Sözleşmesinin TTK Açısından Değerlendirilmesi’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 373
- Ilgın CÖ, ‘Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Bir Değerlendirme’ (Güz 2007/2) 6(12) İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 231
- Ilgın S, Süral Efeçinar C and Başoğlu B (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023)
- Işıklar GK, ‘Türkiye’nin 2002 Atina Sözleşmesi’ne Taraf Olması’ <turkiyenin-2002-atina-sozlesmesine-taraf-olmasi_pVEV4mT.pdf> s.e.t. 07.12.2024
- *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (On İki Levha Yayıncılık 2018) (Sigorta)
- Kabukçuoğlu Özer FD, *Sigortacılık Kanunu Şerhi* (On İki Levha Yayıncılık 2012)
- Kara H, *Deniz Ticareti Hukuku* (On İki Levha Yayıncılık 2020)
- *Yatların Hukuki Durumu ve Deniz Turizmi* (Adalet Yayınevi 2023) (Yat)
- Kender R and Çetingil E, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler* (On İki Levha Yayıncılık 2010)
- Kırca Ç, ‘Kanunların Yorumlanmasında Yorum Yöntemleri’ *T.C. Danıştay Başkanlığı Hukukta Yorum ve Hâkimin Yorumlama Yetkisi Paneli* (Danıştay Yayınları: No 97, 2017) 11
- Konfidan M, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (On İki Levha Yayıncılık 2023)
- Oğuzman MK and Barlas N, *Medenî Hukuk* (27th edn, On İki Levha Yayıncılık 2021)



— *Medenî Hukuk* (28th edn, On İki Levha Yayıncılık 2022)

Omağ M, ‘Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış’, *Zorunlu Sigortalalar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 7

Önder S, ‘1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi’, *Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan C.II* (Turhan Yayınevi 2010) 1537

Özcan R, ‘Yat Satış Sözleşmesi’ (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı 2023)

Polat Ç, Bitiktaş F and Açık A, ‘Türkiye’de Yat ve Kruvaziyer Turizmi Gelirleri: Antalya Örneği’ (2022) 3(2) *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi* 76

Sözer B, *Deniz Ticareti Hukuku – I* (Vedat Kitapçılık 2019)

Süral Efeçinar C, ‘Marinalar Tarafından Belirlenen Bağlama Ücretlerine İlişkin Sorunların Değerlendirilmesi’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 143

Sürücü M, Süzel C and Atamer K, ‘Metin ve Çeviri’, Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel (eds), *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları Cilt I* (On İki Levha Yayıncılık 2013) 263

Süzel C, Cömert V and Işıklar GK, *Maritime Law – Turkish Commercial Code Fifth Book Provisions* (On İki Levha Yayıncılık 2024)

Taşkın M, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (On İki Levha Yayıncılık 2016)

Topsoy F, ‘Özel Teknelerin Ticari Amaçla Kullanılması Yasağı ve Hukuki Sonuçları’, Sezer Ilgın, Ceyda Süral Efeçinar and Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 75

Uluğ Cicim İ and Alhan Y, ‘Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’ (Şubat 2017) (15)170 *Legal Hukuk Dergisi* (LHD) 523

Uluğ Cicim İ, ‘Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi’ (2012) 18(2) *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* (MÜHHAD) 525



Ünan S and Konfidan M, ‘Yat Sigortası Sözleşmelerine ve Enstitü Yat Kızlarının Bazı Maddelerine İlişkin Değerlendirmeler’, Sezer Iğın, Ceyda Süral Efeçinar ve Başak Başoğlu (eds), *Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Vedat Kitapçılık 2023) 11

Ünan S, ‘2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nun Deniz Sigortalarına İlişkin Düzenlemesi’, Sami Doğru (ed), *Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu* (Çukurova Matbaa 2012) 168

— ‘Yat Sigortaları ile İlgili Bazı Yabancı Yargı Kararları ve Bu Kararlara Konu Oluşturan Uyuşmazlıkların Türk Hukuku Bakımından Değerlendirilmesi’ (Haziran 2024) 3(1) Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi 59

— ‘Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gereklı Olan Hukuk İlkeleri’, *Zorunlu Sigortalar Paneli - 19 Kasım 1993* (Sigorta Hukuku Türk Derneği Yayını 1994) 41

— *Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt II – Zarar Sigortaları* (On İki Levha Yayınları 2016) (Şerh)

Var Türk K and Karan H, ‘Gemi İşleteninin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 117

Yazıcı M, ‘Yat Sigortaları’ (Nisan 2001) (40) Reasürör 4

Yazıcıoğlu E, ‘Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 140

— *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (Gözden Geçirilmiş Onaltıncı Baskı, Filiz Kitabevi 2020) (Kender Çetingil)

Yeşilova Aras E, ‘Deniz Aracı İşletenin Sorumluluk Sigortası’, Sema Uçakhan Güleç ve Necdet Basa (eds), *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongre* (Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 370, 2018) 519



Yetiş Şamlı K, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (On İki Levha Yayıncılık 2021)