

PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ

DENİZ HUKUKU DERGİSİ

Pîrî Reis University
JOURNAL of MARITIME LAW

Université Pîrî Reis
REVUE de DROIT MARITIME

Pîrî Reis-Universität
ZEITSCHRIFT für SEEHANDELSRECHT

Cilt 4 • Sayı 1 • Haziran 2025



Pîrî Reis Üniversitesi
Hukuk Fakültesi



Pîrî Reis Üniversitesi
Deniz Hukuku Uygulama ve
Araştırma Merkezi

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

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

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

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

Raportörler / Rapporteurs
Arş. Gör. Ümrân AKCAN
(Pîrî Reis Üniversitesi)
Arş. Gör. Önur Doğan YÖRÜK
(Pîrî Reis Üniversitesi)
Arş. Gör. Eftal GÜREL
(Pîrî Reis Üniversitesi)

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

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

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

İletişim Adresi
Postane Mah. Eflatun Sk. No: 8
Tuzla / İSTANBUL
Tel: 0216 581 00 50
Faks: 0216 581 00 51
E-Posta: denizhukukudergisi@pireis.edu.tr

Yayın
Seçkin Yayıncılık A.Ş. (Sertifika No: 45644)
Mustafa Kemal Mah. 2158 Sok. No: 13
Çankaya / ANKARA
Tel: 0312 435 30 30
Faks: 0312 435 24 72

Sayfa ve Kapak Tasarımı
Emre KIZMAZ

Baskı
Vadi Grafik. Ltd. Şti. (Sertifika No: 47479)
İvedik Organize Sanayi Bölgesi 1420 Cad. No: 58/1
Yenimahalle / ANKARA
Tel: 0312 395 85 71

Basım Yeri | Yılı
Ankara | Temmuz 2025

Yayın Aralığı
6 ay | Haziran-Aralık

Yayın Türü
Ulusal | Süreli

ISSN 2822-4205 | E-ISSN 2822-5171

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

YAYIN KURULU / EDITORIAL BOARD

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

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

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

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

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

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

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

DANIŞMA KURULU / ADVISORY BOARD

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

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

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

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

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

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZ HUKUKU DERGİSİ

YAYIN İLKELERİ

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

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

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

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

I. KALIN VE TÜMÜ BÜYÜK HARF

A. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

1. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

a. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

aa. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

İçindekiler^(*)

Hakemli Makaleler

Implementation of Ecosystem-Based Approach in the Black Sea: Marine Spatial Planning

Karadeniz’de Ekosistem Temelli Yaklaşımın Uygulanması: Deniz Mekânsal Planlaması

Prof. Dr. Nil KULA - Havva OKUDAN SOYTÜRK..... 1

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 2023/1775 K. Sayılı Kararı Işığında Gemi Alacağıının Devri ve İntikali ile Gemi Alacaklısı Hakkının Düşmesinin Önüne Geçilmesi

The Assignment and Subrogation of Maritime Liens and the Prevention of the Extinction of Maritime Liens in Light of the Decision No. 2023/1775 of the 11th Civil Chamber of the Turkish Court of Cassation

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL 19

Tersanecinin Hapis Hakkının Sicile Kayıtlı Gemiler Üzerinde Kullanılabilirliği

Enforceability of the Shipbuilder’s Right of Lien on Ships Registered in the Registry

Av. Kapt. Cahit İSTİKBAL 37

Yat Satış Sözleşmelerinin Unsurları ve Sözleşmenin Kurulması

Elements of Yacht Sale Agreements and Formation of the Contract

Av. Rojin ÖZCAN 59

Sigortacının Kanuni Halefiyeti Bağlamında Bir Kural İncelemesi: Nemo Subrogat Contra Se

An Examination of a Rule Within the Context of the Insurer’s Legal Subrogation: Nemo Subrogat Contra Se

Burak SERTKAYA..... 69

Kitap Tanıtımı

60 Soruda Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar

Av. Öykü KUTLUĞ..... 79

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

HAKEMLİ MAKALELER

Implementation of Ecosystem-Based Approach in the Black Sea: Marine Spatial Planning^(*1)

Karadeniz’de Ekosistem Temelli Yaklaşımın Uygulanması:
Deniz Mekânsal Planlaması

Prof. Dr. Nil KULA^(*2)

Havva OKUDAN SOYTÜRK^(*3)

Abstract

Marine and coastal environments are suffering increasing levels of environmental stress as a consequence of human activities. To reduce this stress, several approaches and methodologies for integrated planning and management of marine and coastal areas have emerged. This study examines the implementation of marine spatial planning (MSP), which has recently emerged as a more preferred method to reduce this stress in the Black Sea. The importance of MSP has increased in recent years with the influence of European Union (EU) policies. In order to assess the current status of MSP in the Black Sea riparian states, relevant international legal instruments were evaluated and the current situation in the region was assessed. The study concludes that despite the early stage of implementation, the integration of MSP with integrated coastal zone management (ICZM) holds promise for sustainable marine and coastal management in the Black Sea.

Keywords

Marine Spatial Planning, Ecosystem-Based Approach, Integrated Planning and Management of Marine and Coastal Areas, Black Sea, Directive on MSP.

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 21.05.2025 - Makale Kabul Tarihi: 15.06.2025.

This article is a revised and expanded version of a paper presented initially under the title “*Karadeniz’de Deniz Saha Planlaması: Yasal Düzenleme Temelli Bir Değerlendirme*” at the 6th National Marine Sciences Conference (Rize, 2024).

^(*2) Dokuz Eylül Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, İzmir - Türkiye,
E-posta: nil.kula@deu.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-6776-7180>.

^(*3) Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Doktora Öğrencisi, İzmir - Türkiye,
E-posta: havva.okudansoyturk@ogr.deu.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-3012-697X>.

Öz

Deniz ve kıyı ortamları, insan faaliyetlerinin bir sonucu olarak artan düzeyde çevresel stres yaşamaktadır. Bu stresi azaltmak için, deniz ve kıyı alanlarının entegre planlaması ve yönetimine yönelik bir dizi yaklaşım ve metodoloji ortaya çıkmıştır. Bu çalışma, Karadeniz’de bu baskıyı azaltmak için son zamanlarda daha çok tercih edilen bir yöntem olarak ortaya çıkan deniz mekânsal planlamasının uygulanmasını incelemektedir. Deniz mekânsal planlamasının önemi, Avrupa Birliği politikalarının da etkisiyle son yıllarda artmıştır. Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerde deniz mekânsal planlamasının mevcut durumunu değerlendirmek için ilgili uluslararası yasal belgeler değerlendirilerek bölgedeki mevcut durum tespit edilmiştir. Çalışma, uygulamanın erken aşamasına rağmen, deniz mekânsal planlamasının entegre kıyı alanı yönetimi ile entegrasyonunun Karadeniz’de sürdürülebilir deniz ve kıyı yönetimi için umut vaat ettiği sonucuna varmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Deniz Mekânsal Planlaması, Ekosistem Temelli Yaklaşım, Deniz ve Kıyı Alanlarının Entegre Planlaması ve Yönetimi, Karadeniz, Deniz Mekânsal Planlaması Direktifi.

I. INTRODUCTION

The seas, which have been predominantly used for maritime transport and fishing for many years, have now become an area that is increasingly utilised by humans.¹ The intensification of marine utilisation will exert further pressure on already stressed natural systems.² This trend has the potential to give rise to conflicts with the requirements of nature conservation. To strike a balance between the activities carried out and the requirements for nature conservation, there is a necessity for integrated planning and management of marine and coastal areas. There are thirty distinct methods and approaches for integrated planning and management of marine and coastal areas, including the ecosystem approach, ecosystem-based approach (EBA), MSP, ICZM, marine protected areas (MPAs), and others.³ These different methods and approaches have been adopted and implemented by different states in different regions, and accordingly, integrated planning and management of regional marine and coastal areas has become a reality.

The states bordering the Black Sea are Bulgaria, Georgia, Romania, Russia, Türkiye, and Ukraine. The six states pursue their efforts on integrated planning and management of marine and coastal areas in the Black Sea. The long-standing method of integrated planning and management of marine and coastal areas in the Black Sea has been ICZM and MPA, influenced by the Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution (Bucharest Convention) signed in 1992 to combat against pol-

¹ **EHLER, Charles N.**, *Marine Spatial Planning: An Idea Whose Time Has Come*, in: K. L. Yates, C. J. A. Bradshaw (eds.), *Offshore Energy and Marine Spatial Planning*, Routledge, London and New York, 2018, p. 6.

² **MAES, Frank**, “*The International Legal Framework for Marine Spatial Planning*”, *Marine Policy*, Vol. 32, 2008, p. 797.

³ **Secretariat of the Convention on Biological Diversity**, *Integrated Coastal Management for the Achievement of the Aichi Biodiversity Targets*, 2015, p. 21, available at: <https://www.cbd.int/doc/publications/cbd-ts-76-en.pdf> (accessed on: 9 June 2024).

lution in the Black Sea. The Bucharest Convention established the implementation of ICZM in the region.⁴ All six states bordering the Black Sea have become parties to the Bucharest Convention and its four sub-protocols. Consequently, a unified approach to the protection of the Black Sea against pollution has emerged in the region. A Commission based in Istanbul was established with the objective of implementing the convention and its sub-protocols.⁵ Implementation of ICZM and MPA practices originating from the Bucharest Convention aims to facilitate a more sustainable use of marine and coastal areas in the Black sea.

ICZM is a strategy that promotes an integrated approach to planning and management. It involves the consideration of all relevant policies, sectors, and individual interests, as well as both temporal and spatial scales. It is essential to incorporate all coastal stakeholders through a participatory approach. Furthermore, the establishment of effective intergovernmental cooperation among the various coastal management authorities at local, regional and national levels is also required.⁶

In accordance with the Protocol on the Protection of Biological Biodiversity and Landscape in the Black Sea, one of the sub-protocols of the Bucharest Convention, MPAs are being established to protect marine areas, which is another method of integrated planning and management of marine and coastal areas. A total of 8.21% of Bulgaria's, 0.76% of Georgia's, 22.11% of Romania's, 2.2% of Russia's, 1.68% of Türkiye's, and 21.64% of Ukraine's marine and coastal areas have been designated as marine protected areas -it should be noted that Russia and Türkiye have coastlines not only on the Black Sea, but also on different seas-.⁷

MSP, like ICZM and MPA, represents one of the methods of integrated planning and management of marine and coastal areas. MSP is regarded as a tool for the implementation of EBA.⁸ Although MSP has been implemented by several states for many years, for the states bordering the Black Sea, it is a relatively recent concept that came to the agenda with the EU's adoption of MSP as one of the bases of maritime policy. Consequently, even though not all the states evaluated in this study are

⁴ **ANTONIDZE, Ekaterina**, "ICZM in the Black Sea Region: Experience and Perspectives", *Journal of Coastal Conservation*, Vol. 14, 2010, pp. 265-266.

⁵ **VESPREMEANU, Emil / GOLUMBEANU, Mariana**, *The Black Sea: Physical, Environmental and Historical Perspectives*, 1st ed., Springer, Switzerland, 2018, p. 126.

⁶ **Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe**, *Final Report of ICZM in Europe*, 2006, p. 6, available at: https://www.rupprecht-consult.eu/fileadmin/migratedRupprechtAssets/Documents/ICZM_Evaluation_of_Integrated_Coastal_Zone_Management_in_Europe.pdf (accessed on: 13 May 2025).

⁷ **Protected Planet**, *Explore Protected Areas and OECMs*, available at: https://www.protectedplanet.net/en/search-areas?geo_type=country (accessed on: 13 May 2025).

⁸ **KIRKELDT, Trine Skovgaard**, "An Ocean of Concepts: Why Choosing Between Ecosystem-Based Management, Ecosystem-Based Approach and Ecosystem Approach Makes a Difference", *Marine Policy*, Vol. 106, 2019, p. 1.

EU members, given that they are affected by EU policies, the evaluations have been carried out through the EU legislative instruments. This study analyses the implementation of MSP in the Black Sea, which has recently become a more preferred tool for integrated planning and management of marine and coastal areas, within a legal and regulatory framework. To achieve this objective, it is at the first step necessary to analyse the concepts of EBA and MSP. Subsequently, the international regulations to which the six states bordering the Black Sea are parties or under the influence will be analysed. This is followed by an assessment of the current status of integrated planning and management of marine and coastal areas in the Black Sea based on the EBA, with a particular focus on the implementation of MSP.

II. MATERIALS AND METHODS

This study is based on an analysis of international legal documents on MSP, which has recently emerged as a key method for the integrated planning and management of marine and coastal areas in the Black Sea littoral states. To this end, Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council, adopted on 23 July 2014,⁹ is analysed in the light of EU's growing influence in the Black Sea region.

III. CONCEPTUAL ANALYSIS

The subject of international law concerning the seas has evolved under the influence of two opposing concepts: "use" and "protection".¹⁰ The fundamental focus of the rules on this subject has primarily been on use.¹¹ Nevertheless, the protection of the seas has also been a subject of international law for many years. International legal regulations concerning the protection of the marine environment have evolved within a complex network of agreements. Generally appearing fragmented and scattered, all of these regulations seem to have been created on an ad hoc basis, as a result of certain marine accidents or in order to prevent potential environmental problems.¹² It can be posited that endeavours to protect the marine environment have become more methodical with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and that the Convention has established a universal framework.¹³

⁹ **European Union**, *Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning*, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0089> (accessed 13 May 2025).

¹⁰ **KAYNAKÇIOĞLU, Uğur**, *Uluslararası Hukukta İklim Değişikliğinin Denizler Üzerindeki Etkileri*, 1. baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2023, p. 244.

¹¹ **TANAKA, Yoshifumi**, *The International Law of the Sea*, 3. Edn., Cambridge University Press, Cambridge 2019, p. 329.

¹² **ANLAR GÜNEŞ, Şule**, "Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 56 (2), 2007, p. 3.

¹³ **ANLAR GÜNEŞ**, p. 13.

UNCLOS is the international legal instrument that regulates the fundamental issues of maritime law. It is widely regarded as the constitution of maritime law and forms the basis of the international legal framework for the protection of the marine environment.¹⁴ One of the objectives of the Convention is to protect the marine environment and ensure sustainability.¹⁵ The Convention grants coastal states the authority to regulate different marine areas for the purpose of protecting living resources and preventing pollution.¹⁶ Some provisions of the Convention impose obligations on States to adopt regulations for the protection of the environment at both the global and regional levels.¹⁷ In this particular context, one of the obligations that is envisaged is the establishment of marine protected areas.¹⁸ The provisions of UNCLOS form the basis for integrated management approaches such as MSP and EBA, which are used today in the planning of marine and coastal areas. However, it should be noted at this point that UNCLOS does not contain sufficient provisions regarding responsibility.¹⁹

There's been growing concern about the ongoing degradation of marine ecosystems, which is getting worse because of unsustainable human activities that are managed in a fragmented manner without considering the cumulative effects of user interactions. In order to halt this deterioration, calls have been made for the integration of marine and coastal planning and management through the implementation of MSP and EBA.²⁰

In 2007, the publication of the EU's Integrated Maritime Policy (IMP) had a significant impact on the policies of the Black Sea riparian states with regard to integrated planning and management of marine and coastal areas. This influence stemmed from the identification of MSP as one of the new pillars of maritime policy and the subsequent initiation of projects promoting its implementation. This influence has been further enhanced with the adoption of the Directive on MSP on 23 July 2014. Before examining the Directive on MSP regulations and the obligations stipulated for the Member States, it would be appropriate to analyse the EBA and MSP conceptually.

There is no consensus regarding the definition of EBA. Nevertheless, the common denominator of all definitions is the acknowledgment of the complexity inherent

¹⁴ TANAKA, p. 38.

¹⁵ PYĆ, DOROTA, "The Role of the Law of the Sea in Marine Spatial Planning", in: Zaucha, Jacek / Gee, Kira (eds.), *Maritime Spatial Planning - Past, Present, Future*, ICES External Publications Database, 2019, p. 382.

¹⁶ UNCLOS Arts. 61, 62, 192, 194.

¹⁷ UNCLOS Arts. 207, 208, 210 ve 212.

¹⁸ UNCLOS Art. 194/5.

¹⁹ REÇBER, Serkan, "Açık Denizlerin Korunması ve Deniz Koruma Alanları", *Public and Private International Law Bulletin*, Cilt 42, Sayı 1, 2022, p. 13.

²⁰ KELLY, Christina / ELLIS, Geraint / FLANNERY, Wesley, "Conceptualising Change in Marine Governance: Learning from Transition Management", *Marine Policy*, Vol. 95, 2018, p. 24.

to ecological systems and the interrelationships between species.²¹ Despite the absence of a universally accepted definition of EBA, it can be stated that it is commonly defined as follows:

*“An integrated approach to management that considers the entire ecosystem, including humans. The goal of ecosystem-based management is to maintain an ecosystem in a healthy, productive and resilient condition so that it can provide the goods and services humans want and need. Ecosystem-based management differs from current approaches that usually focus on a single species, sector, activity or concern; it considers the cumulative impacts of different sector”.*²²

EBA represents a novel approach that has emerged in response to the failure of traditional approaches to halt the deterioration of the seas. This approach offers a comprehensive perspective that transcends the limitations of sector, activity, or living group-oriented approaches. One of the methods employed to achieve the implementation of EBA is MSP.

It is considered that MSP can be an effective tool for the prevention of user activities that may arise as a result of increased marine exploitation. Similarly, it is asserted that MSP is an appropriate process and tool for the sustainable management of marine activities and the improvement of area-based protection and conservation of marine living resources.²³ Despite the absence of a universally accepted definition of MSP, the definition that has gained the most widespread acceptance is as follows:

*“A process of analyzing and allocating parts of three-dimensional marine spaces to specific uses, to achieve ecological, economic, and social objectives that are usually specified through the political process; the MSP process usually results in a comprehensive plan or vision for a marine region. MSP is an element of sea use management”.*²⁴

Although the historical origins of MSP can be traced back to the policies, processes, and practices that nations have applied to marine areas for at least eight centuries, MSP as it is used today emerged as a consequence of the law of the sea negotiations

²¹ DELCÁMARA, Gonzalo / O'HIGGINS, Timothy G. / LAGO, Manuel / LANGHANS, Simone, “Ecosystem-Based Management: Moving from Concept to Practice”, in: T. G. O'Higgins, M. Lago, T. H. DeWitt (eds.), *Ecosystem-Based Management, Ecosystem Services and Aquatic Biodiversity: Theory, Tools and Applications*, Springer, Switzerland, 2020, p. 40.

²² **Marine Spatial Planning, A Step-by-Step Approach Toward Ecosystem-Based Management**, Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6, 2009, p. 24, available at: https://www.researchgate.net/publication/229424217_Marine_Spatial_Planning_A_Step-by-Step_Approach_Toward_Ecosystem-Based_Management (accessed on: 13 May 2025).

²³ MAES, *International Legal Framework*, p. 797.

²⁴ EHLE, Charles N. / DOUVERE, Fanny, “Visions for a Sea Change”, in: *Report of the First International Workshop on Marine Spatial Planning, IOC Manual and Guides No. 48*, Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme, Paris, UNESCO, 2007, p. 13.

that commenced in 1973 and concluded with the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. The initial implementations were conducted between 1975 and 2005 in countries such as Australia, Canada, and the Netherlands.²⁵

The concept of internationalisation can be traced back to the work of the UNESCO Intergovernmental Oceanographic Commission in 2006. As a consequence of this workshop, a number of significant outcomes were produced. Visions for a Sea Change report defines and evaluates MSP and related concepts, establishes an international MSP community, and creates a website for this purpose. It also produces numerous publications on MSP literature and a guide for implementation. The working group continues to meet on a regular basis.²⁶ The widespread adoption of MSP can be attributed to the IMP and the related action plan published by the European Commission in 2007. This approach to maritime issues, along with increased coordination between different policy areas has been instrumental in the implementation of MSP.²⁷ The IMP is a policy framework designed to promote the sustainable development of all sea-based activities and coastal areas. Its objective is to enhance the coordination of policies that impact oceans, seas, islands, coastal and outermost regions, as well as maritime sectors. Additionally, it aims to establish cross-sectoral instruments. One of the instruments designed to achieve this objective is the MSP. MSP has been identified as a fundamental component of the recently established maritime policy of the EU. In this context, the Directive on MSP was published with the intention of regulating the MSP concept at the legislative level.²⁸

The EU's designation of MSP as one of the pillars of maritime policy has not only increased the application of MSP around world, but also made it a widely preferred method for integrated planning and management of marine and coastal areas in the Black Sea. The following section of the study will assess the implementation of MSP in the Black Sea in accordance with the relevant legal regulations.

²⁵ **EHLER, Charles N.**, "Two Decades of Progress in Marine Spatial Planning", *Marine Policy*, Vol. 132, 2021, pp. 2-6.

²⁶ **EHLER**, *Two Decades of Progress in Marine Spatial Planning*, p. 6.

²⁷ **Fact Sheets on the European Union**, *Integrated Maritime Policy of the European Union*, available at: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union> (accessed on: 13 May 2025).

²⁸ **ZAUCHA, Jacek / GEE, Kira / RAMIERI, Emiliano / NEIMANE, Leila / ALLONCLE, Neil / BLAŽAUSKAS, Nerijus / CALADO, Helena / CERVERA-NÚÑEZ, Cristina / MAROHNIC KUZMANOVIC, Vesna / STANCHEVA, Margarita / WITKOWSKA, Joanna / SCHÜTZ, Sigrid Eskeland / RONCO ZAPATERO, Juan / EHLER, Charles N.**, "Implementing the EU MSP Directive: Current Status and Lessons Learned in 22 EU Member States", *Marine Policy*, Vol. 171, 2025, p. 2.

IV. INTEGRATED PLANNING AND MANAGEMENT TOOL OF THE ECOSYSTEM-BASED APPROACH IN THE BLACK SEA: MSP

The Black Sea represents a vital economic, geopolitical, and trade corridor, linking Europe and Asia and connecting to the Mediterranean Sea via the Sea of Marmara and the Aegean Sea. The Black Sea is situated in a relatively confined area, with major rivers such as the Danube and the Dnieper flowing into it. This results in anoxic deep waters due to limited mixing with oxygenated surface layers. The region is of vital importance for transit and trade, supplying more than 34% of the EU's natural gas and oil imports. Furthermore, the Black Sea hosts to a range of maritime activities that are significant to regional and local economies, including tourism and oil production.²⁹

It is possible to assert that MSP, which has been analysed conceptually above, will become a more widely preferred tool in the Black Sea region. The increasing tendency of the implementation of the MSP in the Black Sea can be explained by the increasing EU influence in the region. There are already two EU member states in the region. While Türkiye has been a candidate state for a considerable period, Ukraine became a candidate state in 2022, and Georgia in 2023.³⁰ Russia, on the other hand, does not hold either membership or candidate status with the EU. In order to analyse the impact of states' relations with the EU on MSP implementation, the first step is to examine the Directive on MSP - the EU's main document on the matter - especially in the context of the obligations it imposes on member or candidate states.

A. Brief Analysis of the Directive on MSP

The purpose of the Directive on MSP is to establish a framework for MSP based on sustainability. The Directive on MSP is applicable to the marine waters of Member States.³¹ The Directive stipulates that an ecosystem-based approach should be employed in the establishment and implementation of MSPs, with particular emphasis on sustainability.³²

²⁹ BAT, Levent / ÖZTEKİN, Ayşah / ŞAHİN, Fatih / ARICI, Elif / ÖZSANDIKÇI, Uğur, "An Overview of the Black Sea Pollution in Turkey", MedFAR, Vol. 1, No. 2, 2018, p. 69.

³⁰ European Commission, *EU Enlargement Policy*, available at: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/eu-enlargement_en (accessed 13 May 2025).

³¹ The term "marine waters" is defined as "the waters, the seabed and subsoil on the seaward side of the baseline from which the extent of territorial waters is measured extending to the outmost reach of the area where a Member State has and/or exercises jurisdictional rights, in accordance with the UNCLOS, with the exception of waters adjacent to the countries and territories mentioned in Annex II to the Treaty and the French Overseas Departments and Collectivities" under (1)(a) of Article 3 of Directive 2008/56/EC and the "Coastal water" is defined as "the surface water on the landward side of a line, every point of which is at a distance of one nautical mile on the seaward side from the nearest point of the baseline from which the breadth of territorial waters is measured, extending where appropriate up to the outer limit of transitional waters" under Article 7 of Article 2 of Directive 2000/60/EC by including the seabed and subsoils of these areas. (European Union, Directive 2014/89/EU, Art. 3).

³² European Union, Directive 2014/89/EU, Art. 5.

It is obligatory for Member States to establish and implement MSPs.³³ It is of paramount importance to consider the interactions between land and sea when establishing the plans.³⁴ Member States were obliged to establish their MSPs by March 31, 2021.³⁵ The regulation stipulates that the potential activities and uses may encompass the following:

*“aquaculture areas, fishing areas, installations and infrastructures for the exploration, exploitation and extraction of oil, of gas and other energy resources, of minerals and aggregates, and for the production of energy from renewable sources, maritime transport routes and traffic flows”.*³⁶

In order to comply with the Directive on MSP, Member States are also obliged to adopt national legislation and to designate competent authorities for its implementation. The deadline for fulfilling these obligations was September 18, 2016. Another noteworthy aspect of the Directive is its emphasis on cooperation.³⁷ It encourages collaboration among Member States and between Member States and third parties. This cooperation aims to ensure the consistency and coordination of MSPs. To facilitate cooperation, the EU provides financial and other forms of support for projects involving Member States and between Member States and third states.

B. MSP Implementation in the Black Sea Region

Following the brief assessment of the Directive on MSP, the main legal instrument regulating MSP has to be analysed. This section will examine the current status of MSP implementation in the Black Sea riparian states. The assessment will be based on the Directive on MSP.

1. Bulgaria

Bulgaria has transposed the Directive on MSP into its domestic legislation through an amendment to the Maritime Spaces, Inland Waterways and Ports of the Republic of Bulgaria Act, which was published in March 2018.³⁸ This means that Bulgaria has fulfilled the obligation to enact national regulations as stipulated under the Directive. The Ministry of Regional Development and Public Works has been designated as the responsible authority for MSP in Bulgaria. Bulgaria adopted the MSP plan with a delay in May 2023. Having fulfilled its obligation to adopt legislation, Bulgaria has also fulfilled its obligation to establish an MSP plan.³⁹

³³ European Union, Directive 2014/89/EU, Art. 4.

³⁴ European Union, Directive 2014/89/EU, Art. 7.

³⁵ European Union, Directive 2014/89/EU, Art. 15.

³⁶ European Union, Directive 2014/89/EU, Art. 8.

³⁷ European Union, Directive 2014/89/EU, Art. 11.

³⁸ European MSP Platform, *Maritime Spatial Planning Country Information: Bulgaria*, 2018, available at: https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/Bulgaria_countryprofile (accessed on: 13 May 2025).

³⁹ Ibid.

2. Romania

Romania enacted the Directive on MSP through Law No. 88/2017, approving Government Decree No. 18/2016 on Maritime Spatial Planning, thereby fulfilling the obligation to enact national regulations set forth in the Directive. The Ministry of Development, Public Works and Administration has been designated as the authority responsible for MSP in Romania. This ministry has established the National MSP Authority, which is responsible for implementing the MSP. Romania has delayed fulfilling its obligation to establish an MSP, it has now done so.⁴⁰

3. Türkiye

Türkiye has yet to establish a legal framework for MSP and does not have an MSP in place.⁴¹ However, there are two projects, MISIS and ANEMONE, being conducted in collaboration with Bulgaria and Romania.⁴² Furthermore, in the Sustainable Blue Economy Action Plan, Türkiye has highlighted the importance of MSP by stating that it will work on its development.⁴³ Scientific activities are being encouraged in Türkiye for the establishment of MSP literature, and efforts are also underway at the ministerial level. Although Türkiye's national MSP legislation has not yet been adopted, several relevant laws exist. In Türkiye, the Presidency of the Republic is in charge of the MSP. There are MSP publications by research organizations such as Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law.⁴⁴

4. Ukraine and Georgia

The Directive on MSP does not stipulate any regulation regarding candidate states. However, candidate states have been adopting regulations in line with EU policies to meet the Copenhagen criteria of “*the capacity to effectively implement the rules, standards and policies constituting EU law and the ability to assume the obligations of membership, including commitment to the objectives of political, economic and monetary union*”.⁴⁵ The recent accession of Ukraine and Georgia as candidate states demonstrates the growing EU influence in the region. Therefore, it is estimated that Türkiye, which has been a candidate for a long time, and Georgia and Ukraine,

⁴⁰ **European MSP Platform**, *Maritime Spatial Planning Country Information: Romania*, 2023, available at: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/romania> (accessed on: 13 May 2025).

⁴¹ **Türkiye MSP Platform**, *Türkiye Marine Spatial Planning*, available at: <https://dmpturkiye.dehukam.org/en/home-page/> (accessed on: 13 May 2025).

⁴² **European Commission**, *Black Sea - The European Maritime Spatial Planning Platform*, available at: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sea-basins/black-sea> (accessed 13 May 2025).

⁴³ **The Century of Türkiye**, *Sustainable Blue Economy Action Plan (Blue Plan)*, available at: <https://www.turkiyeyuzuyili.com/proje-surdurulebilir-mavi-ekonomi-eylem-plani-mavi-plan> (accessed on: 13 May 2025).

⁴⁴ **Türkiye MSP Platform**, *Türkiye Marine Spatial Planning*.

⁴⁵ **European Union**, *Accession Criteria (Copenhagen Criteria)*, available at: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:accession_criteria_copenhagen (accessed on: 13 May 2025).

which have recently gained candidate status, will adopt MSP regulations in line with EU policies.

Ukraine is in a comparable position to Türkiye in that it lacks any legal framework regulating MSP and has no existing MSP. Additionally, Ukraine is also engaged in the ANEMONE project, which involves Bulgaria, Romania, and Türkiye.⁴⁶ Georgia has no legal regulation, plan, or EU project on MSP. It has been observed that there are only scientific researches on the subject.⁴⁷

5. Russia

Russia initiated the drafting of national legislation on MSP in 2014; however, this process was suspended in 2015. Although Russia lacks any legal regulations or current projects on MSP in the Black Sea, there are scientific researches on the subject. Although Russia is not situated in the Black Sea, it has engaged in collaborative projects with the EU in other maritime regions.⁴⁸ This could indicate that Russia may potentially adopt parallel policies regarding MSP with the EU and enacting legislative provisions in this regard.

The Directive on MSP highlights the importance of cooperation. In the Black Sea region, various projects facilitate cooperation among EU member states and with third states. In the Black Sea region, the MARSPLAN BS I and II projects are based on cooperation between the EU Member States (Romania and Bulgaria). In contrast, the MISIS and ANEMONE projects, in which Türkiye is involved, are examples of the cooperation of EU Member States with third countries. The MARSPLAN BS project developed case studies in Romania and Bulgaria, establishing MSP baselines with methodologies, indicators, rules, and strategies. The MARSPLAN BS-II project focuses on the development of a comprehensive MSP for the cross-border region Mangalia-Shabla (Romania and Bulgaria). The MISIS project is concerned with protected areas, while the ANEMONE project is dedicated to the dissemination of knowledge, innovations, and best practices.

⁴⁶ **European Commission**, *Black Sea - The European Maritime Spatial Planning Platform*, available at: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sea-basins/black-sea> (accessed 13 May 2025).

⁴⁷ **Research Institute for European and American Studies**, *Georgia Blue Economy in the Marine Sector*, available at: <https://www.rieas.gr/images/publications/rieas176.pdf> (accessed on: 13 May 2025).

⁴⁸ **Institute of Maritime Spatial Planning Ermak North West, Russian State Hydrometeorological University**, *Proposals to Maritime Spatial Planning Roadmap of the Russian Federation*, 2021, p. 41, available at: https://vasab.org/wp-content/uploads/2022/03/Proposals_to_Maritime_Spatial_Planning_Roadmap_of_the_Russian_Federation.pdf (accessed on: 13 May 2025).

Table 1

The table below presents an analysis of the current status of the six states with respect to MSP, based on legal regulation.

	Bulgaria	Georgia	Romania	Russia	Türkiye	Ukraine
Being under obligation according to the Directive on MSP	+	-	+	-	-	-
Establishing MSP	+	-	-	-	-	-
Establishing national legislation on the MSP	Directive on MSP adopted	-	Directive on MSP adopted	-	-	-
Cooperation with EU member states related to MSP	+	-	+	+ (Not in the Black Sea Region)	+	+

The Black Sea riparian states exhibit a range of regulatory frameworks and practices about the integrated planning and management of marine and coastal areas. The number of states with national regulations on MSP is relatively limited. Regarding international regulation, the issue has been evaluated in the context of the Directive on MSP, which governs MSP internationally due to the increasing influence of the EU on the Black Sea riparian states.

V. DISCUSSIONS AND CONCLUSION

The MSP method, which has been in practice for many years, has undergone a significant transformation with its adoption as one of the pillars of the EU's maritime policy. The obligation of EU member states to establish and implement MSP has brought this concept to the forefront of integrated planning and management of marine and coastal areas. Concurrently, numerous countries have initiated scientific research, projects, and legislative work on MSP.

The fact that only two of the six Black Sea riparian states have national legislation regulating MSP and have established an MSP plan indicates that MSP is still in its early stages in the Black Sea. Although the states with national legislation have accelerated the MSP process due to their EU membership obligations, it should be noted that they did not comply with the dates stipulated in the Directive on MSP and have fulfilled their obligations with a delay.

The Directive on MSP provides a framework for MSP.⁴⁹ As previously discussed, the provisions of the Directive do not contain technical information. Considering the multifarious factors that must be taken into account for each marine area, it is not feasible to regulate the technical specifics within the Directive. Consequently, scientific research and national legislation based on scientific findings are essential for MSP implementation. Only two of the six states in the region have national regulations on MSP. These regulations are also relatively recent, having been enacted through the transposition of the Directive into domestic law. This suggests that the implementation of MSP in the Black Sea region is still in its infancy, with a long process of implementation yet to be completed. There is a need for coordination and cooperation in terms of MSP implementation in order to achieve a good environmental status in marine areas between member states and neighboring states.⁵⁰

In accordance with the stipulations of the Directive on MSP, projects have been initiated with the objective of fostering collaboration with third states in the region. The participation of Türkiye and Ukraine in these projects, carried out in collaboration with member states, as well as the conduct of scientific activities on MSP, demonstrates that these states are willing to implement MSP effectively despite not being obliged to do so. It is anticipated that Georgia, which has recently attained candidate state status, will also begin efforts to align with the EU's MSP policy. Russia has engaged in collaborative projects with the EU in various maritime regions. While it has not yet done so in the Black Sea, the potential for such cooperation is evident. However, ongoing political tensions in the region present a significant challenge to the advancement of this cooperation and the implementation of MSP.

The ongoing conflict between Russia and Ukraine in the Black Sea has a major impact on environmental planning in the area. Military operations cause direct damage to the marine environment. Given this, some academicians believe that the war's extensive and irreversible harm to the environment amounts to ecocide,⁵¹ raising important concerns about how international environmental law will evolve in the future. It is clear from the war's long-term effects on the Black Sea ecosystem that the relationship between environmental protection, security, and peace needs to be discussed more thoroughly within the frameworks of MSP and ICZM.

⁴⁹ SCHACHTNER, Eva, "Marine Protected Areas and Marine Spatial Planning, with Special Reference to the Black Sea", in: Paul D. Goriup (ed.), *Management of Marine Protected Areas: A Network Perspective*, 1st ed., John Wiley & Sons Ltd, 2017, p. 217.

⁵⁰ ÇÖRTOĞLU, Feza Sencer / VARANK, Fatma / BÖLÜKBAŞI ATAY, Vildan, "The Conceptual Analysis of Ecosystem-Based Approach for the European Union Marine Strategy Framework Directive", *DEHUKAMDER*, Cilt 6, Sayı 1, 2023, 16.

⁵¹ BOZKURT, Kutluhan, "Assessments on the Ukraine-Russia War in the Axis of International Law and Ecocide Crimes", *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21 (1), 2024, 519; 520.

In a manner analogous to other methodologies and approaches for integrated planning and management of marine and coastal areas, one of the main objectives of MSP is the protection of the marine ecosystem. To achieve this objective, it is of the utmost importance that MSP is implemented in an integrated manner with other methods. The European Commission has also determined that the implementation of MSP and ICZM in conjunction is a viable approach. It is asserted that the combination of MSP and ICZM can be effective in fulfilling the commitments outlined in the Thematic Strategy for the Protection of the Marine Environment.⁵² ICZM, which is already widely implemented in the Black Sea, is a more coastal-oriented methodology that complements MSP. The integrated implementation of these two methods would be highly beneficial for the Black Sea. The fact that MSP implementation in the Black Sea is still in its early stages presents an opportunity for integration with ICZM.

⁵² **European Commission**, *An Integrated Maritime Policy for the European Union*, 2007, p. 6 available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575> (accessed on: 13 May 2025).

REFERENCES

1. Books and Articles

- ANLAR GÜNEŞ, Şule**, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 56 (2), 2007, 1-37.
- ANTONIDZE, Ekaterina**, “ICZM in the Black Sea Region: Experience and Perspectives”, *Journal of Coastal Conservation*, Vol. 14, 2010, pp. 265-272.
- BAT, Levent / ÖZTEKİN, Ayşah / ŞAHİN, Fatih / ARICI, Elif / ÖZSANDIKÇI, Uğur**, “An Overview of the Black Sea Pollution in Turkey”, *MedFAR*, Vol. 1, No. 2, 2018, pp. 67-86.
- BOZKURT, Kutluhan**, “Assessments on the Ukraine-Russia War in the Axis of International Law and Ecocide Crimes”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21 (1), 2024, 505-523.
- ÇÖRTOĞLU, Feza Sencer / VARANK, Fatma / BÖLÜKBAŞI ATAY, Vildan**, “The Conceptual Analysis of Ecosystem-Based Approach for the European Union Marine Strategy Framework Directive”, *DEHUKAMDER*, Cilt 6, Sayı 1, 2023, 1-20.
- DEL CÁMARA, Gonzalo / O’HIGGINS, Timothy G. / LAGO, Manuel / LANGHANS, Simone**, “Ecosystem-Based Management: Moving from Concept to Practice”, in: T. G. O’Higgins, M. Lago, T. H. DeWitt (eds.), *Ecosystem-Based Management, Ecosystem Services and Aquatic Biodiversity: Theory, Tools and Applications*, Springer, Switzerland, 2020, pp. 39-60.
- EHLER, Charles / DOUVERE, Fanny**, “Visions for a Sea Change”, in: *Report of the First International Workshop on Marine Spatial Planning, IOC Manual and Guides No. 48*, Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme, Paris, UNESCO, 2007.
- EHLER, Charles N.**, “Two Decades of Progress in Marine Spatial Planning”, *Marine Policy*, Vol. 132, 2021, Article No. 104134, pp. 2-6.
- EHLER, Charles N.**, *Marine Spatial Planning: An Idea Whose Time Has Come*, in: K. L. Yates, C. J. A. Bradshaw (eds.), *Offshore Energy and Marine Spatial Planning*, Routledge, London and New York, 2018, pp. 1-16.
- KAYNAKÇIOĞLU, Uğur**, *Uluslararası Hukukta İklim Değişikliğinin Denizler Üzerindeki Etkileri*, 1. baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2023.
- KELLY, Christina / ELLIS, Geraint / FLANNERY, Wesley**, “Conceptualising Change in Marine Governance: Learning from Transition Management”, *Marine Policy*, Vol. 95, 2018, pp. 24-35.
- KIRKELDT, Trine Skovgaard**, “An Ocean of Concepts: Why Choosing Between Ecosystem-Based Management, Ecosystem-Based Approach and Ecosystem Approach Makes a Difference”, *Marine Policy*, Vol. 106, 2019, pp. 1-11.
- MAES, Frank**, “The International Legal Framework for Marine Spatial Planning”, *Marine Policy*, Vol. 32, 2008, pp. 797-810.

- PYĆ, DOROTA**, “*The Role of the Law of the Sea in Marine Spatial Planning*”, in: Zaucha, Jacek / Gee, Kira (eds.), *Maritime Spatial Planning - Past, Present, Future*, ICES External Publications Database, 2019, 375-395.
- REÇBER, Serkan**, “*Açık Denizlerin Korunması ve Deniz Koruma Alanları*”, Public and Private International Law Bulletin, Cilt 42, Sayı 1, 2022, 81-120.
- SCHACHTNER, Eva**, “*Marine Protected Areas and Marine Spatial Planning, with Special Reference to the Black Sea*”, in: P. J. S. Jones (ed.), *Management of Marine Protected Areas: A Network Perspective*, 1st ed., John Wiley & Sons Ltd, 2017, pp. 207-226.
- TANAKA, Yoshifumi**, *The International Law of the Sea*, 3. Edn., Cambridge University Press, Cambridge 2019.
- VESPREMEANU, Emil / GOLUMBEANU, Mariana**, *The Black Sea: Physical, Environmental and Historical Perspectives*, 1st ed., Springer, Switzerland, 2018.
- ZAUCHA, Jacek / GEE, Kira / RAMIERI, Emiliano / NEIMANE, Leila / ALLONCLE, Neil / BLAŽAUSKAS, Nerijus / CALADO, Helena / CERVERA-NÚÑEZ, Cristina / MAROHNİĆ KUZMANOVIĆ, Vesna / STANCHEVA, Margarita / WITKOWSKA, Joanna / SCHÜTZ, Sigrid Eskeland / RONCO ZAPATERO, Juan / EHLER, Charles N.**, “*Implementing the EU MSP Directive: Current Status and Lessons Learned in 22 EU Member States*”, *Marine Policy*, Vol. 171, 2025, pp. 1-23.

2. Reports

- Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe**, *Final Report of ICZM in Europe*, 2006, available at: https://www.rupprecht-consult.eu/fileadmin/migratedRupprechtAssets/Documents/ICZM_Evaluation_of_Integrated_Coastal_Zone_Management_in_Europe.pdf (accessed on: 13 May 2025).
- Institute of Maritime Spatial Planning Ermak North West, Russian State Hydrometeorological University**, *Proposals to Maritime Spatial Planning Roadmap of the Russian Federation*, 2021, available at: https://vasab.org/wp-content/uploads/2022/03/Proposals_to_Maritime_Spatial_Planning_Roadmap_of_the_Russian_Federation.pdf (accessed on: 13 May 2025).
- Marine Spatial Planning**, *A Step-by-Step Approach Toward Ecosystem-Based Management*, Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6, 2009, p. 24, available at: https://www.researchgate.net/publication/229424217_Marine_Spatial_Planning_A_Step-by-Step_Approach_Toward_Ecosystem-Based_Management (accessed on: 13 May 2025).
- Research Institute for European and American Studies**, *Georgia Blue Economy in the Marine Sector*, available at: <https://www.rieas.gr/images/publications/rieas176.pdf> (accessed on: 13 May 2025).
- Secretariat of the Convention on Biological Diversity**, *Integrated Coastal Management for the Achievement of the Aichi Biodiversity Targets*, 2015, available at: <https://www.cbd.int/doc/publications/cbd-ts-76-en.pdf> (accessed on: 13 May 2025).

European Commission, *An Integrated Maritime Policy for the European Union*, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575> (accessed on: 13 May 2025).

3. Websites

European Commission, *Black Sea - The European Maritime Spatial Planning Platform*, available at: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sea-basins/black-sea> (accessed 13 May 2025).

European Commission, *EU Enlargement Policy*, available at: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/eu-enlargement_en (accessed 13 May 2025).

European MSP Platform, *Maritime Spatial Planning Country Information: Bulgaria*, 2018, available at: https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/media/document/Bulgaria_countryprofile (accessed on: 13 May 2025).

European MSP Platform, *Maritime Spatial Planning Country Information: Romania*, 2023, available at: <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/romania> (accessed on: 13 May 2025).

European Union, *Accession Criteria (Copenhagen Criteria)*, available at: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:accession_criteria_copenhagen (accessed on: 13 May 2025).

European Union, *Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning*, Art. 4, 2014, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0089> (accessed 13 May 2025).

European Union, *Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning*, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0089> (accessed 13 May 2025).

Fact Sheets on the European Union, *Integrated Maritime Policy of the European Union*, available at: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union> (accessed on: 13 May 2025).

Protected Planet, *Explore Protected Areas and OECMs*, available at: https://www.protectedplanet.net/en/search-areas?geo_type=country (accessed on: 13 May 2025).

The Century of Türkiye, *Sustainable Blue Economy Action Plan (Blue Plan)*, available at: <https://www.turkiyeyuzuyili.com/proje-surdurulebilir-mavi-ekonomi-eylem-plan-mavi-plan> (accessed on: 13 May 2025).

Türkiye MSP Platform, *Türkiye Marine Spatial Planning*, available at: <https://dmpturkiye.dehukam.org/en/home-page/> (accessed on: 13 May 2025).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 2023/1775 K. Sayılı Kararı Işığında Gemi Alacağının Devri ve İntikali ile Gemi Alacaklısı Hakkının Düşmesinin Önüne Geçilmesi^(*1)

The Assignment and Subrogation of Maritime Liens and the Prevention of the Extinction of Maritime Liens in Light of the Decision No. 2023/1775 of the 11th Civil Chamber of the Turkish Court of Cassation

Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL^{(*)2}

Öz

Bu çalışmada, Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 2023/1775 K. sayılı kararı çerçevesinde, kanuni rehin hakkının (gemi alacaklısı hakkının) devri ve intikali ve ayrıca bu hakkın düşmesini önlemek için başvurulması gereken yargısal yollar tartışılmış ve Yargıtay kararının yerindeliği sorgulanmıştır.

Karar incelemesi şeklinde kaleme alınan çalışmada, gemi alacağının devri ve intikali, kanuni rehin hakkının fer'i niteliği, rehin hakkının devri ve intikali ile kanuni rehin hakkının düşmesi ve bu haktan feragat edilmesi konuları 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.1320 ilâ 1327 hükümleri ışığında değerlendirilmiştir. Rehin hakkının bir yıllık hak düşürücü süre içinde korunabilmesi için geminin ihtiyaten haczi ve takiben cebri satışının talep edilmesinin zorunlu olduğu tespiti yapılmış; bunun dışında başvuru yargı yollarının kanuni rehin hakkının hak düşürücü süreye maruz kalması bakımından önem taşımadığı ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler

Gemi Alacaklısı Hakkı, Kanuni Rehin Hakkı, Gemi Alacaklısı Hakkının Devri ve İntikali, Gemi Alacaklısı Hakkının Düşmesi, Rehin Hakkından Feragat.

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 17.06.2025 - Makale Kabul Tarihi: 19.06.2025.

^{(*)2} İstanbul Bilgi Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı Öğretim Üyesi, İstanbul - Türkiye,
E-posta: cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0003-4008-3421>.

Abstract

This study examines the decision of the 11th Civil Chamber of the Turkish Court of Cassation, numbered 2023/1775, with a focus on the assignment and subrogation of maritime liens, as well as the judicial remedies required to prevent the extinction of such liens. The analysis also questions the appropriateness of the Court's conclusion.

Structured as a case comment, the article assesses the legal framework regulating the assignment and subrogation of maritime liens, the accessory nature of statutory liens, and the legal consequences of both the extinction and waiver of such liens under Articles 1320 to 1327 of the Turkish Commercial Code.

The study concludes that, pursuant to the Turkish Commercial Code, the preservation of a statutory lien requires both the arrest of the vessel and a subsequent application for a forced sale within the one-year extinction period. It further establishes that pursuing other legal remedies, such as initiating judicial proceedings or enforcement actions; does not suspend or extend this period.

Keywords

Maritime Lien, Statutory Lien, Assignment and Subrogation of Maritime Lien, Extinction of Maritime Lien, Waiver of Maritime Lien.

GİRİŞ

Bu çalışmaya Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 2023 yılında gemi alacaklısı hakkı ile ilgili verdiği bir karar¹ konu edilecektir. Çalışmada Yargıtay kararının analizi özelikle gemi alacaklısı hakkının devri ve intikali ile kanuni rehin hakkının düşmesinin önüne geçilmesine yönelik yargı işlemleri bakımından ele alınacaktır.

Çalışmada karar incelenirken gemi adamının ücret alacağının üçüncü bir kişi tarafından ödenmesinin ardından üçüncü kişinin de gemi malikinin gemisi üzerinde kanuni rehin hakkının ileri sürülüp sürülemeyeceği; kanuni rehin hakkının devredilip devredilmediği ve rehin hakkının düşüp düşmediği konuları üzerinde durulacaktır.

I. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ BOZMA KARARININ GEREKÇESİ

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2023 yılında verdiği bir karar ile,² İlk Derece Mahkemesi kararına karşı istinaf başvurusunun esastan reddine ilişkin Bölge Adliye Mahkemesi³ kararının ortadan kaldırılmasına ve asıl dava yönünden İlk Derece Mahkemesi kararının⁴ bozulmasına şu gerekçelerle karar verilmiştir:

¹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2021/6319 E. 2023/1775 K. sayılı 22/3/2023 tarihli kararı. Karar metni için bkz. www.lexpera.com.tr (e.t. 1/5/2025).

² Bkz. yuk. dn. 1.

³ İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi 2019/1313 E. 2021/714 K. sayılı kararı. Kararın künyesine dn. 2'de yer verilen Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararından erişilmiştir. Karar metni için bkz. www.lexpera.com.tr (e.t. 1/5/2025).

⁴ İstanbul 17. Ticaret Mahkemesi. Kararın künyesine dn. 3'te yer verilen Bölge Adliye Mahkemesi kararından erişilmiştir. Karar metni için bkz. www.lexpera.com.tr (e.t. 1/5/2025).

“[1] Takibe konu alacak 14.04.2016 tarihli borç tasfiye sözleşmesi kapsamında ki borcu ödeyen taşıtan sıfatına sahip A.A.H. Şirketi⁵ tarafından davacıya temlik edilmiştir. Sözleşme kapsamına bir kısım gemi adamlarının alacakları da yer almaktadır.

“[2] Geminin işletilmesi ile ilgili bir durum sebebiyle, 6102 sayılı Kanun’un 1320 nci maddesinde sayılan gemi alacaklarından birinin doğması ile birlikte gemi alacaklısı hakkı da kanun gereği kendiliğinden doğar.

“[3] Gemi adamlarının ücretleri de bu kapsamda alacaklısına gemi alacaklısı hakkı verir. Gemi alacaklısı hakkının asıl konusu geminin kendisidir. Gemi alacakları aynı zamanda 1321 inci madde ile kanuni rehin hakkı ile teminat altına alınmıştır. Tanınan kanuni rehin hakkı ancak gemi alacağının doğumuna neden olan gemi üzerinde ileri sürülebilir.

“[4] Somut olayda da temlik konusu alacakların bir kısmı da 6102 sayılı Kanun’un 1320 nci maddesi kapsamında gemi alacağı olup aynı Kanun’un 1321 inci maddesi ve devamı hükümleriyle kanuni rehinle teminat altına alınmıştır. Nitekim 6102 sayılı Kanun’un 1325 inci maddesi ile de gemi alacağının devri veya intikali ile bu alacağın verdiği kanuni rehin hakkının devredilmiş veya intikal etmiş sayılacağı öngörülmüştür.

“[5] Maddenin gerekçesinde de feri nitelik taşıyan rehin hakkının, kendisi için tesis edildiği alacak hakkına bağlılığı ilkesini kabul eden 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu esaslarıyla uyum sağlanması için işbu hükmün getirildiği belirtilmiştir.”

Karar metninden ayrıca:

- [1] Davacı alacağının tahsili için icra takibi başlatmıştır.⁶
- [2] “A. A.” isimli geminin sicile kayıtlı maliki “F. S.” şirkettir.⁷
- [3] “A. A.” isimli gemi çıplak gemi kira sözleşmesi ile “S. T.” şirketine kiraya verilmiştir.⁸
- [4] Dava-dışı “A. A. H.” şirketinin donatana olan navlun borcuna karşılık navlun ücretine mahsup edilmek üzere gemi adamlarının ücret alacaklarını ödediği,⁹
- [5] Dava-dışı “A. A. H.” şirketinin borcun yeniden yapılandırma sözleşmesinden doğan alacaklarını Davacıya temlik ettiği,¹⁰

⁵ Veri tabanından erişilen kararda tarafların ticaret unvanı ve geminin adı yer almaktadır. Bu çalışmada tarafların ticaret unvanının ve gemi isminin tamamına değil yalnızca ilk harflerine yer verilmiştir.

⁶ Yargıtay kararının Davacının dava dilekçesinin özet kısmından bu bilgiye ulaşılmaktadır.

⁷ Bu bilgi Yargıtay kararının “3. Değerlendirme” başlıklı kısmının 2 no.lu paragrafında yer almaktadır.

⁸ Yargıtay kararının 2. Birleşen davada Davacı dilekçesinden anlaşılmaktadır.

⁹ Bu bilgi Yargıtay kararının 2. Birleşen davada Davacı dilekçesinin özetine yer verildiği kısımda yer almaktadır.

¹⁰ Yargıtay kararının “1. Davacı dava dilekçesi”nin özeti kısmından bu bilgiye erişilmiştir.

- [6] Borcun yeniden yapılandırma sözleşmesinde geminin sicile kayıtlı maliki olan “F. S.” şirketinin yetkilisinin imzasının bulunmadığı, borcun yeniden yapılandırılması sözleşmesinin geminin sicile kayıtlı maliki “F. S.” şirketini bağlamadığı,¹¹
- [7] Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin gemi adamı ücret alacaklarının gemi alacaklısı hakkı vermesi sebebiyle geminin maliki “F. S.” şirketinin de sorumluluğunun bulunduğu gerekçesiyle ilk derece mahkemesi kararını bozmuş olduğu, anlaşılmaktadır.

II. UYUŞMAZLIKTAKİ TARAFLARIN SIFATLARININ BELİRLENMESİ

Yargıtay kararından anlaşıldığı üzere “A. A.” isimli geminin sicile kayıtlı maliki “F. S.” şirkettir. “F. S.” şirketi ve karardan ticaret unvanları ya da isimleri anlaşılmayan başka kişiler aleyhine icra takibi başlatılmıştır. “F. S.” şirketi uyuşmazlıkta aynı zamanda Davalılar arasında yer almaktadır.

“F. S.” şirketi maliki olduğu gemiyi “S. T.” şirketine çıplak gemi kirası sözleşmesi ile kiralamıştır. TTK m.1119 vd. hükümlerinde düzenlenen gemi kira sözleşmesi hükümlerine göre “F. S.” şirketi kiraya veren, “S. T.” şirketi ise “kiracı” sıfatına sahiptir. Yargıtay kararından “S. T.” şirketi aleyhine icra takibi başlatılıp başlatılmadığı, bu şirketin Davalı olup olmadığı anlaşılamamaktadır.

Uyuşmazlıkta davacı sıfatı gemi adamlarına ait değildir. Dava-dışı “A. A. H.” şirketinin donatana olan navlun borcuna karşılık navlun ücretine mahsup edilmek üzere gemi adamlarının ücret alacaklarını ödediği anlaşılmaktadır. Daha sonra dava-dışı “A. A. H.” şirketi karardan tam anlaşılmamakla birlikte büyük ihtimalle Davalılarla Borcun Yeniden Yapılandırılması Sözleşmesi kurmuş ve bu sözleşmeden doğan alacaklarını Davacıya devretmiştir. Gemi adamlarına ödemede bulunan “A. A. H.” şirketinin gemi adamlarına yaptığı ödeme karşılığında ücret alacaklarını devralıp devralmadığı ise karardan anlaşılamamaktadır.

Karardan anlaşıldığı üzere Davacı öncelikle birden fazla borçlu aleyhine icra takibi başlatmıştır. İcra takibinin ilamsız icra yoluyla mı yoksa taşınır rehninin para çevrilmesi yoluyla ilamsız icra şeklinde mi takip olduğu karardan anlaşılamamaktadır.

Yargıtay kararında geminin ihtiyaten haczedildiği ve akabinde cebri satışının istendiğine yönelik bir bilgi yoktur. Ne var ki kararda uyuşmazlık özetlenirken yargı yolunun icra takibi ile başladığı belirtilmiştir. Bu çalışmada geminin alacaklı tarafından ihtiyaten haczedilmediği ve akabinde cebri satışa başvurulmadığı varsayımına dayanılarak açıklama yapılacaktır.

¹¹ Bu bilgi Yargıtay kararının “III. İlk Derece Mahkemesi Kararı” başlıklı kısmında yer almaktadır. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi ilk derece mahkemesi kararını bozmuş ancak ilk derece mahkemesi kararının bu kısmını bozma kararına konu etmemiştir.

III. ÇALIŞMADA DEĞERLENDİRİLECEK HUSUSLAR

Yargıtay kararı çerçevesinde uyuşmazlıktaki maddi vakıalar yukarıda özetlenmiştir. Karar metninden anlaşıldığı kadarıyla sırasıyla şu değerlendirmeler yapılacaktır.

- [1] İstem TTK m.1320 uyarınca bir gemi alacağı olup olmadığı,
- [2] İstem gemi alacaklısı hakkı vermesi için temel borç ilişkisinin borçlu sıfatının kime ait olması gerektiği,
- [3] Davacının TTK m.1325 uyarınca gemi alacağının devri ve intikali ile birlikte kanuni rehin hakkını da devralıp almadığı,
- [4] Kanuni rehin hakkının TTK m.1326 uyarınca düşüp düşmediği,
- [5] Başvurulan takip yolunun rehin hakkından feragat edildiği sonucu doğurup doğurmadığı.

IV. DEĞERLENDİRME

Türk Ticaret Kanununun¹² (“TTK”) 1320 ilâ 1327. maddelerinde “gemi alacakları” düzenlenmiştir. Kanunun gerekçesinden¹³ hükümlerin mehzazının 6 Mayıs 1993 tarihinde Cenevre’de kabul edilen Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme¹⁴ (“1993 Rehin Sözleşmesi”) olduğu görülmektedir. 1993 Rehin Sözleşmesi bu alandaki son tarihli milletlerarası sözleşmedir. Kronolojik süreç içinde bakıldığında 10 Nisan 1926 tarihinde Brüksel’de imzalanan Deniz Vasıtalarının Rehini ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletle-

¹² Türk Ticaret Kanunu, Kanun Numarası: 6102, Kabul Tarihi: 13.1.2011, RG 14.2.2011/27846. Kanunun gñncel tam metni için bkz. www.mevzuat.gov.tr (e.t. 1/5/2025).

¹³ Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Genel Gerekçe no. 161-162, 60; Genel Gerekçe no. 195, 62; Genel Gerekçe no. 198, 392-394: 1320 ilâ 1327’nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar ve Madde Gerekçeleri, 861-864. TBMM Adalet Komisyonu’nda 1993 Rehin Sözleşmesi ile uyumun sağlanması amacıyla 1315, 1320, 1324 ve 1350’nci maddelerde yapılan değişiklikler ile ilgili bkz. TBMM Dñnem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, 548, 550, 551. TBMM Genel Kurul gñrñşmeleri sırasında TTK m.1320 ile ilgili bir önerge verilmiş ve bu maddeye yeni bir üçñncñ fıkra eklenmiştir, önerge hakkında bkz. TBMM Genel Kurul Tutanağı, 23. Dñnem, 5. Yasama Yılı, 51. Birleşim, 13.1.2011, 96.

¹⁴ *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993. 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma süreci iç hukukta Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 6940 sayılı Kanun [RG 25.3.2017/ 30018] ile başlatılmıştır. 1993 Rehin Sözleşmesinin Türkçe tercñmesine Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışışlıeri Komisyonu Raporu, TBMM, Yasama Dñnem. 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 226 sayılı Tasarıdan erişmek mümkñndür. 1993 Rehin Sözleşmesi ile aynı ãnda Türkiye’nin taraf olma sürecinin başlatıldığı Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme, 1999 bakımından milletlerarası hukukta taraf olma süreci tamamlanmış ve 1999 Haciz Sözleşmesi Türkiye hakkında 11/12/2019 tarihinde yürñrlñğñ girmiştir. 1993 Rehin Sözleşmesine taraf olma sürecinin hangi sebeple tamamlanmadığı ise bilinmemektedir. 1993 Rehin Sözleşmesinin Türkçe akademik tercñmesi için bkz. **ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cñneyt / DAMAR, Duygu**, “II. Metin ve Çeviri”: **ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cñneyt**, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları*, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları, On İki Levha, İstanbul, 2012, s. 51-77.

rarası Sözleşme¹⁵ (“1926 Rehin Sözleşmesi”) ve 27 Mayıs 1967 tarihinde Brüksel’de kabul edilen Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme¹⁶ (“1967 Rehin Sözleşmesi”) aynı konuyu düzenleyen önceki tarihli milletlerarası sözleşmelerdir. Anılan milletlerarası sözleşmelerden 1967 Rehin Sözleşmesi milletlerarası hukukta yürürlüğe girmemiştir. 1926 Rehin Sözleşmesi¹⁷ ve 1993 Rehin Sözleşmesi¹⁸ ise eş zamanlı yürürlüktedir.

TTK hükümlerinin mehzazının 1993 Rehin Sözleşmesi olması düzenlemelerin yorumlanması bakımından önem arz etmektedir. TTK’da gemi alacaklısı hakkına ilişkin yer verilen bir yasal düzenlemenin yorumunda tereddüt ortaya çıktığı anda 1993 Rehin Sözleşmesi’nin hazırlık çalışmaları bu konuda belirleyici olmalıdır. 1967 Rehin Sözleşmesi her ne kadar milletlerarası hukukta yürürlük kazanmamış olsa da hem 1993 Rehin Sözleşmesinin hem de TTK m.1320 ilâ 1327’nin yorumlanmasında önem taşımaktadır. Zira 1993 Rehin Sözleşmesi hazırlanırken 1967 Rehin Sözleşmesi hükümleri esas alınmış¹⁹ ve onun maddeleri üzerinden değerlendirme ve akabinde değişiklik yapılarak oluşturulmuştur.

A. İstem Gemi Alacağı Olup Olmadığı

Uyuşmazlıkta borcun yeniden yapılandırılması sözleşmesi kurulduğu ve birden fazla alacağın bu sözleşmeye konu edildiği görülmektedir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararında alacakların tamamı bakımından değil yalnızca gemi adamı ücret alacağı ile ilgili değerlendirme yapılmıştır. Bu sebeple diğer istemlerin TTK m.1320/f.1 anlamında gemi alacağı olup olmadığı irdelenmeyecektir.

TTK m.1320/f.1’de hangi istemlerin sahiplerine kanuni rehin hakkı olan gemi alacaklısı hakkı vereceği düzenlenmiştir. Hükmün (a) bendinde;

“Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar 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”.²⁰

¹⁵ *Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes* [International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to the Maritime Liens and Mortgages].

¹⁶ *International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages*, 1967.

¹⁷ 1926 Rehin Sözleşmesine taraf devletler için bkz. www.diplomatie.belgium.be/sites/default/files/documents/CDM5.%20Convention%20internationale%20pour%20l'unification%20de%20certaines%20r%C3%A8gles%20relatives.pdf. (e.t. 1/5/2025).

¹⁸ 1993 Rehin Sözleşmesine taraf devletler için bkz. https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtmsg_no=xi-d-4&chapter=11&clang=_en (e.t. 1/5/2025).

¹⁹ Bkz. BERLINGIERİ, Francesco, “The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires”, CMI Year Book 1996, s. 228.

²⁰ TTK m.1320/f.1/b.(a) hakkında bkz. ATAMER, Kerim, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku, 1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları*, On İki Levha, İstanbul 2018, s. 156-159; SÜZEL, Cüneyt, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Tica-*

gemi alacağı olarak sayılmaktadır. Dolayısıyla gemi adamlarının deniz iş sözleşmesinden doğan ücret alacakları gemi adamına istihdam olduğu gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı (kanuni rehin hakkı) verir. Yargıtay kararının bu kısmı yerindedir.

B. İstemin Sahibine Kanuni Rehin Hakkı Vermesi için Temel Borç İlişkisinin Borçlu Sıfatının Kime Ait Olması Gerektiği

TTK m.1320/f.1’ in açılış cümlesinde

“geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki alacaklar sahiplerine “gemi alacaklısı hakkı” verir”

düzenlemesine yer verilmiştir.²¹

Malikin gemi adamı ile deniz iş sözleşmesi kurması hâlinde deniz iş sözleşmesinin tarafları malik ve gemi adamı olacaktır. Gemi adamının ücret alacağıının deniz iş hukuku anlamında borçlusu bu olasılıkta geminin maliki olacaktır. TTK m.1320 gereği malike karşı doğmuş olan deniz iş sözleşmesinden kaynaklanan gemi adamı ücret alacağı TTK m.1320 uyarınca gemi adamının istihdam olduğu gemi üzerinde sınırlı bir ayni hak niteliğinde olan kanuni rehin hakkı, diğer bir ifadeyle gemi alacaklısı hakkı verecektir. Kanuni rehin hakkı, gemi adamının ücret alacağı olan gemi alacağıının fer’i niteliğinde olacak ve istemin muaccel hâle gelmesi²² ile birlikte kanun gereği kendiliğinden doğacaktır.

Uyuşmazlıkta malik “F. S.” şirketi ile kiracı “S. T.” arasında bir gemi kira sözleşmesi kurulduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla yukarıda da ifade edildiği üzere kiracı “S. T.” şirketi geminin kiracısıdır.

Türk Hukukunda kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşme gemi kira sözleşmesi olarak tanımlanmıştır²³ [TTK m.1119/f.1].

Kiracı, kira sözleşmesi ile geminin kullanım hakkını elde eden kişidir. Diğer bir ifadeyle, kira sözleşmesi ile geminin hem teknik hem de ticari yönetimi kiracıya geçer, yani kiracı kira sözleşmesi boyunca geminin zilyedidir ve gemiyi kendi adı ve hesabına deniz ticaretinde kullanır.

ret Kanunu, On İki Levha, İstanbul, 2012, s. 208-222; **SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku - II (Ders Kitabı): Müsterek Avaryalar, Çatmalar, Kurtarma, Gemi Alacaklısı Hakkı*, Vedat Kitapevi, İstanbul, 2016, s. 616-620; **YAZICIOĞLU, Emine**, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 16. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2020, s. 179.

²¹ Bkz. **ATAMER**, *Cilt II*, s. 149-152; **SÜZEL**, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, s. 174-191; **YAZICIOĞLU**, s. 182-184.

²² TTK m.1326/f.1/b.(a) gereği gemi adamı alacakları için öngörülen kanuni rehin hakkı gemi adamının gemiden ayrılma tarihinden itibaren başlar.

²³ Gemi kira sözleşmesinin tanımı için bkz. **YAZICIOĞLU**, s. 316-317; **SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku - I (Ders Kitabı): Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019, s. 390-392; **ÖNDER, Salih**, *Gemi Kira Sözleşmeleri*, Türkiye Barolar Birliği, Ankara, 2016, s. 21-23.

Bu kullanım kiracıyı kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat kullanan kişi yapar ve kiracı TTK m.1061/f.2/c.1 anlamında aynı zamanda üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır.²⁴

Bu husus TTK m.1125 ile de sabittir.²⁵ Anılan hüküm gereği kiracı gemiyi tahsis amacına uygun olarak sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanma hakkına sahiptir. Çıplak gemi kirası sözleşmesi ile kiracı geminin zilyetliğini elde eder.

TTK m.1061/f.2/c.1 uyarınca kiracı gemiyi kendi adı ve hesabına deniz ticaretinde kullanacağından ve üçüncü kişilere karşı donatan sayılacağından gemiyi donatma yükümlülüğü kiracıya aittir. Geminin işletilmesi için gemi adamlarını istihdam etmeli, diğer bir ifadeyle kiracı gemiyi gemi adamları ile donatmalıdır. Zira “gemi adamlarının çalıştırılması” başlıklı TTK m.1127 gereği²⁶ gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülükler kiracıya yani TTK m.1061/f.2/c.1 anlamında üçüncü kişilere karşı donatan sayılan kişiye aittir.

Gemi adamının ücret alacağının Deniz İş Hukuku anlamında borçlusu gemi adamı ile arasında iş sözleşmesi kurulan kişidir. Bu kişi Deniz İş Kanunu anlamında aynı zamanda işveren sıfatına sahiptir. Deniz İş Kanunu m.2A’da işveren;

“Gemi sahibine veya kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimseye “işveren” denir”

şeklinde tanımlanmıştır.

Gemi maliki kendisine ait gemiyi deniz ticaretinde kendi adı ve hesabına kullandığı takdirde aynı zamanda donatan ve işveren sıfatına sahip olacaktır. Ancak geminin sicile kayıtlı maliki gemi üzerindeki kullanım hakkını yani zilyetliğini kiracıya gemi kira sözleşmesi ile bıraktığı durumda işveren ve üçüncü kişilerle ilişkilerde donatan sayılan kişi sıfatı kiracıya geçecektir. Bu olasılıkta geminin sicile kayıtlı maliki deniz iş sözleşmesinin tarafı olmadığı ve gemi adamını istihdam etmediği için temel borç ilişkisinin borçlu sıfatına yani işveren sıfatına sahip olmayacaktır.

Uyuşmazlık bakımından değerlendirme yapıldığında;

- [1] Karardan anlaşıldığı üzere malik “F. S.” şirketi ile kiracı “S. T.” arasında çıplak gemi kira sözleşmesi kurulmuştur.
- [2] Kiracı S. T. geminin zilyedi, yani üçüncü kişilere karşı donatan sayılan kişidir. Kiracı “S. T.”, Deniz İş Hukuku anlamında işveren yani gemi adamı ile kurulan iş sözleşmesinden doğan ücret alacağının borçlusudur.

²⁴ Donatan sıfatı hakkında kapsamlı bilgiyi içeren çalışma için bkz. **AMASYA, Serap**, *Donatan Kavramı* Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, 2006. s. 6-52; **ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I*, İstanbul, 2017, s. 776-812; **YAZICIOĞLU**, s. 244-248; **SÖZER**, *Deniz Ticareti I*, s. 183-199; **ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegân**, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, İstanbul, 2010, s. 133-139.

²⁵ Hüküm hakkında bkz. **YAZICIOĞLU**, s. 321-322; **ÖNDER**, s. 232-238.

²⁶ Hüküm hakkında bkz. **ÖNDER**, s. 262-265.

[3] Malik “F. S.” geminin zilyedi değildir. “A. A” isimli geminin kullanımını kiracıya bıraktığından üçüncü kişilerle olan ilişkilerde donatan sıfatına sahip olmaz. Malik “F. S.” gemi adamı ile kurulan deniz iş sözleşmesinin işvereni de değildir. Yukarıda belirtildiği üzere borcun yeniden yapılandırılması sözleşmesinin tarafı da değildir. Dolayısıyla malik “F. S.” uyuşmazlık konusu borcun borçlusu değildir.

TTK m.1320/f.1 gereği kiracıya karşı doğmuş olan gemi adamlarının ücret alacakları da sahiplerine istihdam olundukları gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı yani sınırlı aynı hak olan kanuni rehin hakkı verir. Kiracının gemiyi işletmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla istemde bulunan üçüncü kişi, malikin gemisi üzerinde kanuni rehin hakkı ileri sürebilecektir, gemi maliki bu duruma katlanmak zorundadır [TTK m.1061/f.2/c.2].

Tüm bu açıklamalar doğrultusunda malik “F. S.” “gemi adamı ücret alacağıının” borçlusu olsun ya da olmasın gemi alacaklısı hakkı bakımından varılacak sonuç değişmeyecektir. Gerek TTK m.1320/f.1/c.1 gerekse TTK m.1061/f.2/c.2’den kiracıya karşı yöneltilen TTK m.1320/f.1’deki istemlerin, sahiplerine malikin gemisi üzerinde gemi alacaklısı hakkı verdiği sonucu doğmaktadır. Yargıtay’ın bu yönde vardığı sonuç da yerindedir.

Bu sonuç geminin sicile kayıtlı malikini gemi adamının ücret alacağıının borçlusu hâline getirmez. Gemi maliki temel borç ilişkisinin borçlusu olmamasına rağmen kanun gereği gemisi üzerinde doğan kanuni rehin hakkına katlanmakla yükümlüdür. Bunun en önemli sonucu kanuni rehin hakkı sona erdiği hâllerde kendisini gösterir. Yargıtay karara konu olan uyuşmazlıkta bu yönde hiçbir değerlendirmede bulunmamıştır.

Aşağıda da açıklanacağı üzere kanuni rehin hakkı, rehinin tâbi olduğu bir yıllık hak düşürücü sürenin dolmasıyla²⁷ yahut alacaklının rehin hakkından feragat etmesiyle²⁸ ya da geminin cebri icra yoluyla satılması hâllerinde (TTK m.1388/f.2) kendiliğinden sona erer.²⁹

Kanuni rehin hakkının düştüğü ya da sona erdiği hâllerde temel borç ilişkisinin akıbeti değerlendirilmelidir. Temel borç ilişkisinin bir yıldan uzun zamanaşımı süresine tâbi olduğu hâllerde istem sahibine gemi alacaklısı hakkı veriyorsa temel borç ilişkisindeki alacak muaccel olduğu ândan itibaren bir yıl boyunca sahibine gemi üzerinde aynı zamanda öncelik hakkı yani kanuni rehin hakkı [gemi alacaklısı hakkı]

²⁷ Bkz. aşağı. IV D.

²⁸ Bkz. aşağı. IV E.

²⁹ TTK m.1388/f.2/c.1 şu şekildedir: “Satış bedeli icra dairesine ödendiği anda, ipotek alacaklısının rızasıyla alıcı tarafından yüklenenler dışında, gemi üzerindeki bütün aynı ve kişisel haklar, külfetler ve sınırlandırmalar sona erer.”

verir.³⁰ Ancak kanuni rehin hakkı düştükten ya da başkaca bir sebeple sona erdikten sonra gemi alacağının fer'i niteliğindeki rehin hakkı artık yoktur. Diğer bir ifadeyle istem artık rehinli alacak değil adi bir alacaktır. Rehlin hakkının sona ermesi ile birlikte gemi malikinin borçlusu olmadığı bir istemden dolayı kanuni rehin hakkına katlanma yükümlülüğü de sona erer.

Gemi maliki temel borç ilişkisinin borçlu sıfatına sahip değilse ve bu sıfat kiracıya aitse alacaklının başvurabileceği tek yol kalmıştır. O da temel borç ilişkisinin zamanasını süresi içinde borçlu sıfatına sahip kişiye yani az önceki örnekteki kiracıya başvurmaktır. Uyuşmazlıkta malik "F. S." deniz iş sözleşmesinin işvereni yani borçlusu olmamasına rağmen bu istem TTK m.1320/f.1(a)'da sayılan bir gemi alacağı olduğundan gemi alacaklısı sıfatıyla gemi adamı lehine gemisi üzerinde doğan kanuni rehin hakkına katlanmakla kural olarak yükümlü olacaktır. Ancak gemi alacaklısı hakkının düştüğü ya da sona erdiği hâllerde rehin hakkı kendiliğinden son bulduğundan gemisi üzerinde kanuni rehin hakkına katlanma yükümlülüğü de olmayacaktır. Bu olasılıkta gemi adamlarının tek muhatabı kendileri ile iş sözleşmesi kuran ve kendilerine karşı borçlu yani işveren sıfatına sahip olan kiracı "S. T." şirketine başvurmak olacaktır. Dolayısıyla kanun rehin hakkının düşüp düşmediği irdelenmelidir.

Aşağıda öncelikle Davacının aktif husumet ehliyetinin bulunup bulunmadığı tartışılacaktır. Akabinde kanuni rehin hakkının sona erme sebepleri yargı kararına konu olan uyuşmazlık özelinde irdelenecektir. Zira çalışmaya konu edilen yargı kararında bu değerlendirmelerin hiçbirisi yapılmamış ve istemin TTK m.1320/f.1/b.(a) anlamında gemi alacağı olduğu tespit edilip ilk derece mahkemesi kararı bozulmuştur.

C. Rehlin Hakkının Davacıya Devir ya da İntikal Edip Etmediğinin Değerlendirilmesi

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararında TTK m.1125 başlıklı maddeye ve gerekçesine değinmiştir. Gemi alacağının devri veya intikali ile gemi alacağının verdiği kanuni rehin hakkının da devredildiği ya da intikal ettiği belirtildikten sonra geminin maliki ve donatanı³¹ sıfatıyla Davalının Davacının temlik aldığı alacaklardan sorumlu olduğunun kabulünün gerektiği kanaatine varmıştır.

TTK m.1320/f.1b.(a) uyarınca "gemi alacaklısı sıfatı"na sahip kişi gemi adamıdır. Uyuşmazlıkta yukarıda da tespit edildiği üzere "A. A." isimli gemide istihdam olunan gemi adamlarının ücret alacağı dava-dışı "A. A. H." tarafından ödenmiş daha sonra dava-dışı "A. A. H." alacağın devri yoluyla haklarını Davacıya devretmiştir.

³⁰ TTK'da çatma için 2 yıl [m.1297/f.1], kurtarma için 2 yıl [m.1319/f.1], yolcu taşıma sözleşmesi için 10 yıllık [m.1270/f.1] zamanasını süresi öngörülmüştür. Bu istemlerden doğan gemi alacaklısı hakkı yalnızca bir yıl boyunca kanuni rehin hakkı verecek, rehin hakkı düştükten sonra ise adi alacak niteliğinde olacaktır, açıklama için bkz. SÜZEL, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, s. 294-296.

³¹ Uyuşmazlıkta geminin "S. T." şirketine gemi kira sözleşmesi ile bırakıldığı anlaşılmaktadır. Bu bilginin doğruluğu durumunda geminin maliki "F. S." şirketinin donatan olarak kararda tanımlanmış olması yerinde değildir.

Kararda gemi adamlarının ücret alacaklarını dava-dışı “A. A. H” şirketine devrettiği-ne dair bir bilgi yoktur.

Bu açıklamalar doğrultusunda hukuki sorun, dava-dışı “A. A. H” şirketinin gemi adamlarının ücret alacaklarını devralmamasına rağmen, salt bu kişilere ödeme yapmakla başka hiçbir hukuki işlem yapılmaksızın gemi adamlarının alacak haklarının ve fer’i niteliğindeki gemi alacaklısı hakkının da kendiliğinden dava-dışı “A. A. H.” şirketine intikal edip etmediğidir.

Bu kapsamda [Gemi Alacağının] Devri ve İntikali başlıklı TTK m.1325³² düzenlemesine değinilmesi gerekmektedir:

“Gemi alacağının devri veya intikali ile bu alacağın verdiği kanuni rehin hakkı da devredilmiş veya intikal etmiş olur.”

Hükümün madde gerekçesi³³ incelendiğinde,

“Fer’i nitelik taşıyan rehin hakkının kendisi için tesis edildiği alacak hakkına bağlılığı ilkesini kabul eden 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu esaslarıyla da uyum içerisindeki bu hüküm, 1993 tarihli Sözleşmenin 10 uncu maddesinin birinci fıkrasından alınmıştır.”

denildiği görülmektedir.

Görüleceği üzere, hükümün mehzarı 1993 Rehin Sözleşmesi m.10’dur.³⁴ Benzer bir düzenleme bir önceki tarihli 1967 Rehin Sözleşmesi m.9’da da bulunmaktadır.³⁵

1993 Rehin Sözleşmesi hazırlanırken 1967 Rehin Sözleşmesi hükümleri esas alınmış ve onun maddeleri üzerinden değişiklik yapılarak ilerlenmiştir.³⁶ 1993 Rehin Sözleşmesi m.10’a ve 1967 Rehin Sözleşmesi m.9’a karşılık gelen bir düzenleme bu alandaki ilk milletlerarası sözleşme olan 1926 Rehin Sözleşmesinde yoktur.

1993 Rehin Sözleşmesi m.10/f.1 düzenlemesi hazırlık sürecinde üzerinde tartışma yaşanmayan hükümlerden birisidir.³⁷ Bu sebeple hükümün milletlerarası hukukta ilk kez öngörüldüğü 1967 Rehin Sözleşmesi m.9’un kaleme alınma gerekçesi önem taşıyacaktır.

³² TTK m.1325 hakkında değerlendirmeler için bkz. **ATAMER**, *Cilt II*, s. 187-188; **SÜZEL**, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, s. 292.

³³ **TBMM**, Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 394.

³⁴ 1993 Rehin Sözleşmesinin 10. maddesinin birinci fıkrası şu şekildedir: “*The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien entails the simultaneous assignment of or subrogation to such a maritime lien.*” Bu hüküm Türkçeye “*Gemi alacaklısı hakkı ile teminat alınan alacağın devri veya intikali, o gemi alacaklısı hakkının da eş zamanlı devri veya intikali sonucunu doğurur*” şeklinde tercüme edilebilir.

³⁵ “*The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.*” 1967 Rehin Sözleşmesi m.9 düzenlemesi bir üst dipnotunda verilen 1993 Rehin Sözleşmesi m.10 ile içerik olarak aynıdır.

³⁶ Bkz. **SÜZEL**, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, s. 15.

³⁷ Bkz. **SÜZEL**, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, s. 291. Anılan sayfada yer verilen dip notu 904’te “*Aynı şekilde CMI da bu düzenlemenin genel, yerleşmiş bir kural niteliğinde olduğunu ve birçok Devlet’in mevzuatında böyle bir düzenlemenin yer aldığını açıklamıştır*” **UN**, A/CONF.162/3/Add.3, § 54 (s. 12).” tespiti bulunmaktadır.

1967 Rehin Sözleşmesi m.9 hükmüne ilişkin verilen tek gerekçeye 11-12/4/1964 tarihli hazırlık çalışması tutanaklarından erişilmektedir.³⁸ Gerekçe şu şekildedir:

*“Finally, a provision stating that the assignment of a claim secured by a lien will entail the automatic transfer of the lien itself, is set out in Article 10. The reason for making this rule is that under the law of certain countries it is doubtful whether a maritime lien is capable of being assigned.”*³⁹

Hükme ilişkin hazırlık sürecinde içerik olarak başka bir değerlendirme yapılmadığı tespit edilmektedir. Özellikle yukarıda yer verilen gerekçenin ikinci cümlesinde böyle bir düzenlemenin öngörülme sebebi ortaya konulmaktadır. Gerekçenin Türkçesi;

“Bu kuralın getirilme nedeni, bazı ülkelerin hukuk sistemlerinde gemi alacaklısı hakkının temlikinin mümkün olup olmadığı konusunda tereddüt bulunmasıdır”.

şeklinde tercüme edilebilecektir.

Gerekçe incelendiğinde gemi alacaklısı hakkı veren temel borç ilişkisinin devredilmesi ya da bir kişiye intikal etmesi hâlinde, alacakla birlikte rehin hakkının da devredileceğinin milletlerarası hukukta ortaya konulmasının amaçlandığı tespit edilmektedir. Zira ulusal mevzuatında açık düzenleme bulunmayan ya da bu konunun tartışmalı olduğu ülkeler bakımından yeknesaklığın sağlanması amacıyla açık düzenleme getirilerek oluşabilecek farklı uygulamaların önüne geçilmesi amaçlanmıştır.

TTK m.1325’in sözü incelendiğinde “alacağın devredilmesi” ya da “alacağın intikal” etmesi hâlinde alacağın fer’i niteliğindeki kanuni rehin hakkının da hiçbir başka hukuki işlem yapılmadan devredileceği anlaşılmaktadır.

Alacağın intikaline örnek olarak kanuni halefiyet verilebilir. Kanuni halefiyetin en sık görüldüğü alan sigorta sözleşmesidir. Kanuni halefiyetin düzenlendiği TTK m.1472/f.1/c.1 ve c.2’de:

“Sigortacı, sigorta tazminatını ödediğinde, hukuken sigortalının yerine geçer. Sigortalının, gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel kadar, sigortacıya intikal eder.”

denilmektedir.

Sigortacı geçerli bir sigorta sözleşmesi uyarınca sigortalısına sigorta tazminatı ödediğinde başka hiçbir hukuki işleme gerek olmaksızın kanun gereği sigortalısının

³⁸ INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE, XXVIIth Conference: New York 1965 isimli belgede yer verilen International Subcommittee on Maritime Liens and Mortgages, Second Report, Hypo-12, s. 170’teki tutanak.

³⁹ Gerekçenin serbest Türkçe tercümesi şu şekilde yapılabilir: *“Nihayet, bir alacağın kanuni rehin hakkı ile teminat altına alınmış olması hâlinde, bu alacağın temlikiyle birlikte kanuni rehin hakkının da kendiliğinden temlik edilmiş sayılacağını öngören bir hükme madde 10’da yer verilmiştir. Bu kuralın getirilme nedeni, bazı ülkelerin hukuk sistemlerinde gemi alacaklısı hakkının temlikinin mümkün olup olmadığı konusunda tereddüt bulunmasıdır.”*

haklarına halef olur, onun yerine geçer.⁴⁰ Gemi alacakları incelendiğinde söz gelimi çatmaya karışan ve kusursuz olan geminin tekne sigortacısı ya da bir geminin limana çarpması sebebiyle limanda yahut limandaki konteynerlerdeki zararı tazmin eden mal sigortacısı sigorta tazminatı ödediğinde TTK m.1472 gereği sigortalısının haklarına kanunen halef olacaktır. Başka bir anlatımla TTK m.1320/f.1/b.(e) anlamındaki gemi alacağı kanundan dolayı sigortacıya intikal edecektir. Gemi alacağının fer’î niteliğindeki kanuni rehin hakkı da (gemi alacaklısı hakkı) başka hiçbir hukuki işlem yapılmadan sigortacıya geçecektir.

Kanımca, gerek 1967 Rehin Sözleşmesi m.9’a yönelik hazırlık çalışmaları gerekse 1993 Rehin Sözleşmesi m.10 ve TTK m.1325’in sözü dikkate alındığında, TTK m.1325 düzenlemesinin alacak hakkı bakımından kanundan doğan bir intikal öngörmediği, kanundan doğan intikalin yalnızca rehin hakkının kendisi bakımından söz konusu olduğu anlaşılmaktadır.⁴¹ Diğer bir ifadeyle, bir alacak hakkı niteliğindeki gemi alacağı bir üçüncü kişiye devredildiğinde ya da kanun gereği intikal ettiğinde alacağı geçerli bir şekilde devralan ya da kanun gereği alacak kendisine intikal eden kişiye TTK m.1325 gereği kanuni rehin hakkı hiçbir hukuki işlem yapılmaksızın devredilmekte ya da intikal etmektedir.

Bu açıklamalar ışığında, TTK m.1320/f.1/b.(a) gereği gemi alacaklısı ve bu alacağın fer’î niteliğindeki rehin hakkının sahibi gemi adamıdır. Üçüncü bir kişinin gemi adamına ücret alacağını ödemiş olması kanun gereği “alacağın kendisinin de” “hiçbir hukuki işlem yapılmaksızın” ödeme yapan kişiye devredildiği ya da intikal ettiği anlamını taşımamalıdır.

Alacak hukuken geçerli bir şekilde devredilmiş yahut kanun gereği yapılan ödeme ile kendiliğinden üçüncü kişiye intikal etmişse alacağın fer’î niteliğindeki gemi alacaklısı hakkı yani kanuni rehin hakkı da kendiliğinden bu kişiye devredilmiş ya da intikal etmiş sayılacaktır.

Bu kapsamda Borçlar Hukuku değerlendirmesi önem taşımaktadır. Borçlar Hukuku anlamında alacak hakkı gemi adamı tarafından dava-dışı “A. A. H” şirketine geçerli bir şekilde devredilmiş yahut kanunen intikal etmişse alacağın verdiği rehin hakkı da dava-dışı “A. A. H” şirketine geçmelidir. Aksi durumda salt gemi adamı ücretlerinin ödenmiş olması kanuni rehin hakkının da devredilmiş olduğu anlamına gelmeyecek ve TTK m.1321’de öngörülen kanuni rehin hakkının TTK m.1325 uyarınca dava-dışı “A. A. H.” şirketine geçtiği söylenemeyebilecektir. Son durumda

⁴⁰ TTK m.1472 düzenlemesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **ÜNAN, Samim**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt II, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm: Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486)*, On İki Levha, İstanbul, 2016, s. 226 vd.

⁴¹ Aksi yönde: TTK m.1325’nin özel hüküm olduğu, bu hükmün kanuni halefiyet sağladığı, Alman Hukukunda benimsenen çözümün Türk Hukukuna da aktarıldığı ve kanun koyucunun görüşünün bu yönde olduğu hakkında bkz. **ATAMER**, *Cilt II*, s. 188.

Davacının aktif husumeti bulunmayacaktır. Zira geminin maliki “F. S.” şirketi gemi alacağının yani temel borç ilişkisinin borçlusu değildir.

D. Gemi Alacaklısı [Kanuni Rehin] Hakkının Düşmesi

Gemi alacaklısı hakkı sınırlı bir aynî haktır. TMK’da öngörülen rehin haklarının aksine TTK m.1326’nın başlığından da anlaşıldığı üzere kanuni rehin hakkının doğumuna sebebiyet veren temel borç ilişkisinin muaccel olmasından belirli bir süre sonra onun fer’i niteliğindeki kanuni rehin hakkı “hak düşürücü süre”ye tâbi olacaktır.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, TTK m.1326’da öngörülen hak düşürücü sürenin rehin hakkının doğumuna sebebiyet veren temel borç ilişkisi için değil, bu borç ilişkisinin fer’i niteliğindeki gemi alacaklısı hakkı için söz konusu olduğudur. TTK m.1320/f.1’de sayılan istemler TTK m.1326’da öngörülen süre zarfında sahibine gemi üzerinde kanuni rehin hakkı verecektir. TTK m.1326’daki süre geçtiği takdirde, istem sahibine rehin hakkı tanımayacak ve adi alacak niteliğinde olacaktır.

TTK m.1326/f.1 uyarınca işlemeye başlayan bir yıllık süre içinde geminin ihtiyaten haczedilmesi ve cebri icra yoluyla satılmış olması aranmaktadır.

Hükümün mehazı olan 1993 Rehin Sözleşmesi m.9/f.1’in resmî İngilizce metninde:

“... prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested or seized, such arrest or seizure leading to a forced sale”

düzenlenmesine yer verilmiştir.

Hüküm Türkçe’ye:

“... söz konusu sürenin dolmasından evvel geminin ihtiyaten haczedilmesi ve söz konusu ihtiyati haciz sonrasında cebri satışa konu edilmiş olması gerekir...” şeklinde tercüme edilebilir.

TTK m.1326 düzenlemesi de bu şekilde anlaşılmalı⁴² ve kanuni rehin hakkının düşmemesi için istemin doğduğu tarihten itibaren bir yıl için geminin ihtiyaten haczedilmesi ve ihtiyati haczi takiben cebri satışının istenmiş olması gerekmektedir.

Bu açıklamadan çıkan sonuçlar şunlardır:

- [1] TTK m.1320/f.1’deki istemin doğduğu tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemede, tahkimde dava yoluyla ileri sürülmesi yahut geminin malikine karşı taşınır rehinin paraya çevrilmesi yoluyla icra takibi başlatılması rehin hakkının tâbi olduğu hak düşürücü süresinin korunması için yeterli değildir.⁴³ 1993 Rehin

⁴² Bkz. SÜZEL, Cüneyt, “Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesinin Cebri İcra Hukukuna Etkileri”, DEHUKAMDER, Cilt: 7, Sayı: 2, Yıl: 2024, s. 127; YAZICIOĞLU, s. 188.

⁴³ ATAMER, Kerim, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV, Deniz İcra Hukuku*, On İki Levha, İstanbul, 2019, s. 169’da “Üstelik gemi alacaklarının tâbi olduğu kısa hak düşürücü süreler ancak geminin ihtiyati haczi ile korun-

Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları sürecinde özellikle Almanya tarafından söz konusu yargı yollarına başvurunun da süreyi kesmesi önerilmişse de bu öneri kabul edilmemiştir.⁴⁴

- [2] Geminin yalnızca ihtiyaten haczedilmesi de yeterli değildir. İhtiyati haczin cebri satışla tamamlanması gerekmektedir.

Uyuşmazlıkta Davacının alacağını icra takibine konu ettiği ve icra takibine yapılan itiraz sonrasında Davacının itirazın iptali davası açtığı anlaşılmaktadır.

Görüleceği üzere TTK m.1326'da öngörülen bir yıllık süre dolmadan gemi ihtiyaten haczedilmemiş ve akabinde cebri satışa konu edilmemiştir. Diğer bir ifadeyle Davacı bir yıllık hak düşürücü sürenin korunması için kanun gereği aranan yegâne yola başvurmamıştır.

Gemi adamının ücret alacağı her ne kadar bir gemi adamı alacağı olsa ve sahibine gemi üzerinde kanuni rehin hakkı verse de uyuşmazlıkta kanuni rehin hakkının TTK m.1326 açık hükmü gereği düşüğünü söylemek mümkündür.

Yargı kararındaki maddi vakıalar çerçevesinde varılan bu sonuç doğru ise rehin hakkı düşüğü için uyuşmazlık konusu istem adi alacak niteliğindedir. Yukarıda da izah edildiği üzere geminin maliki "F. S." şirketi temel borç ilişkisinin borçlusu değildir. Tüm bu gerekçelerle geminin maliki "F. S." şirketi gemi adamı ücret alacağının borçlusu olmadığından ve kanuni rehin hakkı TTK m.1326 açık hükmü gereği düşüğünden geminin maliki "F. S" şirketinin gemisi üzerinde doğan rehin hakkına katlanma yükümlülüğünün artık bulunmadığı söylenebilecektir.

E. Takip Yolunun Rehin Hakkına Etkisi

Yargıtay kararından Davacının ilamsız icra takibine mi yoksa taşınır rehni- nin para çevrilmesi yoluyla ilamsız icra takip yoluna mı başvurduğu açık değildir. TTK'nın "Cebri İcra'ya İlişkin Özel Hükümleri" çerçevesinde başvuru takip yolunun rehin hakkına etkisi ayrıca irdelenmelidir.

TTK m.1380'de "kanuni rehin hakkı sahiplerinin takip hakkı" şu şekilde düzenlenmiştir:

"Gemi alacaklıları (...) ihtiyati haczi tamamlamak veya alacağı doğrudan takip etmek için taşınır rehlinin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilirler. Bu hü- küm, Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilere uygulanır."

maktadır. Dolayısıyla ihtiyaten haczedilemeyen gemiler üzerindeki kanuni rehin hakları, sürenin dolmasıyla düşmektedir." yer verilmiştir. Aynı çalışmanın 267'nci sayfasında da "(...) gemiye, seferden men edilerek el konulması, gemi alacaklarını temin eden kanuni rehin hakkı bakımından işleyen hak düşürücü sürenin korunması açısından da bir zorunluluktur; çünkü bu hak düşürücü süre ancak, geminin ihtiyati haczine ilişkin kararın uygulanması hâlinde korunmuş olacaktır (...)" açıklaması yapılmıştır.

⁴⁴ Bkz. SÜZEL, *Gemi Alacaklısı Hakkı*, s. 304.

Hükümün gerekçesinde kanundan doğan rehin haklarıyla temin edilmiş alacaklar için hangi takip yolunun seçilmesi gerektiği bakımından yaşanan tereddütler sebebiyle böyle bir düzenlemeye gidildiği açıkça belirtilmiştir.⁴⁵

Zira TTK m.1379 düzenlemesi bu bakımdan önem arz etmektedir. Anılan hüküm önce rehne başvurma zorunluluğunun sonucunu özel olarak düzenlemektedir. Hüküm şu şekildedir:

“Gemi üzerinde kanuni bir rehin hakkına sahip olan alacaklılar, haciz yolu ile veya kambiyo senetleri hakkındaki özel usullere göre takip yapabilirler; bu takdirde kanuni rehin hakkından feragat etmiş olurlar”

Uyuşmazlıkta Davacı ilamsız icra takibi yolunu tercih etmişse şu sonuçlara varmak mümkün olacaktır:

- [1] Gemi alacaklısı hakkı kanuni bir rehin hakkıdır, TTK’nın “Cebri İcra’ya İlişkin Özel Hükümleri” gereği ilamlı ya da ilamsız rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılması gerekir.
- [2] Rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibe başvurulmaması durumunda alacaklının kanuni rehin hakkından feragat ettiği varsayılacaktır.⁴⁶
- [3] Tüm bu bilgiler ışığında, uyuşmazlıkta Davacının ilamsız icra takibine başvurma tarihinde⁴⁷ kanuni rehin hakkından feragat ettiği söylenebilecektir.

SONUÇ

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararının değerlendirildiği bu çalışmada varılan sonuçlar şu şekildedir:

- [1] Yargıtay’ın gemi adamının ücret alacağının bir gemi alacağı olduğu ve sahibine gemi alacaklısı hakkı verdiği tespiti yerindedir.

⁴⁵ TBMM, Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 424.

⁴⁶ ÖZEKES, Muhammet, “Deniz İcra Hukukunun Genel Esasları”, PEKCANITEZ, Hakan / ATALAY, Oğuz / SUNGURTEKİN ÖZKAN, Meral / ÖZEKES, Muhammet, *İcra ve İflâs Hukuku, Ders Kitabı*, İstanbul, 2023, s. 368’de “(...) alacak hakkı gemi üzerinde bir rehin ya da hapis hakkıyla temin edilmiş ise, öncelikle rehin hakkının paraya çevrilmesi gerekir. Diğer taraftan TTK m.1379. maddesi önce rehne başvurma zorunluluğuna teknik anlamda bir istisna getirmemekle beraber, bu yasağın ihlalinin sonuçlarını ortadan kaldırmaya çalışan özel bir kurala yer vermiştir: Gemi üzerinde kanuni bir rehin hakkına sahip olan alacaklılar, haciz yolu ile veya kambiyo senetleri hakkındaki özel usullere göre takip yapabilirler; bu takdirde kanuni rehin hakkından feragat etmiş olurlar” değerlendirmesi yapılmıştır. Benzer değerlendirme; “alacaklı “rehinsiz” bir takip yolunu tercih ederse, kanunen tanınmış olan rehin güvencesinden yararlanmak istemediği kabul edilmelidir. Dolayısıyla kanuni rehin hakkından feragat ettiği varsayılacaktır.” şeklinde ATAMER, Cilt IV, s. 293 ve 294’te yapılmıştır.

⁴⁷ Rehin hakkından feragat ânına ilişkin değerlendirmede, “Takip istemi, icra harçlarının ödenmesiyle derdest hâle geldiğinden, kanuni rehin hakkından feragat da bu anda meydana gelir; bu aşamadan sonra takibin âkıbeti, rehin hakkının herhangi bir şekilde canlanmasına yol açmaz” açıklaması için bkz. ATAMER, Cilt IV, s. 293 ve 294.

- [2] TTK m.1325 düzenlemesi mehzaz milletlerarası sözleşmenin hazırlık çalışmaları ışığında ve hükmün sözü çerçevesinde incelendiğinde, TTK m.1325 düzenlemesinin alacak hakkı bakımından kanundan doğan bir intikal öngörmediğinin söylenmesi mümkündür. Kanundan doğan intikalin yalnızca rehin hakkının kendisi bakımından söz konusu olduğu, TTK m.1320/f.1/b.(a) gereği alacaklı ve bu alacağın fer'i niteliğindeki rehin hakkının sahibinin gemi adamının kendisi olduğu, üçüncü kişinin tek başına gemi adamına ücret alacağını ödemiş olmasının kanun gereği "alacağın kendisinin de" "hiçbir hukuki işlem yapılmaksızın" ödeme yapan kişiye devredildiği ya da intikal ettiği anlamını taşıması gerektiği düşünülmektedir.
- [3] TTK m.1326 düzenlemesi uyarınca kanuni rehin hakkının düşmemesi için istemin doğduğu tarihten itibaren bir yıl için geminin ihtiyaten haczedilmesi ve akabinde ihtiyati haczi takiben geminin cebrî satışının istenmiş olması gerektiği, istemin bir yıl içinde mahkemede, tahkimde dava yoluyla ileri sürülmesi yahut geminin malikine karşı taşınır rehinin paraya çevrilmesi yoluyla icra takibi başlatılmasının tek rehin hakkının tâbi olduğu hak düşürücü süresinin korunması için yeterli olmadığı açıktır. Yargıtay kararına konu olan uyuşmazlıkta geminin ihtiyaten haczedilmediği ve akabinde cebrî satış sürecinin başlatılmadığı anlaşılmaktadır. Bu tespitin yerinde olması hâlinde TTK m.1326 açık hükmü gereği gemi alacaklısı hakkı düşmüştür.
- [4] Gemi alacaklısı hakkının kanuni bir rehin hakkı olduğu gözetildiğinde, TTK'nın "Cebrî İcra'ya İlişkin Özel Hükümleri" gereği ilamlı ya da ilamsız rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılması gerektiği, rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takibe başvurulmaması durumunda alacaklının kanuni rehin hakkından TTK m.1379 gereğince feragat ettiği sonucunun ortaya çıktığının söylenmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- AMASYA, Serap**, *Donatan Kavramı*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul, 2006.
- ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I*, İstanbul, 2017 (“Cilt I”).
- ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku, 1. Fasikül: Giriş-Temel Kavramlar-Zilyetlik-Kanuni Rehin Hakları*, On İki Levha, İstanbul 2018 (“Cilt II”).
- ATAMER, Kerim**, *Deniz Ticareti Hukuku, Cilt IV, Deniz İcra Hukuku*, On İki Levha, İstanbul, 2019 (“Cilt IV”).
- ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cüneyt / DAMAR, Duygu**, “II. Metin ve Çeviri”: **ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cüneyt**, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, Cilt I, Milletlerarası Sözleşmeler ve Açıklamalı Çevirileri, Bibliyografya, Mahkeme Kararları*, On İki Levha, İstanbul, 2012, s. 51-77.
- BERLİNGIERİ, Francesco**, “*The Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, An Analysis of Its Provisions in the Light of the Previous Conventions and of the Travaux Préparatoires*”, CMI Year Book 1996, s. 225-290.
- ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegân**, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kapitan*, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, İstanbul 2010.
- ÖNDER, Salih**, *Gemi Kira Sözleşmeleri*, Türkiye Barolar Birliği, Ankara, 2016.
- PEKCANITEZ, Hakan / ATALAY, Oğuz / SUNGURTEKİN ÖZKAN, Meral / ÖZEKES, Muhammet**, *İcra ve İflâs Hukuku, Ders Kitabı*, İstanbul, 2023.
- SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku - II (Ders Kitabı): Müşterek Avaryalar, Çatmalar, Kurtarma, Gemi Alacaklısı Hakkı*, Vedat Kitapevi, İstanbul, 2016 (“Deniz Ticareti Hukuku - II”).
- SÖZER, Bülent**, *Deniz Ticareti Hukuku - I (Ders Kitabı): Giriş - Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019 (“Deniz Ticareti Hukuku - I”).
- SÜZEL, Cüneyt**, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, On İki Levha, İstanbul, 2012 (“Gemi Alacaklısı Hakkı”).
- SÜZEL, Cüneyt**, “*Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesinin Cebrî İcra Hukukuna Etkileri*”, DEHUKAMDER, Cilt: 7, Sayı: 2, Yıl: 2024, s. (“Cebrî İcra Hukukuna Etkileri”), s. 101-171.
- ÜNAN, Samim**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Cilt II, Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler, Birinci Bölüm: Zarar Sigortaları (Madde 1453-1486)*, On İki Levha, İstanbul, 2016.
- YAZICIOĞLU, Emine**, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 16. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 2020, s. 179.

Tersanecinin Hapis Hakkının Sicile Kayıtlı Gemiler Üzerinde Kullanılabilirliği^(*)

Enforceability of the Shipbuilder's Right of Lien on Ships Registered in the Registry

Av. Kapt. Cahit İSTİKBAL^(*)

Öz

Sicile kayıtlı gemiler üzerinde tersanecinin hapis hakkını kullanıp kullanamayacağı konusu, Türk deniz hukuku bakımından uzun süredir gündemde olan bir tartışmadır. Öte yandan “kanundan doğan ipotek hakkı” (TTK m.1013) da, tersanecinin gemi yapım ve onarımdan doğan alacaklarını teminat altına almasına yardımcı olan önemli bir diğer enstrüman olarak öne çıkar. Bu sistem içerisinde sicile kayıt mekanizması, gemilerin taşınmaz benzeri bir statüye kavuşmasını mümkün kılarken, hapis hakkının “fiilî hâkimiyet” esasına dayanan doğası, bu hak ile sicile kayıtlı gemiler üzerinde kurulabilecek aynı hakların sınırlı sayı (numerus clausus) ilkesine tabi olması ikilemi sonucu ortaya çıkan uyumsuzluk, öğretide tartışılmaktadır. Bununla birlikte, TTK m.1393 hükmü, tersane sahibinin geminin yapım ve onarımından kaynaklanan alacaklarına dayanarak zilyetliğinde bulunan gemi üzerinde hapis hakkı kullanabileceğini öngörmektedir. Bu çerçevede ortaya çıkan tartışma, tersanecinin bu hakkı sicile kayıtlı gemiler üzerinde de kullanıp kullanamayacağı hususu üzerinde yoğunlaşmaktadır. Nitekim Yargıtay kararları da (örneğin 12. HD, E. 2019/5510, K. 2020/5410, T. 23.6.2020) tersanecinin hapis hakkını sicile kayıtlı gemiler üzerinde de fiilen uygulayabileceğini onaylar niteliktedir. Bu makalede, *Atamer (2017)*, *Süzel (2012)*, *Yakşı (2020)*, *Kara (2016)* ve *Selek-Tuygan (2024)* başta olmak üzere doktrindeki görüşler ve ilgili yargı kararları ışığında, 1993 Cenevre Sözleşmesi (Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Sözleşme) de dikkate alınarak akademik tartışmaya açılan husus şudur: Tersaneci, sicile kayıtlı bir gemi üzerinde hapis hakkını fiilen uygulayabilir mi, yoksa sicile kayıtlı gemiler üzerinde güvence sağlamak bakımından yalnızca ipotek hakkı mı kullanılabilir niteliktedir? Ortaya çıkan ağırlıklı görüş, Türk hukukunda ipotek hakkıyla birlikte TTK m.1393'te düzenlenen hapis hakkının da sicile kayıtlı gemiler üzerinde kullanılabileceği yolundadır. Ancak, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin Türkiye tarafından onaylanması ile bu hususun gelecekte daha net biçimde düzenlenmesinin mümkün olacağı ve belirsizliğin ortadan kalkacağı da savunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Tersaneci, Hapis Hakkı, Gemi İpoteği, 1993 Cenevre Sözleşmesi, Türk Ticaret Kanunu, Numerus Clausus.

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 21.05.2025 - Makale Kabul Tarihi: 24.06.2025.

^(*) Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Özel Hukuk Doktora Programı Öğrencisi, İstanbul - Türkiye,
E-posta: cahit@istikbal.org,
Orcid Id: https://orcid.org/0000-0002-5020-1025.

Abstract

The question of whether a shipyard can exercise its right of retention over ships recorded in the registry has long been the subject of debate in Turkish maritime law. On the other hand, the “statutory mortgage right” (Article 1013 of the Turkish Commercial Code [TTK]) emerges as another significant instrument that helps the shipyard secure its claims arising from ship construction and repair.

Within this system, while the registry mechanism enables ships to attain a status akin to immovable property, the nature of the right of retention-based on “factual possession”-and the principle of *numerus clausus* governing real rights that can be established on ships registered in the registry give rise to a dispute discussed in the legal literature. Nevertheless, Article 1393 of the TTK stipulates that a shipyard owner may exercise the right of retention over a ship in its possession based on claims arising from the construction and repair of the ship.

Accordingly, the current debate centers on whether the shipyard can also exercise this right over ships recorded in the registry. Indeed, decisions of the Court of Cassation (for instance, the 12th Civil Chamber, Case No. 2019/5510, Decision No. 2020/5410, dated June 23, 2020) confirm that the shipyard may, in practice, exercise its right of retention over registered ships.

In this article, taking into account the views in the literature -particularly those of *Atamer (2017)*, *Süzel (2012)*, *Yakşı (2020)*, *Kara (2016)*, and *Selek-Tuygan (2024)*- as well as relevant court decisions and the 1993 Geneva Convention (International Convention on Maritime Liens and Mortgages), the academic discussion focuses on the following question: Can the shipyard effectively exercise its right of retention over a vessel recorded in the registry, or is the mortgage right the only available method to secure claims on registered ships? The predominant view that has emerged is that, under Turkish law, in addition to the mortgage right, the right of retention set out in Article 1393 of the TTK may also be exercised over registered ships. However, it is argued that once the 1993 Geneva Convention is ratified by Turkey, it may become possible to regulate this matter more explicitly in the future, thereby eliminating any existing uncertainty.

Keywords

Shipyard, Right of Retention, Ship Mortgage, 1993 Geneva Convention, Turkish Commercial Code, Numerus Clausus.

GİRİŞ

Tersanecinin, gemi inşa ve onarım faaliyetlerinden doğan alacaklarını güvence altına almak üzere kullanabileceği iki temel hukuksal araç bulunmaktadır. Bu araçlar, **kanundan doğan ipotek hakkı ve hapis hakkı** olarak iki başlık altında incelenebilir.¹ Öncelikle, 6102 sayılı **Türk Ticaret Kanunu (TTK) m.1013** uyarınca kullanılabilen ipotek hakkı, tersanecinin gemi yapım veya onarım işlerinden doğan alacaklarını tahsil edebilmesi için öngörülmüş önemli bir teminat mekanizması oluşturmaktadır.² Aynı amaçla kullanılabilen bir diğer mekanizma olan **hapis hakkı** ise **Türk Medenî Kanunu (TMK) m.950 vd.** çerçevesinde düzenlenmiş olup, alacaklının borçluya ait eşyayı borç ödeninceye kadar alıkoymasını ve gerekli hâllerde paraya çevirmesini mümkün kılan bir kanuni rehin türü olarak ortaya çıkmaktadır.³

¹ **ATAMER, K.**, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018, s. 111-114. (“Atamer 2018” olarak anılacak).

² **YAKŞI, G.**, *Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı*, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020, s. 9-10.

³ **SÜZEL, C.**, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012, s. 117-130.

Bu noktada, inşa halindeki yapı veya geminin hukuki niteliğinin belirlenmesi önem arz eder. **TTK m.936** hükmü çerçevesinde, gemiler “taşınır” sayılmakla birlikte, sicile kayıtlı gemiler üzerinde “kanuni ipotek kurulabilmesi” nedeniyle söz konusu gemiler “**taşınmaz benzeri**” bir statüye kavuşmaktadır.⁴ Bu hukuksal enstrüman, tersaneci açısından olduğu kadar özellikle bankalar ve finans kuruluşları bakımından da sağlanan finans karşılığında gemilerin teminat olarak kullanılması- nı kolaylaştırmaktadır. Ne var ki, sicile kayıtlı gemiler üzerinde kullanılan kanuni ipotek hakkı aleniyet kazanan bir rehin türü iken, hapis hakkının fiilî hâkimiyete dayanması ve sicilde görünür olmaması (aleniyet kazanmaması), **numerus clausus** ilkesi üzerinden gerek öğretide gerekse uygulamada birtakım tartışmaları da beraberinde getirmiştir.⁵ Bunun temel nedeni, sicile kayıtlı eşyalar üzerinde ancak kanunla öngörülen sınırlı sayıda aynı hak kurulabileceği ilkesi (Numerus Clausus) mevcut iken, hapis hakkının “gizli” bir rehin vasfı taşıyarak bu çerçevenin dışına çıkıyor gibi görünmesidir.⁶

Dolayısıyla hapis hakkının, özellikle sicile kayıtlı gemiler üzerinde kullanılıp kullanılamayacağı ya da en azından hangi koşullarda kullanılabileceği sorunsalı gündeme gelmektedir.

Sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkı sorunsalı, yalnızca öğretide tartışılmakla kalmamış; yargı kararları bakımından da farklı içtihatlarla konu olmuştur. Gerçekten de inşa veya onarım faaliyetlerinin tamamlanması sonrasında, tersanecinin alacaklarını tahsil edemediği hallerde, tersanenin gemiyi teslim etmemesi, “**sicile kayıtsız**” ancak fiilen güçlü bir rehin hakkı ortaya çıkarmaktadır.⁷ **1993 Cenevre Sözleşmesi**’nin 7. maddesi, “*gemi yapımcısı veya onarımcısı tarafından, zilyetlik sürdüğü müddetçe kullanılabilecek*” bir hapis hakkından söz etmektedir. Bu da, hapis hakkının uluslararası hukukta da benzer bir düzenleme ile yer aldığını göstermektedir.⁸ Bununla birlikte, sözleşme metni bu noktada emredici nitelikte olmayıp bu hakkı taraf devletlere “seçimlik” olarak sunduğundan, her devlet kendi iç hukuk düzenlemesi ile tercihinin ortaya koyabilmektedir. Türk hukuku, TTK m.1013 hükmü ile tersanecinin ipotek hakkını kanuni güvence altına alırken, hapis hakkını ise genel olarak TMK’nın m.950 vd. hükümlerine dayandırmıştır. Ayrıca **6102 sayılı TTK m.1393** hükmüyle de, TMK referansı gösterilerek, tersanecinin geminin yapımı ya da onarımından doğan işlemlerinde hapis hakkına başvurabileceği

⁴ **ATAMER**, 2018, a.g.e., s. 8.

⁵ Numerus clausus ilkesi, hukuk düzeninin aynı hakların tür ve kapsamını sınırlı şekilde belirlemesi anlamına gelmekte olup, sicile kayıtlı varlıklar üzerinde ancak kanunda sayılan sınırlı aynı hakların kurulabileceğini ifade eder.

⁶ **YAKŞI**, a.g.e., s. 60-61.

⁷ Hapis hakkı, alacaklıya borcun ifası sağlanana dek eşya üzerinde fiilî hâkimiyet kurma yetkisi tanıyan ve gerektiğinde paraya çevirme olanağı sunan bir kanuni rehin türüdür.

⁸ **ATAMER, K.**, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt: IV, Deniz İcra Hukuku*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019, s. 133.

açıkça belirtilmiştir.⁹ Söz konusu düzenleme, hapis hakkının sicile kayıtlı gemiler üzerinde de kullanılmasının mümkün olduğunu ima etmektedir. Bu husus, benzer şekilde tekne ve marina bağlama sözleşmelerinde de uygulama alanı bulabilmektedir. Özellikle tekne sahibi veya gemi işletmecisi ile tersane ya da marina işletmecisi arasında doğan uyuşmazlıklarda, hapis hakkının gündeme gelmesi sıklıkla görülür.¹⁰

Bununla birlikte, öğretide önemli yer sahibi olan *Atamer 2018*'in konuya ilişkin görüş ve değerlendirmeleri, MGS (Millî Gemi Sicili), YPS (Yabancı Paylı Sicil) ve TUGS (Türk Uluslararası Gemi Sicili) gibi sicillere kayıtlı araçlar (gemi, uçak ve motorlu taşıt gibi taşınır) üzerinde hapis hakkının doğmayacağı yönündedir. Atamer, söz konusu sicillerin kendilerine has “Eşya Hukuku” yapıları uyarınca, bu araçlar üzerinde hapis hakkının öngörülmediğini ve aynı hakların yalnızca sicil üzerinden takip edilmesinin amaçlandığını ileri sürmektedir. Bu görüşe göre, hapis hakkı bu sicillere kayıtlı araçlar bakımından kullanılabilir bir hukuki yol değildir. Öte yandan, aynı yazar, BLK’ya¹¹ kaydedilmiş araçlar üzerinde hapis hakkının doğup doğmayacağı hususunda tereddütlerin mevcut olduğunu, ayrıca 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesiyle (Sözleşme m.7) gemi yapımcısı ve onarımcısı alacaklarının hapis hakkı ile korunacağını da kabul etmektedir. Böylelikle, bayrak veya sicil ayrımı olmaksızın tüm gemiler ve yapılar hakkında hapis hakkının devreye gireceği ve bu alacakların sıra cetvelinde dördüncü sıraya yerleştirileceği ifade edilmektedir.¹²

Tersane sahibi ile gemi (veya inşa halindeki yapı) maliki arasındaki bu ilişki, uygulamada birçok farklı yönden karşımıza çıkabilmektedir. Bunlar arasında, gemi inşasının tamamlanmasına rağmen muacceliyet kazandığı halde temerrüde düşmüş bedeller, tadilat veya büyük çaplı onarım sözleşmelerinden ortaya çıkan hak ve alacaklar, tekne ya da yat sahibi ile marina veya bakım-onarım tesisleri arasındaki uyuşmazlıklar yer almaktadır.¹³ Tüm bu örneklerde, tersanecinin veya bakım-onarım tesisinin (çekrek yeri vb.) elindeki en etkili hukuksal araçlardan birisi olarak “hapis

⁹ 6102 sayılı TTK m.1393 hükmü, tersanecinin geminin yapım ve onarımından doğan alacakları bakımından hapis hakkına açıkça atıf yaparak, bu hakkın sicile kayıtlı gemilerde de devreye girebileceğini vurgular (“Atamer 2019” olarak anılacak).

¹⁰ SELEK, N. / TUYGAN, C., “Tekne Bağlama Sözleşmesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Gemi Alacaklısı Hakkı Bağlamında İncelenmesi”, *Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi*, 3(1), 2024, 129-158, s. 130-131.

¹¹ BLK (Bağlama Limanı Kaydı), genellikle büyük sicillere (MGS, YPS, TUGS) kaydedilmesi gerekmeyen veya kendine özgü nitelikteki deniz araçlarının kayıtlı olduğu bir sistem olarak ifade edilmektedir. Uygulamada, belirli büyüklük veya kullanım amacı dışındaki teknelerin BLK’ya kaydedildiği görülür. Ne var ki, hapis hakkının bu sisteme kayıtlı araçlar üzerinde doğup doğmayacağı hususu, Atamer’in de belirttiği gibi (a.g.e., s. 114), henüz netlik kazanmamıştır.

¹² ATAMER, 2018, a.g.e., s. 114. Yazar, RehinMS [1993] (yani 1993 Cenevre Sözleşmesi) ile gemi yapım ve onarımından doğan alacakların hapis hakkı ile korunmasının benimsendiğini; bunun bayrak ve sicil ayrımı gözetilmeksizin tüm gemilere uygulanacağını ifade etmektedir.

¹³ Tersanecilik, gemi yapım sürecinde çok sayıda alt yüklenici ve farklı malzeme tedarikçileriyle de hukuki ilişkilerin kurulduğu, geniş çerçevesi olan bir sektördür. Bu nedenle alacak-borç ilişkileri sıkça ihtilaf oluşturabilir.

hakkı” öne çıkmaktadır. Ancak söz konusu hak, sicile kayıtlı gemiler söz konusu olduğunda “ipoteke” gibi tescil edilmiş ve sınırlı aynı hak niteliği bulunan bir rehin türüyle rekabet hâlinindedir. Bu durum, tersanecinin “teslimsiz rehin” (ipoteke) veya “fiili hâkimiyete dayanan rehin” (hapis hakkı) arasında seçim yapması ikilemini de ortaya çıkarabilir. Nitekim ipotek hakkı, sicile kaydedilebilme özelliği ile aleniyet ve üçüncü kişilerin korunması ilkesini yerine getirirken; hapis hakkı, sicilde tescil edilmemesine rağmen tersaneciye alacaklarını hızlıca tahsil etme yönünde daha pratik bir avantaj sağlamaktadır.¹⁴ Ancak bu pratik avantajına rağmen hapis hakkı, gerek geminin işletme faaliyetine devam etmesini engellemesi ve gerekse müstakbel finansman olanaklarını kısıtlaması bakımlarından dezavantajlı olabilmektedir.

Bu makalenin amacı, ipotek (TTK m.1013) ve hapis (TMK m.950, TTK m.1393) haklarının kullanım koşullarını; öğretilerdeki farklı görüşler, Yargıtay içtihadı ve 1993 Cenevre Sözleşmesi ışığında araştırmak ve ortaya koymaktır. Bu genel amaç kapsamında, öncelikle gemilerin sicile kayıtlı olup olmamasının hukuki sonuçları irdelenecek, daha sonra ise ipotek hakkının tercih edilme sebepleri ve hapis hakkının fiili hâkimiyete dayanan “gizli rehin” karakteri analiz edilecektir. Son olarak, uluslararası bir metin olan 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin konuya getirdiği yaklaşım değerlendirilecek ve Türk hukuku bakımından Sözleşme’nin uzun zamandır beklenen onayı ile ileride yapılabilecek düzenlemelere ilişkin öneriler sunulacaktır.¹⁵ Böylelikle, tersanecinin finansal açıdan sıkıntıya düşmeden alacaklarını en etkin şekilde nasıl tahsil edebileceği ve bu bağlamda hapis hakkının sicile kayıtlı gemiler üzerinde de uygulanabilirliği konusundaki tartışmalar sistematik biçimde ortaya konulmaya çalışılacaktır. Öğretilerdeki farklı görüşler irdelenecek ve bunların ışığında akademik açıdan bir yol bulunmaya çalışılacaktır.

I. “SİCİLE KAYITLI GEMİ” TANIMI VE HAPİS HAKKININ HUKUKİ TEMELLERİ

A. Gemilerin Taşınmaz-Benzeri Statüsü ve Numerus Clausus İlkesi

TTK m.936’ya göre gemiler, hukuken “taşınır eşya” olarak kabul edilir. Bununla birlikte, kanun koyucu, *sicile kayıtlı gemiler* için taşınmazlara özgü nitelikteki “kanunî ipotek” sistemini benimsemiştir.¹⁶ Bu yaklaşım, gemilerin “**taşınmaz benzeri**” bir konuma yükseltilmesini sağlamakta ve özellikle finans sektöründe gemilerin kredi teminatı olarak kullanımına imkân vermektedir.¹⁷ Gerçekten de, ancak **sicile tescille**

¹⁴ İpotek, sicile tescil ile aleniyet kazanan bir rehin hakkıdır ve üçüncü kişilerin korunması da bu yöntemle temin edilir. Oysa hapis hakkı, sicilde görünmez fakat alacaklıya güçlü bir fiili tasarruf imkânı sunar.

¹⁵ 1993 Cenevre Sözleşmesi, gemi alacaklısı hakları ve gemi ipotekleri konusundaki uluslararası yaklaşımları yansıtan önemli bir belgedir; ancak Türkiye uygulamasında ne ölçüde benimseneceği ve iç hukuk düzenlemeleriyle nasıl uyumlu hâle getirileceği gibi sorunlar güncelliğini korumaktadır.

¹⁶ ATAMER, 2018, a.g.e., s. 230 vd.

¹⁷ SÜZEL, a.g.e., s. 125 vd.

kurulabilen (TTK m.1014 vd.), ipoteğin üçüncü kişilere karşı aleniyet kazanması ve gemiye dayalı güvencenin şeffaf bir biçimde ortaya çıkması tüm taraflara önemli bir finansal güvence ortamı yaratmaktadır. Böylelikle, bankalar ve diğer finans kuruluşları, gemiyi daha güvenilir bir teminat olarak kabul edebilmektedir.

Öte yandan, gemilerin hukuken “taşınır eşya” kabul edilmesine karşın “sicile kayıt” suretiyle taşınmazvari bir statüye kavuşturulması, **numerus clausus** ilkesiyle de yakından ilişkilidir. Numerus clausus, aynı hakların sınırlı sayıda olması şeklinde tanımlanır. Özet olarak söylemek gerekirse, sicile kayıtlı eşya üzerinde ancak kanunla öngörülen belli türdeki aynı haklar kurulabilir. Böylelikle, sicil sisteminin öngördüğü “belirlilik ve aleniyet” ilkesi gerçekleşir ve hem gemiye ilişkin hakların üçüncü kişilere duyurulması hem de hak sahiplerinin korunması sağlanır. Ancak bu ilke, fiilî hâkimiyete dayanan *hapis hakkı* gibi kayda geçirilmeyen bir rehin türünün sicile kayıtlı gemilerde ne ölçüde geçerli olabileceği sorusunu da beraberinde getirmektedir.

Hapis hakkı, özünde alacaklıya “*borç ödeninceye kadar eşyayı zilyetliğinde tutma ve gerektiğinde paraya çevirme*” yetkisi sağlayan bir güvence mekanizmasıdır (TMK m.950-953). Bu hak, **fiilî hâkimiyet (zilyetlik)** esasına dayanır. Alacaklı, zilyetliğinde bulunan borçluya ait eşyayı, söz konusu alacak ödeninceye değin iade (geri teslim) etmekten kaçınabilir.¹⁸ Fakat sicile kayıtlı gemiler söz konusu olduğunda, *teslime bağlı rehin* olarak da adlandırılan bu “gizli rehin” türünün, numerus clausus ilkesiyle çeliştiği ileri sürülmüştür.¹⁹ Zira bu ilke gereği, sicilde kayıtlı eşyalar üzerinde ancak sicile tescille varlık kazanan rehinler -en tipik örneğiyle kanuni gemi ipoteği- kurulabilir. Dolayısıyla hapis hakkının sicile kayıtlı gemiler bakımından uygulanabilirliği, uzun süre öğretilerde tartışmalı bir konu olarak kalmıştır.²⁰

Bununla birlikte, *6102 sayılı TTK m.1393*’te yer alan “tersanecinin geminin yapım ve onarımından doğan alacaklarının hapis hakkı ile korunabileceğine” dair hüküm, bu tartışmayı yeni bir boyuta taşır. Zira söz konusu edilen hüküm, sicile kayıtlı gemilerde dahi tersanecinin fiilî hâkimiyet temelli bir rehin hakkına sahip olabileceğini ima etmektedir.²¹ Böylece, geminin “taşınmazvari” statüsü, hapis hakkını tamamen dışlamamakta; aksine, alacaklı ile borçlu arasındaki somut ilişkide “zilyetliğe dayalı” bir rehin hakkının oluşmasını da kabul etmektedir. Bu durum, hapis hakkının sicile kayıtlı gemilerde de “**kanuni rehin**” hüviyetine bürünebileceğini göstermektedir.²²

¹⁸ KARA, E., “Genel Olarak Türk Hukukunda Hapis Hakkı”, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2016, s. 112.

¹⁹ ATAMER, K., *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012, s. 154-155. (ATAMER, 2012 olarak anılacak).

²⁰ YAKŞI, a.g.e., s. 64.

²¹ TTK m.1393, gemi yapım ve onarımından doğan alacakların hapis hakkı ile de teminat altına alınabilmesine imkân sağlayarak, sicile kayıtlı gemilerde dahi bu hakkın kullanılabileceğini öngörür.

²² KARA, a.g.e., s. 102-104.

Öte yandan, hapis hakkının sicilde görünür olmaması, ipotek hakkına nazaran bazı pratik farklılıklar doğurur. Bir yandan ipotek, sicile tescille sağladığı aleniyet sayesinde üçüncü kişilerin öngörülebilirliğini artırır; diğer yandan hapis hakkı, gemiyi fiilen elinde tutan alacaklıya “hızlı tahsil” imkânı sunar.²³ Bu sebeple, tersanecinin hangi enstrümanı tercih edeceği, alacağın miktarı, gemi malikinin ödeme konusundaki tavrı, finans kuruluşlarıyla yapılan anlaşmalar ve üçüncü kişilerin hakları gibi çok çeşitli parametrelere bağlıdır.

Sonuç olarak, **sicile kayıtlı gemiler** üzerinde hapis hakkının hukuki temeli, “gemilerin taşınmaz benzeri statüsü” ile “fiili hâkimiyete dayalı hapis hakkı”nın birleştiği noktada şekillenmektedir. Numerus clausus ilkesi, gemi ipoteği ve benzeri sicile tescilli hakların varlığını öne çıkarırken, TTK m.1393 gibi hükümler, alacaklıya “teslime bağlı rehin” kurabilme yolunu da tanımaktadır. Bu karşıtlık veya bütünleyicilik, hapis hakkının sicile kayıtlı gemilerde kullanılıp kullanılamayacağına dair çekişmeyi beraberinde getirmiş olsa da, doktrinde ve Yargıtay uygulamasında, geminin zilyetliğinin korunması kaydıyla hapis hakkının mümkün olduğu yönünde giderek güçlenen bir fikir birliği oluşmaktadır.²⁴

B. İpoteğin Önceliği ve Hapis Hakkının ‘Aleniyet Sağlamayan’ Niteliği

Hapis hakkının sicile kayıtlı gemilerde teorik olarak kabul edilmesi, ipotekle olan ilişkisine dair soru işaretlerini kaçınılmaz olarak ortaya çıkarır. İpoteğin “tescil edilebilir” ve “öncelikli” bir rehin hakkı olarak konumlanması, gemiyi elinde bulunduran tersanecinin hapis hakkını kullanırken buna “aleniyet” kazandıramıyor olmasıyla üçüncü kişilerin haklarını zedeleyip zedelemeyeceği sorununı doğurur. Bu noktada, hapis hakkının “aleniyet sağlamıyor” olması, finans kuruluşlarının gemi üzerindeki haklarını riske atar gibi görünmektedir. Fakat *6102 sayılı TTK m.1393* ve *1993 Cenevre Sözleşmesi m.7* (Türkiye tarafından onaylandığında) dikkate alındığında, gemi yapım ve onarımcısının alacakları, belirli şartlarda hapis hakkı güvencesine kavuşacak ve icra işlemindeki sırası, mevzuatta öngörülen şekilde olacaktır.²⁵ Sonuç itibarıyla, ipoteğin aleniyet avantajına karşılık, hapis hakkı da bazı “özel” durumlarda tersanecinin elini güçlendiren bir araç hâline gelmektedir.

C. Hapis Hakkının Tarihçesi ve Roma Hukuku Kökeni

Hapis hakkı (retentio), Roma Hukuku’ndan doğan ve ilk ortaya çıkış dönemlerinde yalnızca “edimden kaçınma” (defi) şeklinde uygulanan bir kurumdur.²⁶

²³ OĞUZMAN, M. / SELİÇİ, E. / OKTAY-ÖZDEMİR, S., *Eşya Hukuku*, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2020, s. 1188.

²⁴ SELEK, N. / TUYGAN, C., “Tekne Bağlama Sözleşmesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Gemi Alacaklısı Hakkı Bağlamında İncelenmesi”, *Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi*, 3(1), 2024, 129-158, s. 134-135.

²⁵ *1993 Cenevre Sözleşmesi m.7* uyarınca, taraf devletler “gemi yapım ve onarımcısı lehine hapis hakkı” düzenlemesi yapma hakkına sahiptir. Türkiye de bu Sözleşme’yi onayladığında, bu hüküm Türk hukukunda bağlayıcı hâle gelecektir.

²⁶ ATAMER, 2012, a.g.e., s. 142-144; s. 932.

Roma'nın klasik döneminde, masraf veya tazminat talebinde bulunan alacaklı, "retentio" sayesinde borç ödenene dek edimini ifadan kaçınılabildi.²⁷ Böylelikle, alacaklının fiilî hâkimiyetini koruması, borçluyu ödemeye zorlamanın işlevsel bir yolu olarak görülmüştür. Zaman içinde, ticari hayatın gelişimiyle birlikte, *retentio* kavramı da genişlemiş; gemi veya başka bir eşyanın fiilen alıkonulup gerekirse satılmak suretiyle alacağın tahsil edilebilmesi olanakları ortaya çıkmıştır.²⁸ Özellikle Orta Çağ'da, deniz ticareti ve kara ticaretinde bu tür fiilî teminat araçları önem kazanmıştır.

Modern hukuka gelindiğinde, hapis hakkı kurumu, İsviçre ve Alman hukuku kaynaklı düzenlemelerin etkisiyle şekillenmiştir. Örneğin, **İsviçre Medenî Kanunu (İsvMK) 895- 898** arasındaki hükümler, Alman hukukundaki "kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht" (ticari alıkoyma hakkı) sisteminden de etkilenecek "genel hapis hakkı" modelini oluşturmuştur. Türk Medenî Kanunu (TMK) m.950-953'te İsvMK 895-898'den çeviri yoluyla mevzuatımıza aktarılmış; böylece hapis hakkı, Türk hukuku bakımından "*teslime bağlı rehin ve kanuni rehin hakkı*" olarak kabul görmüştür.²⁹ Doktrindeki yaygın görüş, bu hakkın "lex commissa" niteliği taşıdığı yönündedir.³⁰ Bu demektir ki, borç ödenmediği takdirde alacaklı, eşya üzerinde gerçekleştireceği tasarrufla (iade etmeme, paraya çevirme) alacağının tahsilini elde etmeye çalışır.

Hapis hakkının **deniz/gemi hukuku** açısından önem kazanması, büyük ölçüde, gelişen ticari hayatın yeni dinamiklerine uyum arayışından kaynaklanır. Gemilerde bakım, onarım veya yapım işlemlerinden dolayı alacaklı konumunda olan tersaneci, bankaların veya diğer finansörlerin "sicilde tescilli" ipotekleri karşısında kendisine hızlı ve etkin bir tahsil yöntemi arayışındadır. Hapis hakkı, "zilyetliği elinde tutma" suretiyle, donatan veya gemi maliki üzerinde doğrudan baskı kurar.³¹ Gemi maliki, gemisini ekonomik faaliyetlerde kullanmak için, hapis hakkına dayanarak gemiyi alıkoyan tersanecinin alacağını ödemek zorunda kalır. Bu baskı mekanizması, ipoteğe dayanan alacaklılarla girebilecek bir rekabet de yaratır; fakat 1993 Cenevre Sözleşmesi m.7 ve 6102 sayılı TTK m.1393 gibi düzenlemeler, tersanecinin yasal dayanağını güçlendirmektedir.

D. Orta Çağ'dan Günümüze Gemi Üzerindeki Hapis Hakkının Evrimi

Orta Çağ'da deniz ticareti hukukunun geliştiği liman kentlerinde, gemi kaptanına ya da gemi donatanına ait borçların tahsilinde "alıkoyma" pratiği sıklıkla görülmekteydi.³² Bu uygulama, seferine çıkması gereken geminin zorunlu olarak

²⁷ CANSAL, E., *Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı*, Ankara, AÜHF Yayınları, 1961, s. 28.

²⁸ ATAMER, 2012, a.g.e., s. 141 vd.

²⁹ OĞUZMAN, M. / SELİÇİ, E. / OKTAY-ÖZDEMİR, S., a.g.e., s. 1188.

³⁰ CANSAL, a.g.e. s. 40; KARA, a.g.e., s. 101-102; YAKŞI, a.g.e., s. 61.

³¹ YAKŞI, a.g.e., s. 64.

³² Orta Çağ deniz hukuku mevzuatlarında gemi kaptanının borçlarını ödememesi hâlinde, gemiyi limanda tutma usulüne dair düzenlemelere rastlanır.

limanda tutulması yoluyla alacaklıya “fiili bir güvence” sağlıyordu. Zaman içinde, çeşitli deniz emirnameleri ve statülerinde, gemi üzerinde alıkoyma hakkına dair hükümler yer almaya başladı. Modern ulusal mevzuatlar, hapis hakkını kanun hükmüyle tanıyarak ve *sınırlı sayı* ilkesiyle uyumlu hale getirerek hukuki çerçevesini netleştirdiler.

Bugün gelineen noktada, **hapis hakkı** gemi hukukunda, özellikle tersanecinin ve gemi onarımcısının -ya da benzeri statüdeki alacaklıların- en kritik güvencelerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar ipotek “sicil temelli” bir güvence sağlasa ve uluslararası finansman anlaşmalarında öncelikle tercih edilse de, tersaneciler bakımından “daha hızlı” bir tahsil mekanizması olan hapis hakkı, geminin ekonomik kullanımını anında engelleyebildiği için pratikte son derece etkilidir. İşte bu etkililik, geminin sicile kayıtlı olup olmaması bakımından doktrinde uzun tartışmalara yol açmıştır. Ancak 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin 7. maddesi, taraf devletlere “gemi yapımcısı ve onarımcısı lehine hapis hakkı”nı tanıma seçeneği sunarak, konuyu büyük ölçüde uluslararası çerçevede de desteklemiş görünmektedir.³³

Bu tarihsel gelişim ve modern düzenlemeler ışığında, sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının uygulanabilirliği, doktrindeki farklı görüşlere rağmen, gerek TTK m.1393 gerekse Cenevre Sözleşmesi m.7 dayanaklarıyla **fiili** bir gerçeklik olarak kabul edilmeye layık görülmelidir. Tersanecinin ödenmeyen alacağını gerekçe göstererek gemiyi elinde tutabilmesi, donatanın ise gemisini faaliyet dışı bırakmamak için alacağını ödemek zorunda kalması, deniz ticaretinin sürekliliğini sağlamak bakımından güçlü bir motivasyon yaratır. Bu motivasyon, “kredi teminatı” gereksinimlerini sicil ipoteği aracılığıyla karşılayan finans sektörüyle de dengeli bir ilişkide tutulmalıdır. Nihayetinde, hapis hakkının güçlü baskı aracı olması, ipotek ve diğer sicilli hak sahiplerinin pozisyonlarını da etkileyeceğinden, yargı ve mevzuat düzenlemeleri bu konuda denge arayışını sürdürmektedir.³⁴

II. TERSANECİNİN HAPİS HAKKI MI, İPOTEK HAKKI MI?

Sicile kayıtlı gemiler üzerinde tersanecinin hapis hakkını kullanıp kullanamayacağı veya ipoteğin tek ve üstün alternatif olup olmadığı konusu, *deniz hukuku* uygulamalarında ve doktrinde uzunca bir süredir yer alan temel tartışma alanlarından birisidir. Zira tersanecinin, gemi yapım ya da onarımından doğan alacaklarını teminat altına almak için başvurabileceği iki güzide hukukî enstrümanın **-kanuni ipotek ve hapis hakkı-** farklı karakteristiklere sahip olması, gemilerin “*taşınmaz benzeri*” (TTK m.936) statüsüne rağmen hâlâ “*taşınır*” kabul edilmeleriyle (*numerus clau-*

³³ ATAMER, 2012, a.g.e., s. 129-130.

³⁴ İpoteğin üçüncü kişilere duyurduğu aleniyet ile hapis hakkının gizli ve ani etkili karakteri arasındaki denge- nin icra-iflas aşamasında korunması, yargı uygulamalarında önemle göz önünde bulundurulur.

sus ilkesi) birleşince, mesele çok boyutlu bir tartışmayı beraberinde getirmektedir. Bu bölümde, ipotek ve hapis hakkının tersaneci açısından hangi ölçülerde ve hangi şartlarla kullanılabileceği; farklı görüşler, yargı kararları ve ilgili mukayeseli hukuk yaklaşımları doğrultusunda ele alınacaktır.

A. Sicile Kayıtlı Gemilerde İpoteğin Üstünlüğü mü?

TTK m.1013, tersane sahibine geminin yapımı veya onarımından doğan alacaklarını teminat altına almak üzere **ipotek tesisini** talep etme hakkı tanımaktadır. İpoteğin “kanuni” niteliği, kendiliğinden doğan bir rehin olmadığı; tersanenin istemi ve mahkeme ilamı veya tarafların kabulüyle sicilde kurulduğu anlamına gelir.³⁵ Teslime bağlı rehin yerine, “teslime ihtiyaç duymayan” ipotek sistemi tercih edilmiş³⁶ böylelikle geminin zilyetliğinin donatanda kalması mümkün olurken, tersanecinin alacağı sicille tescillenmiş bir rehin hakkıyla güvenceye alınmış olur.

Yakşı³⁷ tersaneci lehine ipotek hakkı kurulmasındaki avantajları şöyle sıralamaktadır:

1. **Geminin yüksek ekonomik değeri ve mobilitesi:** Geminin sürekli sefer hâlinde olması, sicilde kayıtlı bir rehin (ipotek) sistemiyle uzun vadeli kontrolü kolaylaştırmaktadır.
2. **Hapis hakkının donatanı kısıtlayıcı yönü:** Tersaneci, hapis hakkı ile gemiyi elinde tutsa, donatan bu süre zarfında gemisini ticari faaliyette kullanamaz; sefer, navlun veya charter işlemleri aksayacağı için borcunu ifa etmekte de zorluk yaşayabilir.
3. **Sicil şeffaflığı (güven ilkesi):** Sicile tescil edilen ipotek, üçüncü kişilerin gemi üzerindeki yükü rahatça görerek işlem güvenliğini artırması bakımından önemlidir.³⁸

Dolayısıyla kanunkoyucu, **sicile kayıtlı gemilerde** tersaneciye ipotekle “teslimsiz rehin” kurulabilmesinin yolunu açmıştır (TTK m.1013-1014). Nitekim ipotek hakkı, *teslime bağlı rehin* gibi “gizli” olmayan; sicil üzerinden aleniyet kazanan bir rehin niteliği taşıdığı için, ticari hayat ve kredi sistemi bakımından daha öngörülebilir görülmektedir. Bununla birlikte, **TTK m.1393** “Tersane sahibinin geminin yapım ve onarımından kaynaklanan alacakları için hapis hakkı kullanabileceğini” de düzenlediğinden, sicile kayıtlı gemilerde sadece ipotegin değil, *hapis hakkının* da uygulanabilirliği hususu gündeme gelmektedir. Kara, ipotegin tersaneci lehine uzun vadeli ve sicil temelli bir güvence sağladığı, hapis hakkının ise “derhâl tahsil baskısı”nı

³⁵ YAKŞI, a.g.e., s. 64.

³⁶ ATAMER, 2019, a.g.e., s. 160.

³⁷ YAKŞI, a.g.e., s. 8-10.

³⁸ SÜZEL, a.g.e., s. 62; YAKŞI, a.g.e., s. 9-11.

mümkün kıldığı görüşündedir.³⁹ Benzer şekilde **Selek & Tuygan**⁴⁰ de, tekne veya yat bağlama sözleşmeleri kapsamında gemi üzerinde hapis hakkına başvurulabileceğini, ipoteğin yanı sıra hapis hakkının da tersaneci açısından kullanılabilir olduğunu belirtmektedir.

Yakşı, *sicile kayıtlı olmayan* Türk gemileri üzerindeki sınırlı aynı haklara, TMK'nın taşınırlara ilişkin hükümlerinin uygulanacağını (TTK m.997/f.1) ifade etmekte; bunun sonucu olarak sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde hapis hakkının daha rahat devreye girebileceğine dikkat çekmektedir.⁴¹ Buna karşın, sicile kayıtlı gemiler yönünden, geminin “aynî haklar bakımından özel düzenlemelere tabi tutulduğu” vurgusu yapılarak, kanun koyucunun “sicilde görünmeyen rehin” türlerini kural olarak bertaraf etmiş olabileceği ileri sürülür. Hapis hakkının hukuki niteliğine dair doktrindeki farklı görüşlere değinen Yakşı, gemi yapım-onarım sözleşmesinde “teslim karşılığı ödeme” kararlaştırılmışsa hapis hakkının devreye giremeyeceğini, çünkü borç muaccel olmadan gemiyi teslim etmeme hakkının bulunmayacağını da hatırlatır.⁴² Dolayısıyla tersaneci, TTK m.1013 uyarınca ipoteği seçmekle daha geniş ve sicille kayıtlı bir teminat elde edebilir; hapis hakkı ise ancak gemi tersaneci zilyetliğindeyken ve muaccel borçla bağlantılı alacak söz konusu ise kullanılabilir.

B. Hapis Hakkını Savunan Görüş ve Yeni Yargı Yaklaşımı

Tersanecinin gemiyi iade etmeyerek borcun ödenmesini sağlaması, bazı yargı kararlarında fiilî rehin benzeri bir işlem olarak görülmüştür (Yarg. 11. HD, 2014). Doktrinin bir bölümü, *numerus clausus* ilkesiyle çelişme endişesi nedeniyle sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkını “kural olarak” kabul etmemek yönünde eğilim göstermişse de,⁴³ yargı içtihadında *6102 sayılı TTK m.1393*'ün varlığına dayanarak sicile kayıtlı gemilerde de hapis hakkının kullanılabilmesi kabul edilmektedir. Hapis hakkı kanunî şartlarla kendiliğinden doğan bir güvence olduğundan rehin sözleşmesinden farklılık göstermektedir.⁴⁴ Tekne bağlama sözleşmelerinde de benzer tartışmalar yer almakta; bakım-onarım işletmesinin gemiyi iade etmeyerek alacağını tahsil etmesi, hapis hakkı olarak nitelendirilmektedir.⁴⁵

Atamer, sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının *sınırlı sayı* ilkesine ve sicil sisteminin “aleniyet” amacına aykırı olduğunu ifade ederek, “MGS, YPS ve TUGS”ye kayıtlı gemiler üzerinde TMK m.950 hükmü uyarınca hapis hakkı kullanılmayacağı-

³⁹ KARA, a.g.e., s. 114-116.

⁴⁰ SELEK / TUYGAN, a.g.e., s. 141.

⁴¹ YAKŞI, a.g.e., s. 61.

⁴² YAKŞI, a.g.e., s. 62-64.

⁴³ YAKŞI, a.g.e., s. 64; SÜZEL, a.g.e., s. 133.

⁴⁴ KARA, a.g.e., s. 114-116.

⁴⁵ SELEK / TUYGAN, a.g.e., s. 132-133.

nı” ileri sürmektedir.⁴⁶ Yazar, Alman Hukuku’nda BGB (1940) m.648/f.2/c.2’nin eser sözleşmesinden doğan alacaklar için hapis hakkını *sicile kayıtlı gemiler* bakımından açıkça bertaraf ettiğini; Türk Hukuku’nda da benzer bir yaklaşımın (sicile kayıtlı gemiler üzerinde hapis hakkı öngörülmediği) benimsendiğini belirtmektedir (*age.*, s. 155). Bu tez, *sicile kayıtlı gemilerin* ipotek gibi tescilli rehin türleri ile yükümlendirilerek, *gizli rehin* türü olan hapis hakkının işlem güvenliğini zedelemesini önlemeye yöneliktir. Ayrıca yazar, 1993 Cenevre Sözleşmesi yürürlüğe girdiğinde ipotek yerine hapis hakkının alacağı yerin altını çizmekte; ancak sicile kayıtlı gemiler bakımından asıl ihtiyacın ipotek sistemi olduğunu vurgulamaktadır.

Ne var ki, 6102 sayılı TTK m.1393’te yer alan “tersanecinin hapis hakkı” hükmü ve Yargıtay’ın bu doğrultudaki kararları, *Atamer’in* (2012) “sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının bertarafı” görüşüyle çelişir niteliktedir. Zira *yargı pratiği*, tersanecinin gemiyi iade etmeyerek fiili hâkimiyet suretiyle borcun ödenmesini sağlamasının TTK m.1393’e aykırı olmadığı, dolayısıyla geminin sicile kayıtlılık durumunun hapis hakkını tümünden engellemediği yönündedir. Doktrinin geniş kesimi de, TTK m.1393’ün lafzının “sicile kayıtlı gemi” ayrımı yapmadan tersanecinin hapis hakkına açık kapı bıraktığına işaret etmektedir.⁴⁷ Dolayısıyla *Atamer* (2012) görüşü, Alman Hukuku’ndaki BGB m.648/f.2/c.2 benzeri bir düzenlemeden esinlense de, Türkiye’de bizzat TTK m.1393 ve yargı uygulamasıyla fiili olarak aşılmaktadır.

1993 Cenevre Sözleşmesi m.7, taraf devletlere gemi yapımcısı ve onarımcısı lehine “hapis hakkı” tanıma opsiyonu sağlamaktadır.⁴⁸ Söz konusu Sözleşme, geminin kayıtlı olduğu sicili veya bayrağına bakılmaksızın, *lex fori* prensibiyle *hapis hakkını* devreye sokma yolunu açar. Türkiye bu Sözleşme’yi iç hukukuna tümüyle aktardığında, TTK m.1393 daha net bir çerçeveye kavuşabilir. Böylece, sicile kayıtlı gemilerde ipotekle hapis hakkının bir arada varolma biçimi ve hangi durumlarda hapis hakkının ipoteğin önüne geçip geçemeyeceği hususu, uluslararası normlarla daha belirgin hale gelebilir.

Her ne kadar *Atamer* (2012) sicile kayıtlı gemiler bakımından hapis hakkının uygulanmamasına dair görüşü öne sürse de, 1993 Cenevre Sözleşmesi’nden esinlenen TTK m.1393 ve Türk yargı pratiği, *tersanecinin gemi üzerindeki fiili hâkimiyet* aracılığıyla hapis hakkını kullanabileceğine dair eğilimi doğrulamaktadır. Bu durum, gemi finansmanına dayanan banka ve benzeri kuruluşların haklarını kısmen zora soksa da, “*kanun koyucunun gemi yapımcısı veya onarımcısı alacaklarını korumak amacıyla hapis hakkını benimsediği*” anlaşılmaktadır.

Yakşı’nin kapsamlı incelemesi, sicile kayıtlı gemi veya yapılarla sicile kayıtlı olmayanlar arasındaki farkın altını çizmektedir. *Sicile kayıtlı olmayan gemiler*, TMK’nın

⁴⁶ ATAMER, 2012, a.g.e., s. 113-114.

⁴⁷ YAKŞI, 2020, s. 61-65.

⁴⁸ SÜZEL, 2012, s. 133; ATAMER, 2019, s. 160.

taşınırlara ilişkin hükümlerine tam anlamıyla tâbi olduğundan, tersaneci gerek ipotek sistemi (eğer gemi kaydedilmek istenirse) gerekse hapis hakkından yararlanabilecektir. Ancak sicile kayıtlı gemilerde, *sınırlı sayı ilkesi* ve “sicile şeffaflık” hedefleri gereği, ipotek sistemi asıl rehin hakkı olarak düzenlenmiştir (*age.*, s. 64). Yazar, bu sistemin, hapis hakkı gibi sicilde görünmeyen rehinleri bertaraf etmeye yönelik olduğunu not etse de, TTK m.1393’teki açık ifadeyle ve Yargıtay kararlarıyla, sicile kayıtlı gemilerde dahi hapis hakkının yolunun tamamen kapatılmadığını teslim etmektedir.

Yine Yakşı, hapis hakkının niteliği itibarıyla zilyetliğe bağlı oluşunun, tersaneciye “paraya çevirme veya teslim etmemeyi” (*age.*, s. 62) kısa vadede kolaylaştırdığını, ancak geminin donatan tarafından işletilmesini de engelleyerek taraflar arasındaki ilişkide farklı bir zarar dengesine neden olduğunu hatırlatır. Bu durumda, ipotek hakkının tersaneciye sağladığı *teslimsiz rehin* fırsatı daha elverişli bulunabilir. **Hapis hakkı** ise, *alacakların muaccel olduğu hâllerde* gemiyi fiilen elde tutarak borcun ödenmesini hızlandırmak için uygundur.

Sonuç olarak, sicile kayıtlı gemilerde “tersanecinin hapis hakkı mı, yoksa ipotek hakkı mı” sorusunun kesin bir cevabı yoktur; ipotek hakkı genellikle uzun vadeli, sicil temelli ve alenî bir koruma sunarken, hapis hakkı fiilî hâkimiyete dayanan, “anlık tahsil baskısı” sağlayan bir yöntem olarak kullanılabilir durumdadır.⁴⁹ Her ne kadar MGS, YPS, TUGS gibi sicillere kayıtlı gemilerde hapis hakkını “sınırlı sayı ilkesi” uyarınca mümkün görmese de, *TTK m.1393* ve güncel yargı uygulaması bu görüşle çelişmekte ve tersanecinin sicile kayıtlı gemiler üzerinde de hapis hakkı kullanabileceğini göstermektedir.

Üstelik 1993 Cenevre Sözleşmesi m.7’deki düzenlemeler de hapis hakkına imkân tanıyan uluslararası bir çerçeve sunmaktadır. Dolayısıyla, ipotek ile hapis hakkı, **ikili** ve birbirini dışlamayan alternatifler hâlinde tersanecinin başvurusuna açık olup, tarafların somut ihtiyaçlarına göre biri veya diğeri yahut her ikisi farklı koşullarda devreye girmektedir.

C. Yargı Kararları ve Uygulamadaki Durum

Sicile kayıtlı gemilerde tersanecinin hapis hakkı uygulaması, doktrindeki farklı görüşlerle birlikte Yargıtay kararlarında da yer bulmuş; böylece *fiilî hâkimiyet esası-na* dayalı rehin hakkının (hapis hakkının) sicile kayıtlı gemilerde kullanılabilir olup olmadığı, somut yargısal örnekler ışığında ortaya konulmuştur. Aşağıda, tersanecinin hapis hakkına ilişkin bazı önemli Yargıtay kararları özetlenmekte, özellikle **Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, 23.06.2020 tarihli kararı** üzerinde ayrıntılı şekilde durulmaktadır. Bu karar, tersanecinin *Türkiye Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)*’ye kayıtlı bir gemi üzerinde dahi hapis hakkını fiilen kullanmasının mümkün olduğunu teyit etmesi bakımından özel önem taşımaktadır.

⁴⁹ ATAMER, 2012, s. 129-130.

1. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 10.11.2014 Tarihli Karar (E. 2014/16008, K. 2014/17282)

Bu kararda, bir **gemi inşa sözleşmesinden** doğan uyuşmazlıkta, tersaneci, gemi üzerinde “ihtiyati haciz ve tedbir” talep etmiştir. Her ne kadar bu talep *deniz alacağı ihtiyati haczi* olarak öne sürülmüşse de, tersanecinin aslında **hapis hakkına benzer** biçimde gemiyi elinde tuttuğu görülmüştür. Mahkeme talebi reddetmiş, ancak Yargıtay, değerlendirilmesi gereken hususun “*deniz alacağı ihtiyati haczin-den ziyade genel hükümlere göre*” yapılması gerektiğini işaret ederek kararı bozmuştur. Bu yaklaşım, tersanecinin sicile kayıtlı gemide dahi hapis hakkına dayalı bir fiilî hakimiyet kurma çabasının, mahkemece değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir. Bu tür kararlar, hapis hakkının gerek yargı organları nezdinde gerekse icra uygulamalarında “*gizli rehin*” niteliğiyle de olsa bir enstrüman olarak sıkça kullanıldığını gösterir.⁵⁰

2. Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, 11.01.2023 Tarihli Karar (E. 2022/12344, K. 2023/71)

Bir **gemi ihalesinin feshi** davasında, tersanenin “ilgili” (ehil) sıfatıyla ihaleye itiraz hakkına sahip olup olmadığı tartışılmış. Mahkeme, tersanenin böyle bir yetkisi bulunmadığı gerekçesiyle talebini reddetmiş; ancak Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, sicil kayıtlarında yer alan bir hak iddiasına dayanabileceği düşüncesiyle kararı bozmuştur. Böylece tersanenin, gemi üzerindeki ipotek veya hapis hakkı gibi bir hukuki sebebe dayanarak ihaleye itiraz edebileceği kabul edilmiştir. Bu kararda tersanecinin “gemiye dair hak talebini, ister ipotek ister hapis hakkı benzeri bir hukuksal temel üzerinden ileri sürebileceği”nin altı çizilirken, tersanecinin uygulamada bu haklardan birini veya her ikisini birlikte savunabileceği aktarılmaktadır.

3. Yargıtay 12. Hukuk Dairesi, 23.06.2020 Tarihli Karar (E. 2019/5510, K. 2020/5410)

Bu karar, **sicile kayıtlı bir gemi** (Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne kayıtlı “TSHD.Kara Kartal” adlı gemi) üzerinde tersanenin hapis hakkı uyguladığı bir olaya ilişkindir. Borçlu şirket vekili, söz konusu geminin sicile kayıtlı olduğundan bahisle hapis hakkının mümkün olmadığı ve TTK 1352 f.1(ı) bendi uyarınca “deniz alacakları için hapis hakkının öngörülmediği” iddialarıyla icra mahkemesine başvurmuştur. Yargıtay, **6102 sayılı TTK m.1393** ve **TMK m.950** hükümlerinden hareketle, tersanenin “gemi yapım ve onarımından kaynaklanan alacakları” için hapis hakkı tanındığına işaret etmiş ve tersanenin bu hakkı kullanabileceğini teyit etmiştir. Kararda, alacaklı tarafın doğrudan “**taşınır rehninin paraya çevrilmesi**” yoluyla takip yapabileceği, takibin kesinleşmesi öncesinde ihtiyati haciz kararı alınmasa da geminin “zilyetlik korunarak” hapis hakkı uygulanabileceği açıklanmıştır.

⁵⁰ KARA, a.g.e., s. 109.

Bu kararda özetle Yüksek Mahkeme şu noktaları vurgular:

- **TTK m.1393**, tersane sahibinin geminin yapım ve onarımından doğan alacakları için TMK m.950 (hapis hakkı) uygulayabilmesine imkân tanır.
- Hapis hakkına dayanılarak, gemi üzerinde *fiilî hâkimiyet* kurup defter tutulması ve

devamında **taşınır rehninin paraya çevrilmesi** yoluyla takip yapılması (İİK m.270 vd.) mümkündür.

- Borçlu, hapis hakkına itiraz etmek isterse, takibin şekline göre icra müdürlüğüne veya icra mahkemesine başvurulmalıdır. Bu da hapis hakkının *zilyetliğe bağlı rehin* vasfını icra sürecine taşıyan önemli bir yöntemdir.

Bu kararın tüm metnine bakıldığında, alacaklı tersanenin hapis hakkına dayanarak gemiye fiilen el koyması, *defter tutma* işleminin yapılması ve **zilyetlik** gerekçesiyle geminin tersane müdürüne yediemin olarak teslimi vakıalarına yer verildiği görülür. Borçlu şirket, sicile kayıtlı gemide hapis hakkının kullanılamayacağı iddiasıyla itiraz etmiş; ancak Yargıtay, 6102 sayılı TTK m.1393 hükmü gereği sicile kayıtlı gemilerde de hapis hakkının uygulanabilir olduğunu belirtmiştir. Kararda, “deniz alacakları” niteliğinin varlığına bakılmaksızın *gemi yapım/onarım alacakları* bakımından hapis hakkı tanınmakta; tersanenin bu hakla “**taşınır rehini**” şeklinde takip yapabileceği vurgulanmaktadır. Bu bakımdan karar, “sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkı geçerli olamaz” diyen görüşü doğrudan reddetmektedir.⁵¹

Bu karar, “*Tersanecinin Hapis Hakkının Sicile Kayıtlı Gemiler Üzerinde Kullanılabilirliği*” başlıklı çalışmamız bakımından en somut desteklerden birini oluşturur. Çünkü gemi TUGS’ye kayıtlı olmasına rağmen Yargıtay, *numerus clausus* ilkesini veya sicile güven ilkesini, hapis hakkını tamamen bertaraf edecek şekilde yorumlamamıştır. Tersaneci, borcun muaccel olması ve gemiyi fiilen elinde tutmaya devam etmesi hâlinde, **kanuni rehin** niteliğinde hapis hakkına dayanabilmektedir.⁵² Ayrıca Yargıtay, ihtiyati haciz kararı yahut deniz alacağı haczi gibi özel prosedürler olmaksızın “genel hüküm” niteliğindeki hapis hakkının fiilen uygulanabileceğine dikkat çekmiştir.

Bu yaklaşım, *Atamer’in (2012)* sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının bertaraf edilmesi gerektiğine ilişkin görüşü, Alman hukukundan esinlenen “sicile güvenin korunması için gizli rehin yoktur” argümanı ile çelişmekte; *6102 sayılı TTK m.1393*’ün varlığına ve Yargıtay içtihadına dayanarak “tersaneci hapis hakkı”nın pratikte kabul edildiğini göstermektedir.

⁵¹ ATAMER, 2012, a.g.e., s. 129-130.

⁵² TMK m.950 vd.

Yakşı bu noktada geminin “taşınmaz benzeri” statüsünün, hapis hakkını tümünden dışlamadığını; yargı uygulamasının da ipotek ve hapis hakkının “ikili” bir rejim altında varlığını sürdürdüğünü ispatladığını dile getirmektedir.⁵³

Dolayısıyla, bu karar sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının kullanımını meşru- laştıran en güncel ve güçlü dayanaklardan biridir. Tersane sahibi, geminin yapım veya onarım bedelini alamazsa, gemiyi geri vermemek suretiyle hapis hakkını uygulamak- ta; alacaklı tarafın “taşınır rehni” hükümleriyle takip yapması da Yargıtay tarafından “uygun” addedilmektedir. Ne var ki karar, “kesinleşme öncesi haciz” yapılmaması gerektiğine de işaret eder; yani hapis hakkının varlığı, ihtiyati haciz gibi kararların yokluğunda “fiilen haciz tutanağı düzenlenmesi” sonucunu doğurmamalıdır. Bunun usulsüz bir işlem olduğu ve muhtemel iptal sebebi sayılabileceği dile getirilir. Yine de hapis hakkı, gemi üzerinde muhafaza tedbirine benzer etki yaratmaktadır.

D. 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin Yaklaşımı ve Geleceğe Yönelik Öneriler

Sözleşme, “taraf devlet, gemi yapımcısı veya onarımcısına hapis hakkı tanıya- bilir” diyerek ulusal mevzuatın takdirine bırakmıştır.⁵⁴ Eğer Türkiye 1993 Cenevre Sözleşmesi’ni onaylarsa, *lex fori* kuralı olarak bu maddeyi kabul etmiş olacak, fakat kanun koyucunun TTK düzeyinde de düzenleme yapması gerekecektir.

Maddede, hapis hakkının gemi üzerindeki zilyetliğin tersanecide bulunduğu süre- ce varlığını koruyacağı, zilyetlik sona erdiğinde hakkın düşeceği, ancak geminin ihtiyati haczine başvurulması hâlinde geminin yeni alıcıya devrinin engellenemeyeceği gibi hu- suslar yer almaktadır.⁵⁵ Yani 1993 Sözleşmesi, hapis hakkını ipotek hakkı kadar güçlü görmemekte; “yapımcı veya onarımcı” yararına bir alıkoyma hakkı modeli sunmaktadır.

Yakşı, TTK m.1013’ün “sicile kayıtlı gemilerde fiilî hapis hakkının yerini al- dığını” savunmaktadır.⁵⁶ Ancak 6102 sayılı TTK m.1393, doğrudan tersaneci lehine hapis hakkına imkân tanıdığı için, sicile kayıtlı gemilerde dahi “fiilî hâkimiyete da- yalı” bu hakkın kullanılabilmesi açıktır. Türkiye 1993 Sözleşmesi’ne taraf olup hapis hakkını da net şekilde kodifiye ederse, gemi ipoteği ve hapis hakkı arasında “ikili” bir düzenleme oluşabilir:

- **İpotek hakkı:** Gemiye teslimsiz rehin kurarak donatanın gemisini işletmesine imkân tanır, sicilde görünür, üçüncü kişilerin öngörülebilirliğini artırır.
- **Hapis hakkı:** Zilyetlik temelli bir rehin güvencesi sağlayarak, genellikle onarım bitmeden işin bedeli ödenmediğinde daha pratik bir baskı aracıdır. Ancak zilyet- lik sona erdiği anda geçersiz hâle gelir.

⁵³ YAKŞI, a.g.e., s. 64 vd.

⁵⁴ ATAMER 2019, a.g.e., s. 159-160; SÜZEL, a.g.e., s. 133.

⁵⁵ SÜZEL, a.g.e., s. 134.

⁵⁶ YAKŞI, a.g.e., s. 64-65.

Özellikle Cenevre Sözleşmesi m.7, tersaneciye “sınırlı” bir hapis hakkı tanır: Zilyetlik korunmak kaydıyla gemiyi alıkoyabilir, fakat ipotek gibi sicil kayıtlı bir hakla üçüncü kişilere devri daha fazla engelleyemez. Dolayısıyla bazı doktrin yazarları (*örneğin Atamer, 2019*) tersanecinin ipotek hakkının iptal edilerek hapis hakkının tam anlamıyla devreye sokulmasını önermektedir. Diğerleri ise (*Yakşı, 2020*) ipoteğin daha öngörülebilir ve güvenli bir araç olduğunu düşünür. Ancak yeni TTK döneminde ve güncel Yargıtay içtihadıyla birlikte (Yarg. 12. HD, 2020), sicile kayıtlı gemilerde de hapis hakkının varlığı açık şekilde kabul edildiğinden, gelecekte bu iki sistemin nasıl dengeleneceği önem kazanacaktır. *Kara*⁵⁷ da bu çifte güvence durumunda, hapis hakkının “daha hızlı tahsil kolaylığı” sağlayabileceğini ancak ipoteğin aleniyetinin de ayrı bir avantaj olduğunu belirtmektedir.

Benzer sorunlar tekne bağlama sözleşmelerinde de yaşanabileceği için, 1993 Sözleşmesi’nin benimsenmesi halinde bu konunun marina işletmecileri açısından da netleşeceği savunulmaktadır.⁵⁸

E. Sonuç ve Değerlendirme

Sicile kayıtlı gemilerde tersanecinin hapis hakkı kullanabilmesi, **Türk deniz hukukunda** uzun zamandır tartışması süregelen ve bir bakıma *ipotek rejimi* ile *fiili hâkimiyete dayalı rehin (hapis hakkı)* arasındaki ilişkinin sorunlu durumunu yansıtan çetrefilli bir konudur. İpoteğin, TTK m.1013 ve devamı uyarınca “sicile tescilli rehin” biçiminde tersaneciye uzun vadeli ve öngörülebilir bir teminat sunması, onun tercih edilmesini kolay bir seçim haline getirse de, **TTK m.1393** ve **güncel Yargıtay kararları**, tersanecinin gemi yapım ve onarımından kaynaklanan alacakları için *hapis hakkına* da başvurabileceğini açıkça göstermektedir (özellikle bkz. Yarg. 12. HD, E. 2019/5510, K. 2020/5410, T. 23.6.2020).⁵⁹ Bu ikili yapı, doktrinde bazı uyuşmazlıklara yol açmakta; ancak uygulamada hem ipotek hem de hapis hakkının farklı koşullarda tersanecinin alacaklarını güvence altına alması yönünde pratik bir karşılık bulmaktadır.

İpotek hakkı, sicil üzerinden aleniyet kazanan, “taşınmazvari” bir rehin türü olarak *öngörülebilirliği* ve *şeffaflığı* temin eder.⁶⁰ Tersaneci, geminin ekonomik faaliyetini engellemeden ipoteği sicile kaydettirebilir, geminin donatan tarafından işletilmesini önleyici bir tasarrufta bulunmaz. Böylece donatan, gemiyi navlun veya charter sözleşmeleri kapsamında kullanmaya devam ederek borcu ifa etmek için kazanç elde edebilir. Öte yandan **hapis hakkı**, donatanın gemiyi derhâl kullanmasını fiilen engel-

⁵⁷ KARA, 2016, s. 116-119.

⁵⁸ SELEK / TUYGAN, a.g.e., s. 155.

⁵⁹ Yarg. 12. HD, E. 2019/5510, K. 2020/5410, T. 23.06.2020.

⁶⁰ YAKŞI, a.g.e., s. 10 vd.

leyen, *zilyetliğe* dayalı bir “gizli rehin” olarak nitelendirilir.⁶¹ Tersaneci, borcun ödenmemesi durumunda gemiyi iade etmemek suretiyle donatan üzerinde “derhâl tahsil baskısı” kurar. Bu da özellikle kısa vadeli veya küçük meblağlı alacaklar açısından hızla sonuç alınmasını sağlayabilir. Zaten, unutulmaması gerekir ki, hapis hakkı, sicile kayıtlı olmayan gemiler açısından (örneğin yabancı bayraklı gemiler) tersaneci için tek seçenek olarak ortaya çıkar. Tersaneci, sicile kayıtlı olmayan gemiler için ipoteğin tescilini talep edemeyeceğinden, alacağını teminat altına alabilmesi için önünde tek seçenek olarak hapis hakkı kalmaktadır.

Sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkı uygulanabilirliğinin en kritik boyutu, **numerus clausus** ilkesi çerçevesinde “sicilde kayıtlı eşyalar” üzerinde ancak *sicilde öngörülen rehin türlerinin* kurulabileceği düşüncesiyle çelişir gibi görünmesidir.⁶² Alman hukukundan örnek alan kimi yazarlar, sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının tamamen bertaraf edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Gerekçe olarak “sicil kayıtlarına güven” ilkesinin zedelenmemesi ve “gizli rehin” türlerinin ortadan kaldırılması hedefi gösterilir. Ne var ki **6102 sayılı TTK m.1393** ve güncel Yargıtay içtihadı (bkz. Yarg. 12. HD, 23.06.2020) tersanecinin sicile kayıtlı gemilerde de hapis hakkını fiilen uygulayabileceği yönündedir.⁶³ Yargıtay, tersanecinin *filî hâkimiyet* ve *TMK m.950* esaslarına dayanarak gemiyi alıkoyabileceğini; alacak ödenmezse *İİK m.270* vd. çerçevesinde “taşınır rehni” gibi paraya çevirme sürecine girebileceğini açıkça ortaya koymuştur. Bu doğrultuda doktrinde, ipoteğe göre hapis hakkının da meşru bir seçenek olabileceği; keza “sicile kayıtlı gemilerde dahi hapis hakkı kurulamaz” tezinin zayıfladığı vurgulanmaktadır.⁶⁴

Uygulamada, tersaneci çoğunlukla yüksek meblağlı ve uzun vadeli inşa/onarım projelerinde gemi ipoteği kurdurmayı tercih eder. Çünkü ipotek, sicil üzerinden *resmî* ve *alenî* bir rehin güvencesi sunarken, geminin donatan tarafından kullanılarak borcun ödenmesinin kolaylaşmasına da olanak tanır. Daha küçük veya kısa süreli işlerde, tersanecinin gemiyi teslim etmemesi (*hapis hakkı*) hem masrafların tahsil edilmesinde hızlı bir çözüm oluşturabilir hem de “derhâl tahsil baskısı” sayesinde donatanı kısa yoldan ödeme yapmaya sevk eder.⁶⁵ Bu durum “ipotek ve hapis hakkı”nın birbiriyle rekabet etmediğini, aksine farklı durumlar için iki ayrı çerçeve sunduğunu göstermektedir.

Aynı zamanda, 1993 Cenevre Sözleşmesi (Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Sözleşme) de, gemi yapımcısı veya onarımcısı lehine hapis hak-

⁶¹ KARA, a.g.e., s. 114-116.

⁶² ATAMER, 2012, a.g.e., s. 129-130.

⁶³ Yarg. 12. HD, E. 2019/5510, K. 2020/5410, T. 23.06.2020.

⁶⁴ SELEK / TUYGAN, a.g.e., s. 135-136.

⁶⁵ YAKŞI, 2020, s. 64-65.

kının uluslararası ölçekte tanınmasına kapı aralamaktadır. Bu Sözleşme m.7, taraf devletlere “*retention right*”ı düzenleme esnekliği sunarken, bu hususun *Türkiye’nin tam adaptasyonu*yla TTK düzeyinde de netleşebileceği ifade edilmektedir.⁶⁶ Şayet Türkiye, 1993 Cenevre Sözleşmesi’ni iç hukukuna tam olarak yansıtmayı seçerse, sicile kayıtlı gemilerde tersanecinin hapis hakkı kullanımının daha ayrıntılı hükümlere kavuşturulması söz konusu olabilecektir.

Böylece *ipotek ve hapis hakkı* arasındaki ilişki ve alacakların sıralamasına dair mevzuat, uluslararası normlarla desteklenerek daha öngörülebilir bir zemin yaratabilir.⁶⁷

Öte yandan, ipotek ve hapis hakkının aynı gemi üzerinde aynı anda varlığı, teorik ve uygulama düzeyinde “hangi hakka öncelik tanınacağı” sorusunu da doğurur. İcra ve iflas uygulamalarında rehinin paraya çevrilmesi aşamasında, ipotekli alacaklı ile hapis hakkına sahip alacaklının sıralaması tartışma konusu olabilecektir.⁶⁸ Numerus clausus ilkesi, sicilde kayıtlı geminin maliki veya üçüncü kişilerin haklarını korumayı amaçlarken, hapis hakkının “gizli rehin” niteliği, bir sürpriz durum yaratabilmektedir. Fakat Yargıtay kararları, alacaklının gemiye *fiili hâkimiyet* sağlaması halinde, ipotekli alacaklı dahi olsa “teslimsiz rehin”in fiili avantajına karşın icra sürecinde çatışmaların yaşanabileceğini göstermektedir. Bu çatışma, gemi finansmanında ipotek hakkını tercih eden bankaların ve benzeri kuruluşların haklarına dair güvenlik kaygılarını su yüzüne çıkarır.

Son kertede, mevcut yasal düzenlemede (TTK m.1393) ve yargısal içtihatla (özellikle Yarg. 12. HD’nin 23.06.2020 tarihli kararı), sicile kayıtlı gemilerde de tersanecinin hapis hakkı kullanılabileceği yönündeki yaklaşım ağırlık kazanmıştır. Hapis hakkının tesisindeki “zilyetlik ve muacceliyet” şartları sağlandığında, “sicil kaydı” hapis hakkını tümünden ortadan kaldırmamakta, yalnızca *sicilli rehin* türü olan ipoteğin varlığıyla birlikte “ikili” bir sistem içinde varolabilmektedir. İpoteğin kayıtlı ve uzun vadeli, hapis hakkının zilyetliğe dayalı ve derhâl tahsile yönelik olması, tersaneci için **farklı koşullarda** ayrı ayrı avantajlar yaratır.

De lege ferenda bakımından, 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin tümüyle iç hukuka aktarılması ve TTK m.1393 düzenlemelerinin *sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının uygulanma koşulları* bakımından açıklığa kavuşturulması yararlı olacaktır. Böylece “ipotek vs. hapis hakkı” gerilimi, alacak sıralaması, rehin önceliği ve sicile kayıtlı gemiler bakımından aleniyet ilkesi konuları netleşecektir. Bu çerçevede, gemi finansmanını zora sokmadan tersanecinin haklarını *derhâl tahsil baskısı* ile korumak mümkün hale gelecek; taraflar arası menfaat dengesi sağlanacaktır.

⁶⁶ ATAMER, 2019, a.g.e., s. 160.

⁶⁷ SÜZEL, a.g.e., s. 138.

⁶⁸ YAKŞI, a.g.e., s. 61-65.

SONUÇ

Sicile kayıtlı gemilerde hapis hakkının uygulanabilirliği, Türk deniz hukuku bağlamında ipotek rejimi ile *fîlî hâkimiyete dayalı rehin (hapis hakkı)* arasındaki gerilimi yansıtsa da, **TTK m.1393** ve **Yargıtay**’ın özellikle 23.06.2020 tarihli kararı, tersanecinin hapis hakkını sicile kayıtlı gemilerde dahi kullanabileceğini açıkça ortaya koymuştur. Bu yaklaşım, “sicil kayıtlarına güven” ilkesi ile “kanuni rehin” hapis hakkının birlikte çalışabileceğine; gemi ipoteği ve hapis hakkının birbirini dışlamayan, aksine farklı durumlarda işlevsel sonuçlar doğuran iki ayrı güvence yöntemi olduğuna işaret etmektedir. İpotek, *sicil temelli* ve uzun vadeli bir şeffaflık sağlarken; hapis hakkı, *zilyetliğe bağlı* ve anlık tahsil baskısı sunan bir mekanizmadır.

Bu iki hakkın **ikili rejim** altında varlığı, tersanecinin alacaklarını çeşitlendirilmiş biçimde güvence altına almasını sağlar. Diğer yandan, *numerus clausus* ilkesi bağlamında sicile kayıtlı gemilerde “gizli rehin” türü olan hapis hakkının nasıl içselleştirileceği tartışması sürmekle birlikte, mevzuat ve yargı uygulaması pratikte bu hakkı tanımış görünmektedir. Hapis hakkının prosedürü, alacağın muacceliyeti ve geminin zilyetliğinde tutulması şartlarına uygun olarak yerine getirildiğinde, tersaneci, alacağını hızla tahsil edebilir. İpoteğin getirdiği “uzun vadeli ve tescilli teminat” ile hapis hakkının “derhâl tahsil” fonksiyonunu dengede tutmak, alacak sıralaması ve icra uygulamalarında ayrıntılı düzenleme ve yargı rehberliğini gerektirmektedir. 1993 Cenevre Sözleşmesi’nin iç hukuka tam yansıtılması hâlinde bu düzenlemelerin daha net biçimde ortaya konulması mümkün olacaktır.⁶⁹ Böylece ipotek ve hapis hakkı arasında doktrinde ve pratikte süregelen gerilimin **daha öngörülebilir bir mevzuat** ile aşılması sağlanabilecektir.

⁶⁹ ATAMER, 2019, s. 160.

KAYNAKÇA

- AKÇURA KARAMAN, T.**, *Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni*, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2019.
- ATAMER, K.**, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012 (Referans: Atamer 2012).
- ATAMER, K.**, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt II: Gemilerin Eşya Hukuku*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2018 (Referans: Atamer 2018).
- ATAMER, K.**, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt: IV, Deniz İcra Hukuku*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2019 (Referans: Atamer 2019).
- CANSEL, E.**, *Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı*, Ankara, AÜHF Yayınları, 1961.
- ÇETİNER, B.**, *Hapis Hakkı*, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2010.
- ILGIN, S.**, “ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) Uygulaması”, *Deniz Hukuku Dergisi*, 1998.
- KARA, E.**, “Genel Olarak Türk Hukukunda Hapis Hakkı”, *Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 6(11), 2016, 101-120.
- OĞUZMAN, M. / SELİÇİ, E. / OKTAY-ÖZDEMİR, S.**, *Eşya Hukuku*, 15. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2020.
- SELEK, N. / TUYGAN, C.**, “Tekne Bağlama Sözleşmesinden Kaynaklanan Uyuşmazlıkların Gemi Alacaklısı Hakkı Bağlamında İncelenmesi”, *Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi*, 3(1), 2024, 129-158.
- SÜZEL, C.**, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2012.
- YAKŞI, G.**, *Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı*, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2020.
- YÜCE, M. / ÖZMEN, E. S.**, “Verilen Karar Sonrasında Tapuda Tescil Değişikliği Yaratın Davalarda Verilen (TMK m.1010/b.1 ve TMK m.1011/b.1) Şerhleri ve Sonuçları”, *Ankara Barosu Dergisi*, 80(4), 2022, 323-362.

Kararlar

- Yargıtay 11.** Hukuk Dairesi, (2014, 10 Kasım). E. 2014/16008, K. 2014/17282.
- Yargıtay 12.** Hukuk Dairesi, (2020, 23 Haziran). E. 2019/5510, K. 2020/5410.
- Yargıtay 12.** Hukuk Dairesi, (2023, 11 Ocak). E. 2022/12344, K. 2023/71.

Yat Satış Sözleşmelerinin Unsurları ve Sözleşmenin Kurulması^(*1)

Elements of Yacht Sale Agreements and Formation of the Contract

Av. Rojin ÖZCAN^(*2)

Öz

Yat satış sözleşmesi, satıcının sözleşmeye konu yatın zilyetlik ve mülkiyetini alıcıya devretme, alıcının ise devir karşılığında satıcıya bir bedel ödeme borcunu üstlendiği sözleşmedir. Günümüzde, yat satış sözleşmelerinin tarafları genellikle uzaktan imza yöntemiyle sözleşme akdetmekte olup, taramaları yapılan dokümanlar elektronik ortamda ilgililerle paylaşılmaktadır.

Yat satış sözleşmelerinin kurulması için objektif esaslı unsurları olan yat, satış bedeli ve tarafların anlaşması üzerinde tarafların iradelerinin uyuşması gerekir. Bunun yanı sıra, subjektif esaslı unsurlar ve yan unsurlar da sözleşmenin içeriğini şekillendirmektedir. Özellikle yatın teslim koşulları, ödeme planları, escrow (yedimin) mekanizmasının kullanılıp kullanılmayacağı, brokerlerin sürece etkisi, bayrak değişikliği yapılıp yapılmayacağı ve yatın kurulacak şirket adına tescil edilmesi gibi hususlar, sözleşmeye ve sözleşmenin ifasına ilişkin önemli detaylar arasında yer almaktadır.

Bu çalışma, yat satış sözleşmelerinin akdedilme sürecini, tarafların hukuki ve ekonomik açıdan değerlendirmesi gereken kritik unsurları incelemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler

Yat Satışı, Yat Satış Sözleşmesi, Sözleşmenin Kurulması, Esaslı Noktalar, İrade Uyuşması.

Abstract

A yacht sale agreement is a contract in which the seller undertakes to transfer the possession and ownership of the yacht to the buyer, while the buyer undertakes to pay the agreed purchase price in return. Nowadays, yacht sale agreements are often concluded remotely, with scanned documents shared electronically among the relevant parties.

For the valid formation of yacht sale agreements, the parties must reach mutual consent on its essential objective elements: the yacht, the purchase price, and the agreement of the parties. In addition, subjective essential elements and ancillary terms shape the content of the agreement. Critical considerations include delivery conditions, payment schedules, the use of escrow mechanisms, the involvement of brokers, potential flag changes, and whether the yacht will be registered under a newly established company.

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 21.05.2025 - Makale Kabul Tarihi: 23.06.2025.

^(*2) LL.M.-Avukat, İstanbul Barosu, İstanbul - Türkiye,
E-posta: rojinozcan@gmail.com,
Orcid Id: <https://orcid.org/0009-0009-1902-1884>.

This study aims to examine the formation process of yacht sale agreements, the key legal and economic aspects that the parties must consider.

Keywords

Yacht Sale, Yacht Sale Agreement, Contract Formation, Essential Terms, Mutual Consent.

GİRİŞ

Türkiye’de yat sektörü hızla gelişen ve önemi giderek artan sektörlerden biri haline gelmiştir. Bu gelişim, yalnızca yat üretimi ve donatımıyla sınırlı kalmayıp, hukuki boyutuyla da dikkat çekmektedir. Özellikle yüksek meblağlı işlemlere konu olan yat satışları, taraflar arasında karmaşık sözleşme ilişkilerinin doğmasına yol açmakta, bu da sözleşmelerin özenle hazırlanmasını ve çeşitli hukuki düzenlemeler çerçevesinde değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Yat alım-satımında ekonomik faydanın yanında lüks tüketim, prestij ve yaşam tarzına dair beklentiler de belirleyicidir. Bu nedenle, alıcı ile satıcı arasında kurulan sözleşmesel ilişki, salt bir mal devrinin ötesinde, kişisel tatmin ve beklentilerin karşılandığı çok yönlü bir hukuki ilişki niteliği taşır.

Yat satış sözleşmeleri yatların ekonomik değerleri ve satışlarındaki karmaşık hukuki süreçler nedeniyle incelemeye değer bir sözleşme türü olarak öne çıkmaktadır. Bu kapsamda sözleşmenin akdedilmesi sürecinde, tarafların hak ve yükümlülüklerinin açık şekilde belirlenmesi, ulusal ve uluslararası hukuk normlarına uygun hareket edilmesi ve uygulamadaki teamüllerin göz önünde bulundurulması büyük önem arz etmektedir.

Bu çalışmada, yat satış sözleşmelerinin hukuki niteliği, kurulma süreci ve sözleşme içeriğini şekillendiren unsurlar ele alınacak, ayrıca sözleşme taraflarının dikkate alması gereken kritik noktalar ortaya konulacaktır.

I. YAT SATIŞ SÖZLEŞMESİNİN TANIMI, HUKUKİ NİTELİĞİ VE TARAFLARIN ASLİ BORÇLARI

Yat satış sözleşmesi, satıcının sözleşmeye konu yatın zilyetlik ve mülkiyetini alıcıya devretmeyi, alıcının ise bu devrin karşılığında satıcıya bir bedel ödemeyi taahhüt ettiği, karşılıklı borç yükleyen bir sözleşmedir.¹

Her ne kadar Türk mevzuatında yat satış sözleşmelerine ilişkin özel bir düzenleme bulunmasa da bu sözleşme hukuki niteliği itibarıyla taşınır satış sözleşmesi mahiyetindedir. Dolayısıyla yat satış sözleşmelerine 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu

¹ ÖZCAN, Rojin, *Yat Satış Sözleşmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2023, s. 31.

(TBK)'nın satış sözleşmesine ilişkin genel hükümleri ile taşınır satışına ilişkin özel hükümleri uygulanmaktadır.²

Satış sözleşmesinin tanımının yer aldığı TBK m.207/1 hükmünde “*satıcının, satılanın zilyetlik ve mülkiyetini alıcıya devretme (...) borcunu üstlendiği sözleşme*” ifadesine yer verilmiştir. Ayrıca, TBK m.210 hükmüne göre satıcı, mülkiyetini geçirmek amacıyla satılanın zilyetliğini alıcıya devretmekle yükümlüdür. Dolayısıyla, yat satış sözleşmelerinde satıcının asli borçlarını, yatın zilyetliğini devretme borcu ve yatın mülkiyetini devretme borcu³ oluşturmaktadır.⁴

TBK m.232/1 hükmünde alıcının satış bedelini ödemek ve satılanı devralmakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Bu kapsamda, yat satış sözleşmelerinde alıcının asli borçlarını, satış bedelini ödeme borcu ve yatı devralma borcu⁵ oluşturmaktadır.⁶

Yat satış sözleşmeleri akdedilirken tarafların borç ve yükümlülüklerinin açık ve kesin olarak belirlenmesi, olası ihtilafların önlenmesi açısından büyük önem arz etmektedir. Satıcının, yatın herhangi bir takyidat, ipotek, haciz veya üçüncü kişilerin aynı hak iddialarından arı olduğunu açıkça garanti etmesi, alıcının ise ödeme taahhütlerini süresinde ve eksiksiz şekilde yerine getirmesi sözleşme bakımından temel yükümlülükler arasında yer alır. Tarafların borç ve yükümlülüklerini ihmal etmeleri halinde uygulanacak hukuki müeyyidelerin sözleşmede ayrıntılı ve açık biçimde düzenlenmesi, ileride çıkabilecek uyuşmazlıkların önüne geçilmesini sağlar.

Özellikle, gemi siciline kayıtlı yatların satışında, teknenin kayıtlı bulunduğu sicil nezdindeki takyidat durumu ayrıntılı olarak araştırılmalı ve satışa konu olabilecek herhangi bir sınırlamanın bulunmadığı belgelenmelidir. Bu araştırmanın sözleşme imzalanmadan önce gerçekleştirilmesi, alıcı açısından önem arz etmektedir.

Satıcının bir tüzel kişi olması, özellikle de offshore şirket olması halinde,⁷ şirketin yurt içindeki veya yurt dışındaki hukuki varlığının ve malvarlığının tahsilat

² İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet, *Deniz Ticaret Hukuku*, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1994, s. 59; ATAMER, Kerim, “TTK m.867-871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması”, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Ankara 2003, s. 384; ÖZCAN, s. 29.

³ Türk gemi siciline kayıtlı yatların mülkiyetinin devrinde gemi mülkiyetinin devrine ilişkin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.1001/1 hükmü uygulanacaktır. Hükme göre, yatın mülkiyetinin devri için satıcı ile alıcının yatın mülkiyetinin devri hususunda anlaşmaları ve yatın zilyetliğinin alıcıya geçirilmesi şarttır. Tarafların mülkiyetin devrine ilişkin olarak yapmış oldukları anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzalarının noter tarafından onaylanması zorunlu olup anlaşmanın gemi sicil müdürlüğünde de yapılması mümkündür.

⁴ Satıcının yan borçları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. SEROZAN, Rona, *Borçlar Hukuku Özel Bölüm*, Yayına Hazırlayanlar: Rona Serozan, Başak Baysal, Kerem Cem Sanlı, 4. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 171; EREN, Fikret, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, s. 65-67; ÖZCAN, s. 71-72.

⁵ Alıcının satılanı devralma borcunun hukuki niteliği öğretide tartışmalı olup tartışmaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. TANDOĞAN, Haluk, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. I/1, 6. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s. 207-208; ZEVLİLİLER, Aydın / GÖKYAYLA, Emre, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 21. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, s. 160; ÖZCAN, s. 100-101.

⁶ Alıcının yan borçları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. EREN, *Borçlar Özel*, s. 176-177; ÖZCAN, s. 102.

⁷ Offshore şirketler, özellikle vergi avantajları, gizlilik imkânları ve uluslararası mülkiyet yapılarının daha esnek şekilde kurgulanabilmesi gibi nedenlerle yat alım satımlarında sıklıkla tercih edilmektedir. Bu kapsamda, yüksek

güvencesi bakımından yeterli olmayabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu durumda, gerektiğinde sözleşme kapsamında Ultimate Beneficial Owner (UBO) yani nihai yararlanıcı gerçek kişilerin hukuki sorumluluğuna başvurulabilecek türde satıcıdan garanti alınması önemli bir güvence işlevi görmektedir.

II. UYGULAMADA YAT SATIŞI VE STANDART SÖZLEŞMELER

Uygulamada yat satış sözleşmeleri düzenlenirken sıklıkla standart sözleşme metinlerinden yararlanılmaktadır. Bu metinlerin başında The Worldwide Yachting Association (MYBA)⁸ tarafından hazırlanan “MYBA Sales & Purchase Agreement” (MYBA MOA)⁹ gelir.¹⁰ Söz konusu sözleşme, denizcilik sektöründeki teknik ve ticari ihtiyaçları dikkate alarak hazırlanmış olup taraflara işlemin hukuki çerçevesini net biçimde sunan bir modeldir. Bunun dışında, International Yacht Brokers Association (IYBA)¹¹ ve Yacht Brokers Association of America (YBAA)¹² tarafından hazırlanan sözleşmeler de yaygın şekilde kullanılmaktadır.

Taraflar, bu standart metinleri doğrudan kullanabilecekleri gibi, kendi ihtiyaçları doğrultusunda bunlar üzerinde değişiklik yaparak özelleştirilmiş bir sözleşme metni de oluşturabilmektedir. Uygulamada çoğunlukla, standart sözleşmenin ilgili hükümlerine taraflarca özel şartlar eklenmekte, gerekli görülen durumlarda ise sözleşmeye “Addendum” başlıklı ek protokoller dahil edilmektedir.¹³

Standart sözleşmelerde yapılan değişiklikler, yatın teknik özellikleri, teslim yeri, tescil rejimi gibi faktörlere göre farklılık göstermektedir. Bu bağlamda, sözleşme sürecinde uzman hukukçuların desteğiyle taraf menfaatlerinin korunması sağlanmalıdır.

III. SÖZLEŞMENİN UNSURLARI

TBK m.2/1 hükmü uyarınca bir sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların sözleşmenin esaslı noktalarında anlaşması yeterlidir. Taraflar ikinci derecedeki noktalar üzerinde durmamış olsa da sözleşme kurulmuş sayılır. Bu bağlamda, yat satış sözleşmesinin kurulması açısından, tarafların hem objektif esaslı unsurlar hem de sözleşmeye özgü subjektif esaslı noktalar üzerinde anlaşması yeterli kabul edilir.

bedelli lüks yatlar çoğunlukla Cayman Adaları, Britanya Virjin Adaları, Marshall Adaları gibi offshore kabul edilen yargı çevrelerinde kurulu şirketler adına kayıt altına alınmakta olup bu durum sözleşme tarafı olan satıcı şirketin malvarlığı yapısının ve hukuki erişilebilirliğinin değerlendirilmesini daha da önemli hâle getirmektedir.

⁸ <https://www.myba-association.com/>.

⁹ Yat satışlarında en yaygın şekilde kullanılan standart sözleşme, MYBA tarafından hazırlanan “Yat Alım Satımı İçin Anlaşma Metni”dir. Bu sözleşme, MYBA Memorandum of Agreement (MYBA MOA) adıyla anılmaktadır.

¹⁰ Ayrıntılı değerlendirmesi için bkz. ÖZCAN, s. 25 vd.

¹¹ <https://iyba.org/>.

¹² https://ybaa.yachts/aws/YBAA/pt/sp/home_page.

¹³ ÖZCAN, s. 25.

A. Objektif Esaslı Unsurlar

Bir sözleşmenin objektif esaslı unsurları, sözleşmenin geçerli şekilde kurulabilmesi için gerekli asgari unsurlardır.¹⁴ Yat satış sözleşmesinin kurulması için objektif esaslı unsurları üzerinde tarafların iradelerinin uyuşması zorunludur. TBK m.207/1 hükmünden hareketle yat satış sözleşmelerinin objektif esaslı unsurlarını satışa konu yat, satış bedeli ve tarafların yat ile satış bedelinin birbiriyle mübadelesi hususunda anlaşmaya varması oluşturur.

1. Yat

Yat satış sözleşmelerinde, sözleşmenin konusunu yat oluşturur. Satışa konu yat üçüncü bir kişiye ait olabilir, henüz inşa edilmemiş olabilir ya da inşa halinde olan bir yat olabilir.¹⁵

Yat, sözleşmede ya bir parça borcuna ya da çeşit borcuna konu olabilir. Ancak uygulamada yat satışlarında çoğunlukla parça borcunun varlığından söz edilir. Zira yatın adı, türü, uzunluğu, gros tonilatosu, klas kuruluşu, bayrağı, kayıtlı olduğu sicil ve bağlama limanı gibi ayırt edici özellikleri sözleşmede açıkça belirtilir. Özellikle ikinci el satışlarda bu durum daha belirgindir. Öte yandan, seri üretim söz konusuysa ve yatın ayırt edici özellikleri açıkça belirtilmemişse, bu durumda çeşit borcunun varlığından söz edilir.¹⁶

2. Satış Bedeli

Satış bedeli, alıcının edimini oluşturan ve sözleşmenin bir diğer objektif esaslı unsurunu teşkil eden unsurdur. Bu bedel, bir miktar para olup taraflarca herhangi bir para birimi cinsinden kararlaştırılabilir.¹⁷ Taraflar, bedelin miktarını serbestçe belirleme hakkına sahiptir.¹⁸

Uygulamada, alıcının satış bedelinin belli bir oranı kadar depozito ödemesi ön-görülmektedir. Bu oran çoğunlukla %10 olmakla beraber tarafların daha düşük ya da daha yüksek bir oran kararlaştırması mümkündür. Sözleşmelerde genellikle bu bedelin sözleşmenin imzalanmasından sonra dört gün içinde, var ise escrow hesabına veya doğrudan satıcıya ödenmesi gerektiği düzenlenir. Depozito genellikle escrow aracı olarak brokera veya avukatlara ödenmektedir.

¹⁴ AKSOY DURSUN, Sanem, *Borçlar Hukukunda Hâkimin Sözleşmeyi Tamamlaması*, On İki Levha Yayıncılık, 2008, s. 28, 31; EREN, Fikret, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 25. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, s. 266; OĞUZMAN, M. Kemal / ÖZ, M. Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 1, 19. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, s. 75.

¹⁵ ÖZCAN, s. 37.

¹⁶ ÖZCAN, s. 38.

¹⁷ TANDOĞAN, s. 84; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 57-58.

¹⁸ ZEVLİLİLER / GÖKYAYLA, s. 38-41.

Yat satışlarında escrow mekanizmasının kullanılması, taraflar arasındaki güven ilişkisini pekiştiren önemli bir uygulamadır. Satış bedeli veya depozitonun tarafsız bir hesapta muhafaza edilmesi hem alıcının hem de satıcının sözleşmesel yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmesini temin ederek işlemin güvenliğini artırır.

Yine uygulamada, taraflardan birinin edimini yerine getirmemesi hali bakımından depozitoya ilişkin sözleşmede özel düzenlemeler öngörülmektedir. Örneğin satıcının edimini ifa etmemesi halinde depozitonun iade edileceği, alıcının edimini ifa etmemesi halinde ise depozitonun satıcıda kalacağı yönünde hükümler yer alır. Bu nedenle, depozitonun hangi koşullar altında iade edilebilir (refundable) olacağının açık ve tereddüde yer vermeyecek şekilde sözleşmede düzenlenmesi, ileride çıkabilecek ihtilafların önüne geçilmesi bakımından büyük önem taşır.

Öte yandan, satış bedelinin ödenmiş sayılacağı anın tespiti de sıklıkla tartışma konusu olmaktadır. Bu çerçevede, sözleşmede satış bedelinin satıcının hesabına fiilen ulaşmasıyla mı yoksa alıcı tarafından SWIFT belgesinin ibraz edilmesiyle mi ödeme yükümlülüğünün ifa edilmiş sayılacağı hususunda açık bir hükme yer verilmesi önerilir. Zira ödeme talimatının verilmiş olması her zaman bedelin satıcının tasarrufuna geçtiği anlamına gelmemekte ve bu durum ifa anı ile ilgili ciddi ihtilaflara yol açabilmektedir. Bu bağlamda, ifaya ilişkin hükümlerin tereddüde mahal bırakmayacak şekilde düzenlenmesi önem arz etmektedir.

3. Tarafların Anlaşması

Taraflar, sözleşme özgürlüğü ilkesinin sınırları içinde kalmak kaydıyla sözleşme şartlarını serbestçe belirleyebilir.¹⁹ Yat satış sözleşmesinin kurulabilmesi için, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanında bulunmaları zorunludur. Bu husus, TBK m.1/1 hükmünde de açıkça ifade edilmiştir.

Bu kapsamda, “tarafların anlaşması” ifadesiyle kastedilen, tarafların yatın ve satış bedelinin mübadelesi konusunda ortak ve örtüşen irade açıklamalarında bulunmuş olmasıdır. Tarafların bu hususlarda anlaşmaya varmış olması yeterli olup yatın fiilen teslimi ya da satış bedelinin ödenmesi gerekmez.²⁰

B. Sübjektif Esaslı Unsurlar ve Yan Unsurlar

Yat satış sözleşmeleri, yalnızca objektif esaslı unsurlardan ibaret değildir. Tarafların ihtiyaçlarına ve işlem özelinde öncelik verdikleri hususlara göre şekillenen sübjektif esaslı unsurlar ve yan unsurlar da sözleşme içeriğinde belirleyici rol oynamaktadır. Teslim koşulları, ödeme planı, escrow (yediemin) mekanizmasının kullanılıp kullanılmayacağı, brokerlerin sürece dahil olup olmayacağı, bayrak değişikliği

¹⁹ EREN, *Borçlar Özel*, s. 38.

²⁰ TANDOĞAN, s. 93-94; SEROZAN, s. 127; AYDOĞDU / KAHVECİ, s. 62.

yapılıp yapılmayacağı ve yatın kurulacak şirket adına tescil edilmesi gibi hususlar, sözleşmenin ifasına etki eden önemli başlıklardır.

Taraflar, objektif esaslı unsurlar dışında kalan bir unsur, açık bir irade ile sözleşmenin kurulması için zorunlu hale getirdiklerinde, bu unsur sübjektif esaslı unsur niteliği kazanır.²¹ Örneğin, tarafların yatın teslim yerini sözleşmenin kurulma şartı olarak kabul etmesi halinde, bu unsur sözleşmenin sübjektif esaslı unsur haline gelir. Bu durumda, teslim yeri üzerinde uzlaşma sağlanmamışsa, sözleşme kurulmamış sayılacaktır. Bu yönüyle, sübjektif esaslı unsurların da bazı durumlarda sözleşmenin geçerliliği bakımından belirleyici olduğu unutulmamalıdır.

Bununla birlikte, sözleşmenin kurulması açısından kurucu nitelik taşımayan unsurlar, yan unsur olarak kabul edilir.²² İfa zamanı, ifa yeri, teslimin nerede yapılacağı gibi hususlar bu kapsamdadır. TBK m.2/1 hükmü uyarınca tarafların esaslı unsurlarda anlaşmış olması sözleşmenin kurulması için yeterli olduğundan yan unsurlar üzerinde mutabakata varılması zorunlu değildir. Bu nedenle, örneğin yatın nerede ve ne zaman teslim edileceği gibi unsurlar sözleşmede yer almamışsa dahi bu durum, sözleşmenin kurulmasına engel teşkil etmez. Bu tür detaylar, sözleşmenin kurulmasından sonra ayrıca kararlaştırılabilir.

Bu kapsamda, teslim öncesi yapılacak teknik incelemeler ve sörvey süreci de sözleşmenin yan unsurları arasında değerlendirilir. Ancak bu süreç, ileride doğabilecek uyuşmazlıkların önüne geçilmesi bakımından sözleşmede mümkün olduğunca açık şekilde düzenlenmelidir. Bu çerçevede, sörvey prosedürünün kapsamı, uygulanma zamanı ve yöntemi ile sörvey masraflarının hangi tarafa ait olacağı hususları, sözleşmede açıkça düzenlenmelidir.

IV. SÖZLEŞMENİN KURULMASI

A. Sözleşmenin Tarafları

Yat satış sözleşmesinde taraflar, satıcı ve alıcı olmak üzere iki kişiden oluşur.²³ Alıcının sözleşmeye taraf olmasındaki başlıca motivasyon, satışa konu yatın kullanım amacına uygunluk taşımasıdır. Bu kapsamda yatın tasarımı, iç mekân özellikleri, teknik donanımı gibi unsurlar kadar, estetik tercihleri ve kişisel beğeniler de alıcının kararını etkileyen önemli faktörlerdir.

²¹ AKSOY DURSUN, s. 38; EREN, *Borçlar Genel*, s. 267.

²² AKSOY DURSUN, s. 37-39.

²³ ÖZCAN, s. 49.

B. Sözleşmenin Şekli

Türk hukukunda, taşınır satış sözleşmeleri kural olarak herhangi bir şekil şartına tabi değildir. Nitekim TBK m.12/1 uyarınca, kanunda aksi öngörülmedikçe sözleşmelerin geçerliliği bir şekle bağlı değildir. Bu çerçevede, yat satış sözleşmesi de taşınır satış sözleşmesi kapsamında değerlendirildiğinden, hukuken şekil serbestisine tabidir.²⁴

Bununla birlikte, TBK m.17/1 hükmü, şekle tabi olmayan sözleşmelerin taraflarca belirli bir şekilde yapılmasının kararlaştırılabileceğini ve bu şekle uyulmaması hâlinde sözleşmenin tarafları bağlamayacağını düzenlemektedir. Bu doğrultuda, taraflar sözleşmenin yazılı şekilde yapılmasını kararlaştırmışlarsa, bu şekle uyulması bağlayıcılık bakımından zorunlu hale gelir.

Uygulamada, yat satış sözleşmeleri hemen her zaman yazılı olarak düzenlenmekte, taraflar ıslak imza ile sözleşmeyi onaylamakta ve imzalı nüshalar taranarak elektronik ortamda karşı tarafa iletilmektedir. Bu yöntem hem hukuki güvenlik hem de ispat kolaylığı sağlaması açısından tercih edilmelidir.

C. Sözleşmenin Kurulması

Bir sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanında bulunmaları gerekir.²⁵ Bu kapsamda yat satış sözleşmesinin kurulma ve hüküm doğurma anı, Türk Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerine tabidir. Sözleşmenin kurulması için, taraflardan birinin öneride bulunması ve diğerinin bu öneriyi kabul etmesi yeterlidir.²⁶

Öneri ve kabul beyanlarının sözleşmenin esaslı unsurlarını içermesi gerekir.²⁷ Bu nedenle yat satış sözleşmesinin kurulabilmesi için, teklif ve kabulde hem satışa konu yatın hem de satış bedelinin açıkça belirtilmiş olması ve taraf beyanlarının içeriğinin birbirine uygunluk arz etmesi gereklidir.²⁸

Sözleşme ancak tarafların karşılıklı ve örtüşen irade açıklamalarıyla kurulabildiğinden, bu sürecin tamamlanma süresi farklılık gösterebilir. Zira sözleşme koşulları, genellikle kapsamlı müzakerelere konu olmakta ve bu süreç zaman alabilmektedir.²⁹

²⁴ Aynı yönde bkz. **SEVİNÇ KUYUCU, Aslıhan**, "The Moment When the Ship Sale and Purchase Contract is Binding", İKÜHFD, Prof. Dr. İur Merih Kemal Omağ'a Armağan, C. 16, S. 2, Temmuz 2017, s. 584; **YETİŞ ŞAMLI, Kübra**, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 101; **ÖZCAN**, s. 43. Yat satış sözleşmelerinin şekline ilişkin ayrıntılı değerlendirme için bkz. **ÖZCAN**, s. 42-49.

²⁵ **EREN, Borçlar Genel**, s. 260.

²⁶ **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 71.

²⁷ **EREN, Borçlar Genel**, s. 276 vd.; **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 75.

²⁸ **ÖZCAN**, s. 56.

²⁹ **SEVİNÇ KUYUCU**, s. 585; **ÖZCAN**, s. 56.

Uygulamada satış süreci çoğunlukla brokerlar aracılığıyla başlatılmaktadır.³⁰ Bunun üzerine taraflar, sözleşme hükümlerini müzakere etmeye başlar ve bu görüşmeler çoğunlukla tarafların brokerleri ve avukatları aracılığıyla yürütülür. Nihayetinde taraflardan birinin sunduğu teklifin diğerince kabul edilmesiyle yat satış sözleşmesi kurulmuş olur.

Günümüzde yat satış sözleşmeleri büyük ölçüde e-posta yoluyla taraflar arasında paylaşılmaktadır. Taraflar sözleşmeyi ıslak imzayla imzalamakta, ardından taranmış imzalı nüshaları elektronik ortamda karşı tarafa iletmektedir. Bu yöntem hem geleneksel imza güvenliğini korumakta hem de fiziki belge gönderimine gerek kalmaksızın işlemlerin hızlı biçimde yürütülmesine olanak tanımaktadır.

Sözleşmenin imzalanmasını müteakip, teslim edilmesi gereken belgelerin belirlenmesi, taraf temsilcilerinin yetkilendirilmesine ilişkin hususlar ile teslimin erelenmesi durumunda yeni tarihlerin tayini gibi detaylı düzenlemeler, çoğunlukla ek protokol yapılarak “Addendum” başlığı altında, ana sözleşmenin ayrılmaz bir parçası olarak ayrıca kaleme alınmakta ve taraflarca imza altına alınmaktadır. Bu ek protokoller, sözleşmenin uygulanabilirliğini temin etmek ve sonradan ortaya çıkabilecek ihtilafların önüne geçmek amacıyla yaygın olarak kullanılmaktadır.

SONUÇ

Yat satış sözleşmeleri satış sözleşmesinin genel özelliklerini taşıdığından TBK kapsamında bir taşınır satış sözleşmesidir. Uygulamada yat satış sözleşmeleri çoğunlukla ayrıntılı standart sözleşmelerin kullanılması suretiyle akdedilmektedir.

Yat satış sözleşmeleri, yatların yüksek maddi değeri ve ilişkisinin çok taraflı yapısı nedeniyle dikkatli bir hukuki planlama gerektiren sözleşmelerdir. Yat satışına ilişkin hukuki ilişkilerin etkin ve sorunsuz bir biçimde yürütülebilmesi, büyük ölçüde sözleşme hazırlanma sürecinde gösterilen özen ve hukuki planlamanın kalitesiyle doğrudan bağlantılıdır. Bu bağlamda, taraf iradelerinin sağlıklı bir şekilde uyuşması, teknik ve hukuki koşulların açıkça ortaya konulması ve muhtemel ihtilafların önüne geçecek önleyici hükümlerin titizlikle düzenlenmesi son derece önem arz etmektedir. Sözleşme akdedilirken profesyonel hukuki danışmanlık alınması, tarafların menfaatlerini koruyacak şekilde sözleşme hükümlerinin kaleme alınmasını ve sürecin sorunsuz şekilde tamamlanmasını mümkün kılacaktır.

³⁰ Sözleşmeler, uygulamada çoğunlukla brokerler aracılığıyla akdedilmekte olup, bu kişiler çoğu zaman sözleşme metninde de taraflar arasında aracılık eden sıfatlarıyla açıkça belirtilmektedir. Bu nedenle, ileride uyuşmazlık yaşanmaması adına brokerin ücretinden hangi tarafın sorumlu olacağı hususu sözleşmede açıkça düzenlenmelidir.

KAYNAKÇA

- AKSOY DURSUN, Sanem**, *Borçlar Hukukunda Hâkimin Sözleşmeyi Tamamlaması*, On İki Levha Yayıncılık, 2008.
- ATAMER, Kerim**, “*TTK m.867-871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması*”, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Ankara 2003, s. 357-389.
- AYDOĞDU, Murat / KAHVECİ, Nalan**, *Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 5. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021.
- EREN, Fikret**, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 25. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020. (Borçlar Genel).
- EREN, Fikret**, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020. (Borçlar Özel).
- İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet**, *Deniz Ticaret Hukuku*, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1994.
- OĞUZMAN, M. Kemal / ÖZ, M. Turgut**, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 1, 19. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021.
- ÖZCAN, Rojin**, *Yat Satış Sözleşmesi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2023.
- SEROZAN, Rona**, *Borçlar Hukuku Özel Bölüm*, Yayına Hazırlayanlar: Rona Serozan, Başak Baysal, Kerem Cem Sanlı, 4. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019.
- SEVİNÇ KUYUCU, Ashhan**, “*The Moment When the Ship Sale and Purchase Contract is Binding*”, İKÜHFD, Prof. Dr. Iur Merih Kemal Omağ’a Armağan, C. 16, S. 2, Temmuz 2017, s. 581-599.
- TANDOĞAN, Haluk**, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. I/1, 6. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.
- YETİŞ ŞAMLI, Kübra**, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021.
- ZEVLİLİLER, Aydın / GÖKYAYLA, Emre**, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 21. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021.

Sigortacının Kanuni Halefiyeti Bağlamında Bir Kural İncelemesi: Nemo Subrogat Contra Se^(*)

An Examination of a Rule Within the Context of the Insurer's Legal Subrogation: Nemo Subrogat Contra Se

Burak SERTKAYA^(**)

Öz

Halefiyet, sigortacıya sigorta sözleşmesi çerçevesinde sigortalıya ödemiş olduğu tazminatı zarar sorumlusundan tahsil etme imkanı verdiği için sigorta primlerine de etki ettiği kabul edilen önemli bir kurumdur. Sigortacı, yasal şartları gerçekleştiğinde sigortalının haklarına halef olur. Bu durumda, zarar sorumlusu karşısında alacaklı olarak sigortacıyı bulur. Bazı durumlarda, zarar sorumlusunun karşısında hem sigortalı hem de sigortacının alacaklı olarak bulunması mümkündür. Bu türlü bir durumda sigortalı ve sigortacının menfaatlerinin çatışacağı ortadadır. İşte, bu menfaat çatışmasını hükme bağlayan kural “nemo subrogat contra se” kuralıdır. Çalışmamız kapsamında, öncelikle sigortacının kanuni halefiyetini, sonraki aşamada ise bu kuralın hukukumuzdaki yerine yer verdik.

Anahtar Kelimeler

Sigorta Sözleşmesi, Sigortacının Kanuni Halefiyeti, Nemo Subrogat Contra Se, Halefiyet, Rücu.

Abstract

Subrogation is a significant legal institution that impacts insurance premiums by granting the insurer the right to recover compensation paid to the insured under the insurance contract from the party responsible for the damage. The insurer steps into the rights of the insured when the legal conditions are fulfilled, becoming the creditor against the party responsible for the damage. In some cases, both the insured and the insurer may be creditors against the liable party. In such situations, it is evident that the interests of the insured and the insurer will conflict. This conflict of interest is governed by the rule of “nemo subrogat contra se.” In the scope of our study, we first examine the legal subrogation of the insurer and then explore the place of this rule within our legal system.

Keywords

Insurance Contract, Legal Subrogation of the Insurer, Nemo Subrogat Contra Se, Subrogation, Recourse.

^(*) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
Makale Geliş Tarihi: 10.12.2024 - Makale Kabul Tarihi: 04.01.2025.

^(**) Piri Reis Üniversitesi, Lisansüstü Enstitüsü, Deniz Hukuku Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Öğrencisi,
İstanbul - Türkiye,
E-posta: buraksertkaya@istanbul.av.tr,
Orcid Id: <https://orcid.org/0009-0000-6540-5621>.

I. SİGORTACININ KANUNİ HALEFİYETİ

A. Genel Olarak

İfa, kural olarak borcu sona erdirir. Böylelikle, borcun sona ermesine bağlı tüm hukuki sonuçlar kendiliğinden doğar. Ancak bir hal vardır ki, bu halde ifa borcu sona erdirmez, yalnızca alacaklının kimliğinde değişiklik yaratır. Başka bir deyişle, ifanın yapılması ile birlikte eski alacaklının yerine yeni alacaklı geçer yahut eski alacaklının yanına bir alacaklı daha katılır. Bu durumda, tüm fer'i haklar da asıl alacakla birlikte (ifada bulunduğu ölçüde) yeni alacaklıya intikal eder.¹ Böylelikle, ifada bulunan kişi alacaklının haklarına halef olmuş olur.

Halefiyet, sigorta hukuku açısından da düzenlenmiş bir kurumdur. Sigortacı, sigorta sözleşmesi çerçevesinde riziko gerçekleşip de tazminat ödeme borcu doğduğunda sigortalıya ödemede bulunur. Sigortalıya/Üçüncü Kişiyi ödemede bulunulduktan sonra (ödemenin sigortalının zararını tamamen karşılayıp karşılamamasına bağlı olarak) zarar sorumlusunun karşısında bulunan alacaklı değişir, yahut mevcut alacaklının (sigortalının yahut üçüncü kişinin) yanına yeni bir alacaklı daha katılır. Bu durumda, alacaklının haklarını iktisap eden sigortacı, ödemede bulunduğu nisbette sigortalının haklarına halef olmuş olur (TTK m.1472 ve m.1481).

B. Halefiyet Kavramının Benzer Kavramlarla İlişkisi

1. Halefiyet Rücu Hakkı İlişkisi

Halefiyet, klasik rücu hakkından farklıdır. Rücu, bir kişinin kendisinin veya başkasının borcu için ifada bulunması halinde, ifada bulunduğu ölçüde veya bunun altında bir başka kişiden talepte bulunması anlamına gelir.² Böylelikle, kendisinden talepte bulunulan kişiye “rücu” edilmiş olur. Halefiyetin özünde de rücu vardır.³ Sigorta sözleşmesi gereğince borcunu ifa etmiş olan sigortacı, doğrudan doğruya sigortalının yerine geçer ve zarar sorumlusundan sigortalıya yaptığı ödeme nispetinde talepte bulunur. Görüldüğü üzere, burada da ifada bulunan kişinin, bir başka kişiye (zarar sorumlusuna) yönelişi/rücu etmesi söz konusudur.

Halefiyetin söz konusu olmadığı, bir alelade rücu halinin söz konusu olduğu borç ilişkilerinde borcu ifa eden üçüncü kişi, halefe nazaran daha zayıf bir pozisyonundadır. Çünkü, her şeyden önce borç sona ermiş ve buna bağlı olarak fer'i haklar da (faiz, kefalet, garanti vs.) varlığını yitirmiştir. Böylelikle, rücu hakkı sahibinin

¹ TEKİNAY, Selahattin Sulhi / AKMAN, Turgut / BURCUOĞLU, Haluk / ALTOP, Atilla, *Tekinay Borçlar Hukuku*, 7. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993, s. 208.

² NOMER, Haluk, “Halefiyet ile Rücu Hakkı Arasındaki İlişki, Özellikle Sosyal Sigortalar ile Özel Sigortaların Rücu Hakları Bakımından Halefiyetin Rolü”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: 55, S: 33, Yıl: 1997, s. 248.

³ NOMER, s. 248.

elinde tabir-i caiz ise yeni doğmuş⁴ ve “çıplak” bir alacak vardır. İşte, halefiyet ve rücu hakkı arasındaki temel fark da buradadır. Halef, alelade rücu hakkına sahip bir kişiye oranla borçlu karşısında kural olarak daha güçlü konumdadır. Halefiyetin söz konusu olduğu hallerde borç sona ermeyeceği ve tüm fer’i haklar ayakta kalacağı için halef alacaklı, eski alacaklının pozisyonundadır ve onun sahip olduğu tüm hukuki avantajlara da sahiptir.⁵ Belirtmek gerekir ki, alacaklının bu tür hukuki avantajlarının söz konusu olmadığı hallerde alelade rücu hakkı ve halefiyet örtüşür. İşte bu nedenle, halefiyetin, güçlendirilmiş bir rücu hakkı olduğu savunulabilir.

2. Halefiyet Alacağın Temlikli İlişkisi

Alacağın temlikli bir sözleşmedir. Tasarruf işlemi mahiyetindeki bu sözleşme ile temlik borçlusunun malvarlığında bulunan alacak hakkı tüm fer’leri ile, temlik alacaklısının malvarlığına intikal eder. Halefiyet hallerinde de bir alacak hakkının intikalinden söz edilir. Alacağın tüm fer’ileri ile intikali yönünden alacağın temlikli ve halefiyet birbirine benzer. Bu nedenle halefiyet “kanuni temlik” olarak da ifade edilir.⁶ Ancak her ne kadar iki kurum birbirine benzetilse de aralarında önemli farklar da bulunmaktadır. Örneğin, alacağın temlikli iradi iken, halefiyet kanun gereği, kendiliğinden gerçekleşir.⁷ Keza, alacağın temlikli yazılı şekilde yapılır (TBK m.184/1). Halefiyet bir sözleşme ile cereyan etmediği için herhangi bir şekle tabi olarak gerçekleşmez.⁸ İvazlı olarak yapılan bir alacağın temlikli halinde temlik eden, borcun varlığını ve borçlunun ödeme gücünü garanti etmiş olur, oysa ki halefiyette böyle bir durum söz konusu değildir⁹ (TBK m.191/1).

C. Yasal Düzenleme

1. Genel Olarak

6102 s. TTK sigortacının kanuni halefiyetine yer vermiştir. Konu, mal sigortaları açısından TTK m.1472, sorumluluk sigortaları açısından ise TTK m.1481 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre, sigortacı sigorta tazminatını ödedikten sonra hukuken sigortalının yerine geçer ve sigortalının zarar sorumlusuna karşı bir dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel tutarında sigortacıya ait olur. Her iki hüküm için de ortak olan uygulanma koşulları aşağıda incelenmiştir.

⁴ KILIÇOĞLU, Ahmet, *Türk Borçlar Hukukunda Kanuni Halefiyet*, Sevinç Matbaası, Ankara 1979, s. 13.

⁵ Burada bir noktaya işaret etmek isteriz. Alelade rücu hakkının söz konusu olduğu hallerde, ifade bulunan kişinin malvarlığında yeni bir alacak doğacağı için yeni bir zamanaşımından söz edilecektir. Halefiyet de ise alacak sona ermediği için işlemiş olan zamanaşımı kesilmeksizin işlemeye devam eder. Bu da, halefiyetin mutlak manada alelade rücu hakkından daha avantajlı olmadığını ortaya koyar.

⁶ OMAĞ, Merih Kemal, *Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011, s. 53; KILIÇOĞLU, s. 20; AMASYA, Serap, “Sigortacının Kanuni Halefiyeti”, *Sigorta Davaları*, Seçkin Yayınevi, 3. Baskı, Ankara 2022, s. 1667.

⁷ KIZILSÜMER, Bahar, *Sigortacının Kanuni Halefiyetinin Şartları ve Sınırları*, On İki Levha Yayınevi, İstanbul 2019, s. 9; KILIÇOĞLU, s. 20.

⁸ KIZILSÜMER, s. 9.

⁹ KIZILSÜMER, s. 10.

2. Uygulama Koşulları

a. Geçerli Bir Sigorta Sözleşmesi Söz Konusu Olmalıdır

Sigortacının sigortalının haklarına halef olabilmesi için öncelikle geçerli bir sigorta sözleşmesi söz konusu olmalıdır.¹⁰ Ancak konuya yer veren her iki TTK düzenlemesinde de lafzen bu koşula yer verilmiş değildir.¹¹ Her ne kadar her iki hükümde de yer verilme- se de kanaatimizce, sigortacının sigortalının haklarına halef olabilmesi için geçerli bir sigorta sözleşmesinin varlığı şarttır. Zira, her iki düzenlemede de kanun koyucu “sigorta tazminatı”ndan söz etmektedir. Sigorta tazminatından söz edebilmek için geçerli bir si- gorta sözleşmesinin varlığı gereklidir.^{12,13} Kaldı ki, geçersiz bir sigorta sözleşmesine dayalı olarak ifade bulunan bir sigortacı, yaptığı ödemeyi sigortalıdan geri isteyebilecektir.¹⁴ Bu bakımdan, sigortacıya ilave bir koruma sağlamanın bir gereği yoktur.

b. Sigorta Tazminatı Ödenmiş Olmalıdır

TTK m.1472 ve m.1481 hükümleri, sigortacının sigortalıya halef olabilmesi için sigorta tazminatı ödemesi gerektiği açıkça hükme bağlamıştır. Sigorta tazmi- natı, zarar sigortalarında teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortalıya ödenecek tazminatı ifade eder. Buna göre sigortacı, riziko gerçekleştiğin- de -teminat tutarı ile sınırlı olarak- sigortalıya tazminat öder. Madde lafzında geçen “ödeme” ifadesi para borçlarını çağrıştırırsa da sigortacının aynen ifade bulunması te- orik olarak mümkündür.¹⁵ Sigortacının ödemesi anında¹⁶ kanuni halefiyet gerçekleşir, sigortacının ayrıca bir ihbarda bulunması gerekli değildir.

c. Sigortalının Zarar Sorumlusunun Karşı Dava Hakkı Olmalıdır

Sigortacının kanuni halefiyetinin gerçekleşmesinin son şartı, sigortalının zarar sorumlusuna karşı dava hakkı olmasıdır. Burada dava hakkından kasıt, sigortalının zarar sorumlusundan olan alacak hakkıdır.¹⁷ Dava hakkı sigortacı tarafından yapılan

¹⁰ Örneğin, TTK m.1408 hükmü çerçevesinde sigorta sözleşmesinin yapılması anında sigortalanan menfaat olmalıdır. Aksi halde sigorta sözleşmesi geçersiz olarak kurulmuş olur.

¹¹ Bunun bir eksiklik olduğu yönünde bkz. **YAZICIOĞLU, Emine**, *Mal Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefi- yetine İlişkin Bazı Hususlar (“Mal Sigortaları”)*, *Sigorta Hukuku Sempozyumları - Sorumluluk Sigortaları Sem- pozyumu 1-2 Aralık 2017, İstanbul / Sigorta Hukukunda Güncel Sorunlar Sempozyumu 2-3 Şubat 2018*, Bursa, Editörler: Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu, On İki Levha Yayınevi, İstanbul, 2018, s. 485 (Mal Sigortaları).

¹² **YAZICIOĞLU**, *Mal Sigortaları*, s. 485; **GÖRGÜLÜ, Fatma**, *Zarar Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2022, s. 99.

¹³ Bu kabulün duraksamalı olduğu yönünde bkz. **ÜNAN, Samim**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Altıncı Kitap Si- gorta Hukuku Cilt II Zarar Sigortaları*, On İki levha Yayınevi, İstanbul 2016, s. 245.

¹⁴ **OMAĞ**, s. 73.

¹⁵ **ULAŞ, Işıl / BEKTAŞ, İbrahim, Ulaş**, *Sigorta Hukuku Birinci Cilt Zarar Sigortaları*, Turhan Kitabevi, 9. Baskı, Ankara 2023, s. 273; **DAMAR, Cahit**, *Sigortacının Kanuni Halefiyeti ve Rücu Hakkı*, Seçkin Yayınevi, İstanbul 2022, s. 150.

¹⁶ **DAMAR**, s. 153.

¹⁷ **DAMAR**, s. 155; **AYHAN, Rıza / ÇAĞLAR, Hayrettin / ÖZDAMAR, Mehmet**, *Sigorta Hukuku*, 6. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2013, s. 274.

ödeme anında ve ödeme miktarında sigortacıya intikal eder. Alacak hakkının intikalinin kabil olabilmesi için, her şeyden önce o alacağın var olması gerekmektedir.¹⁸ Belirtelim ki, sigortacının halefiyet hakkı, intikal eden alacak hakkının hukuki mukadderatına bağlıdır.¹⁹ Bu nedenle, sigortacının ödeme anında alacağın herhangi bir sebeple sona ermemiş olması elzemdir. Sigortalı, zarar sorumlusundan tazminat almış yahut zarar sorumlusunu ibra etmiş olabilir.²⁰ Böylesi bir halde, sigortalının dava hakkından söz edilemeyeceğinden, tabii olarak halefiyetten de söz edilemeyecektir.

Dava hakkına konu olan alacak devredilebilir olmalıdır.²¹ Alacağın devredilememesi, işin mahiyetinden ileri gelebileceği gibi zarar sorumlusu ve sigortalı arasında yapılan bir devir yasağı anlaşmasına dayalı da olabilir.^{22,23} Aksi takdirde alacağın halefiyet yolu intikali mümkün olamayacaktır. Bu durumda sigortalının, sigortacının halefiyet haklarını teminen zarar sorumlusundan sorumlu olduğu tutarı tahsil edip sigortacıya ödemesi gerekmektedir.²⁴

Sigortalının dava hakkının hukuki temeli çeşitli nedenlere dayalı olabilir. Söz gelimi, sigortalının uğradığı zarar sözleşmeye aykırılıktan doğabilir. Bu anlamda, her ne kadar akla öncelikle haksız fiil örnekleri gelse de TTK m.1472'nin açık lafzı davanın temeli hususunda bir sınırlandırma içermemektedir. Bu nedenle, sigortacının sigortalının (sorumluluk sigortalarında üçüncü kişinin) haklarına halef olabilmesi için zarar sorumluluğunu hangi hukuki kurumun yarattığı önem arz etmemektedir.²⁵ Burada önem arz eden nokta, sigorta tazminatı talep hakkı ile tazminat talep hakkının aynı zararı karşılamaya yönelik olması, eş deyişle örtüşmesidir.²⁶

D. Halefiyetin Sonuçları

Yukarıda da ifade ettiğimiz gibi, halefiyetin sonuçları, taraflar ve zarar sorumlusu bakımından halefiyetin gerçekleşmesi ile birlikte doğar. Halefiyetin başta sigorta ettiren/sigortalı olmak üzere, sigortacı ve zarar sorumlusu açısından çeşitli sonuçları vardır.

Sigorta sözleşmesinin kurulması ile birlikte sigorta ettiren/sigortalı açısından sigortacının halefiyet haklarını ihlal etme yükümlülüğü doğar ve halefiyet gerçekleş-

¹⁸ ULAŞ / BEKTAŞ, s. 281.

¹⁹ OMAĞ, s. 91; GÖRGÜLÜ, s. 80.

²⁰ Zarar sorumlusundan tazminat almış yahut zarar sorumlusunu ibra etmiş bir sigorta ettiren, sigortacının halefiyet haklarını ihlal etmiş olur ve bundan sorumlu tutulabilir (TTK m.1448, m.1472/2, m.1481/3).

²¹ GÖRGÜLÜ, s. 81.

²² GÖRGÜLÜ, s. 81.

²³ Sigortalı ile zarar sorumlusu arasında devir yasağına ilişkin bir anlaşması bulunması halinde kanuni halefiyetin gerçekleşmeyeceği hakkında bkz. ÜNAN, s. 240.

²⁴ GÖRGÜLÜ, s. 81 ve dn. 335'te anılan yazarlar.

²⁵ AMASYA, s. 1681-1682.

²⁶ ÜNAN, s. 244.

mesi ile bu yükümlülük devam eder. Sigorta ettiren/sigortalı, sigortacının halefiyet haklarının ihlal edilmesinden sorumludur.²⁷ (TTK m.1448, m.1472/2, m.1481/3) Her ne kadar kanunda açıkça düzenlenmiş olmasa da, sigorta ettirenin/sigortalının elinde bulunan bilgi ve belgeleri sigortacıya vermesi gerektiği kabul edilmektedir.²⁸

Sigortacı, halefiyetin gerçekleşmesi ile birlikte kanunen sigortalının haklarına tüm fer'ileri ile birlikte halef olur. Böylelikle, sigorta ettirenin/sigortalının dava açma hakkı sigortacıya intikal etmiş olur.

Zarar sorumlusu açısından ise yalnızca ifada bulunacağı şahıs değişir. Yukarıda, halefiyetin kanuni bir temlik olduğunu ifade etmiştik. TBK'nın alacağın temlikine ilişkin hükümleri burada da uygulanır.²⁹ Halefiyet, borçlunun durumunu ağırlaştırır.³⁰ Borçlu, halefiyeti öğrendiği ana kadar doğmuş olan bütün itiraz ve def'ileri sigortacıya karşı ileri sürebilir. Öte yandan, sigortacı ve sigortalı halefiyeti ihbar ile yükümlü olmadığından, zarar sorumlusu halefiyetin varlığından haberdar olmayabilir. Bu durumda, borçlunun zarar sorumlusuna iyiniyetle ifada bulunması mümkündür. Böyle bir halde zarar sorumlusu borcundan kurtulur.³¹

II. NEMO SUBROGAT CONTRA SE

A. Genel Olarak

Sigortacının ödeyeceği tazminat, bazı durumlarda sigortalının zararını karşılamaya yetmeyebilir. Bunun nedeni eksik sigorta olabileceği gibi muafiyet klostları gibi çeşitli hükümler de olabilir. Bu durumda, sigortalının zararını kısmen karşılayın sigortacının, ödemede bulunduğu nispette sigortalının haklarına halef olacağından şüphe yoktur. Yine, sigortalı da zarar sorumlusu karşısında alacaklı olarak kalmaya devam edecektir. Bu durumda zarar sorumlusu karşısında iki alacaklı bulacaktır: Sigortacı ve sigortalı. Zarar sorumlusu açısından sigortacı da sigortalı da hukuken alacaklı statüsündedir ve zarar sorumlusu bunlara tamamen ifada bulunmakla borcundan kurtulmuş olur. Ancak her durumda, zarar sorumlusunun malvarlığı her iki alacaklıyı da tatmin etmeye yetmeyebilir. Söz gelimi, sigortalının zararı 1.000.000 TL'dir ve sigortacı poliçe kapsamında 500.000 TL ödeme yaparak bu zararın yarısını karşılamıştır. Bu durumda sigortalının zararının 500.000 TL'lik kısmı giderilmemiş olacaktır. Yine, sigortacı, ödemiş olduğu 500.000 TL için sigortalının haklarına halef olacaktır. Zarar sorumlusunun malvarlığında ise 500.000 TL olduğunu varsayalım.

²⁷ Sözleşmenin kurulması önce dönem için bkz. ÜNAN, s. 256.

²⁸ OMAĞ, s. 147.

²⁹ ÜNAN, s. 251.

³⁰ KILIÇOĞLU, s. 131.

³¹ KIZILSÜMER, s. 81; KILIÇOĞLU, s. 130, DAMAR, s. 195.

Bu durumda zarar sorumlusunun malvarlığı alacaklılardan yalnızca birini tatmin edebilecektir. Zarar sorumlusunun malvarlığının her iki alacaklıyı tatmine yetmediği böylesi bir halde, sigortacı ve sigortacının hakları arasında hiyerarşik bir ilişki kurulabilir mi? Diğer bir deyişle, bir yanın alacak hakkı diğerine üstün tutulabilir mi? Gerçekten de, zarar sorumlusunun malvarlığının sigortalının zararını karşılamaya yetmediği durumlarda bu sorunun cevabı önem arz eder.

İşte, Roma Hukuku'ndan hukukumıza intikal eden “*Nemo Subrogat Contra Se*” kuralı bu suale cevap vermektedir. Buna göre, halefiyet alacaklının zararına olarak ileri sürülemez. İlkenin temel dayanak noktası, sigortalı ile halef arasındaki farazi iradedir.³² Bu çerçevede, hiç kimse kendi aleyhine olarak bir kişiyi (sigortacıyı) halef tayin etmez.³³ Bu ilkenin sigortacı ve sigortalı arasındaki ilişkiye yansımaları da, sigortalının alacak hakkına sigortacının karşısında üstünlük tanınmasıdır.

Gerçekten de, kök alacaklı olan sigortalının, sigorta ile karşılanmayan alacağı yönünden sigortacıya karşı üstün tutulması tutarlı ve adil bir kuraldır. Zira, primini tahsil eden sigortacı karşı edimine kavuşmuştur. Halefiyet kuralı çerçevesinde iktisap ettiği alacak hakkı tabir-i caiz ise sigortacı için bir “bonus” niteliğindedir.

B. Sorunun Ortaya Konması

6102 s. TTK, “*Nemo Subrogat Contra Se*” kuralına yer vermemiştir.³⁴ TTK m.1472/2 hükmünde sigortalının zararının kısmen karşılanması halinde kalan kısımdan dolayı zarar sorumlusuna karşı başvuru haklarının saklı olduğu şeklinde gerekliliği tartışılabilir.³⁵ bir hükme yer verilmiş iken bu kural ile ilgili olarak kanun koyucunun neden suskun kaldığı anlaşılamamıştır.

Birçok durumda çeşitli nedenlerle sigortalının zararının tam olarak karşılanamayacağı ve zarar sorumlusunun karşısında birden fazla alacaklı bulacağı gerçeği karşısında TTK’da “*Nemo Subrogat Contra Se*” kuralına yer verilmemiş olması bir eksikliktir.³⁶ Peki bu durumda ne olacaktır? Acaba sigortalıdan önce davranan sigortacı alacağını tahsil edebilecek ve borçlunun mali durumuna göre sigortalının eli boş kalacak mıdır? Alman Hukuku’na göre sigorta ettirenin öncelik hakkı olduğu belirtilmektedir.³⁷ Diğer yandan, kurala lafzen kanunumuzda yer verilmemiş olmasının

³² OMAÇ, s. 136.

³³ OMAÇ, s. 136.

³⁴ ÜNAN, s. 258-259; SOPACI ÖZTUNA, Birgül, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Düzenlemelerinin Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu’ndaki Düzenlemelerle Birlikte Değerlendirilmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt: 28, S: 3, Eylül 2012, s. 130.

³⁵ AMASYA, s. 1694.

³⁶ ÜNAN, s. 259; AMASYA, s. 1694.

³⁷ YAZICIOĞLU, Emine, “TTK’nın Mal Sigortalarında Sigortacının Halefiyetine İlişkin Düzenlemesi Hakkında”, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 16, S: 2-3, İstanbul 2017, s. 356-357; ÜNAN, s. 259; SOPACI ÖZTUNA, s. 126.

bir önemi olmadığı farz edilecek olursa; sigortacının önce davranarak tahsilatta bulunması halinde sigortacıya uygulanacak yaptırım da müphemdir. Diğer bir deyişle, pratik olarak kuralın uygulanmasına nasıl işlerlik kazandırılabilceği de açıklanmaya muhtaçtır.

C. Çözüm Önerileri ve Görüşümüz

Öğretide, genel olarak sigortacının halefiyeti sigortalı aleyhine ileri süremeyeceği ifade edilmektedir.³⁸ Bu bakımdan, sigortacının hakkının sigortalıya nazaran sonuncu ve tali nitelikte olduğu haklı olarak ifade edilmektedir.³⁹ Ancak, sigorta hukuku yönünden bahse konu kuralın normatif bir dayanağının olmadığı da açıktır. Başka bir deyişle, sigortacının kanuni halefiyeti yönünden “doğrudan uygulanabilir” bir kural bulunmamaktadır. Oysa, TTK m.1028 ve m.1036 hükümlerinde gemi ipoteği yönünden halefiyetin alacaklı aleyhine ileri sürülemeyeceğini açıkça hükme bağlamıştır.⁴⁰ Benzeri bir hükme sigortacının kanuni halefiyeti bakımından yer verilmemiştir. Bu nedenle, TTK’da bir kanun boşluğu olduğu savunulmuştur.⁴¹ Öğretide *OMAĞ*, TTK’da gemi ipoteği yönünden açıkça hükme bağlanan bu kuralın (eTK m.907, m.915), sigortacının kanuni halefiyetine kıyasen uygulanmasına bir engel bulunmadığı kanaatinde dir.⁴²

Kanaatimizce, “*Nemo Subrogat Contra Se*” kuralına TTK’da yer verilmemiş olmasının bir kanun boşluğu teşkil ettiği yönündeki görüş yerindedir. Bu kanun boşluğunun kıyas yolu ile doldurulması mümkündür. Öte yandan, öğretide her ne kadar bu kuralın uygulanması gerektiği yönünde görüşler ileri sürülse de, kuralın nasıl uygulanması gerektiğinin de açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Gerçekten de, sigortacı önce davranıp da alacağını zarar sorumlusundan tahsil edecek olursa ne olacaktır? Zarar sorumlusu, bu konuda belirli şekilde hareket etmek, diğer bir deyişle sigortalının öncelik hakkını gözetmek zorunda mıdır? Gözetmezse ne olacaktır? Tüm bu soruların açıklığa kavuşturulması gerektiği düşüncesindedir.

Öncelikle belirtmek isteriz ki, zarar sorumlusunu bu konuda belirli şekilde hareket etmeye zorlamak kanaatimizce mümkün değildir. Zarar sorumlusu nezdinde her iki taraf da alacaklı pozisyonundadır. Şu halde, zarar sorumlusu kime “kısmi” ifada bulunursa bulunsun bu ifayı mümkün ve geçerli kabul etmek gerekir.

³⁸ YAZICIOĞLU, s. 357; SOPACI ÖZTUNA, s. 130-131; OMAĞ, s. 170; DAMAR, s. 189; BOZER, Ali, *Sigorta Hukuku*, Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1965, s. 214; ATABEK, Reşat, *Sigorta Hukuku*, Duygu Matbaası, İstanbul 1950, s. 180.

³⁹ OMAĞ, s. 170 ve orada dipnot 135’te anılan yazarlar.

⁴⁰ OMAĞ, s. 166; DAMAR, s. 189; ATAMER, Kerim, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, On İki Levha Yayınevi, İstanbul 2012, s. 451.

⁴¹ OMAĞ, s. 169.

⁴² OMAĞ, s. 169; Benzer şekilde bkz. DAMAR, s. 189.

Yukarıda da ifade edildiği gibi, halefiyetin alacaklı aleyhine ileri sürülememesi ilkesi, bir kişinin kendi aleyhine olacak şekilde bir başka kişiyi halef tayin etmeyeceği yolundaki farazi iradeye dayanmaktadır. Bu yaklaşım, elbette -sigortalının- farazi iradesini yansıtmaktadır. Kanımızca; buna uygun olarak, sigortacının da sigortalının bu farazi iradesini kabul ederek sigorta sözleşmesini yaptığı kabul edilmeli ve “*Nemo Subrogat Contra Se*” kuralı, sigorta sözleşmesinin örtülü bir hükmü olarak ele alınmalıdır. Böyle olunca; sigortacının sigortalıdan önce davranarak zarar sorumlusundan tahsilatta bulunması ve nihayetinde zarar sorumlusunu ekonomik olarak tüketmesi halinde, sigortalı sözleşmeye aykırılık hükümlerine (TBK m.112 vd.) müracaat edebilecek ve tazmin edilmeyen zararını bu hükümlere dayalı olarak sigortacıdan tazmin edebilecektir.

KAYNAKÇA

- AMASYA, Serap**, “*Sigortacının Kanuni Halefiyeti*”, *Sigorta Davaları*, Seçkin Yayınevi, 3. Baskı, Ankara 2022, s. 1663-1703.
- ATABEK, Reşat**, *Sigorta Hukuku*, Duygu Matbaası, İstanbul 1950.
- ATAMER, Kerim**, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*, On İki Levha Yayınevi, İstanbul 2012.
- AYHAN, Rıza / ÇAĞLAR, Hayrettin / ÖZDAMAR, Mehmet**, *Sigorta Hukuku*, 6. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2013.
- BOZER, Ali**, *Sigorta Hukuku*, Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1965.
- DAMAR, Cahit**, *Sigortacının Kanuni Halefiyeti ve Rücu Hakkı*, Seçkin Yayınevi, İstanbul 2022.
- GÖRGÜLÜ, Fatma**, *Zarar Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2022.
- KILIÇOĞLU, Ahmet**, *Türk Borçlar Hukukunda Kanuni Halefiyet*, Sevinç Matbaası, Ankara 1979.
- KIZILSÜMER, Bahar**, *Sigortacının Kanuni Halefiyetinin Şartları ve Sınırları*, On İki Levha Yayınevi, İstanbul 2019.
- NOMER, Haluk**, “*Halefiyet ile Rücu Hakkı Arasındaki İlişki, Özellikle Sosyal Sigortalar ile Özel Sigortaların Rücu Hakları Bakımından Halefiyetin Rolü*”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt: 55, S: 33, Yıl: 1997, s. 243-260.
- OMAĞ, Merih Kemal**, *Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011.
- SOPACI ÖZTUNA, Birgül**, “*Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Düzenlemelerinin Alman Sigorta Sözleşmeleri Kanunu’ndaki Düzenlemelerle Birlikte Değerlendirilmesi*”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt: 28, S: 3, Eylül 2012, s. 117-152.
- TEKİNAY, Selahattin Sulhi / AKMAN, Turgut / BURCUOĞLU, Haluk / ALTOP, Atilla**, *Tekinay Borçlar Hukuku*, 7. Baskı İstanbul 1993.
- ULAŞ, Işıl/BEKTAŞ, İbrahim, Ulaş**, *Sigorta Hukuku Birinci Cilt Zarar Sigortaları*, Turhan Kitabevi, 9. Baskı, Ankara 2023.
- ÜNAN, Samim**, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi: Altıncı Kitap Sigorta Hukuku Cilt II Zarar Sigortaları*, On İki levha Yayınevi, İstanbul 2016.
- YAZICIOĞLU, Emine**, *Mal Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyetine İlişkin Bazı Hususlar (“Mal Sigortaları”)*, *Sigorta Hukuku Sempozyumları - Sorumluluk Sigortaları Sempozyumu 1-2 Aralık 2017, İstanbul / Sigorta Hukukunda Güncel Sorunlar Sempozyumu 2-3 Şubat 2018, Bursa*, Editörler: Samim Ünan/Emine Yazicioğlu, On İki Levha Yayınevi, İstanbul, 2018, s. 485 (Mal Sigortaları).
- YAZICIOĞLU, Emine**, “*TTK’nın Mal Sigortalarında Sigortacının Halefiyetine İlişkin Düzenlemesi Hakkında*”, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 16, S: 2-3, İstanbul 2017, s. 331-323.

KİTAP TANITIMI

60 Soruda Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar

Av. Öykü KUTLUĞ^(*)

GİRİŞ

Yat ve marina işletmeciliği, günümüzde yalnızca ekonomik değil; aynı zamanda hukuki, idari, çevresel ve teknik açılardan da yüksek düzeyde uzmanlık gerektiren bir alan hâline gelmiştir. Bu çok katmanlı yapının sağlıklı işlemesi için, farklı disiplinlerden gelen bilgi birikimlerinin bulunduğu platformlara ve uygulamaya dönük rehber kaynaklara duyulan ihtiyaç giderek artmaktadır.

Bu ihtiyaca yönelik önemli adımlardan biri, 9-10 Kasım 2024 tarihlerinde Göcek’te gerçekleştirilen YachtMeet II çalıştayı ile atılmıştır. PYI Global - Uluslararası Yat Sektörü Çalışanları Derneği ve Pîrî Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi iş birliğiyle düzenlenen bu etkinlik, yat ve marina sektöründe karşılaşılan hukuki sorunları çok yönlü bir yaklaşımla ele almış; akademisyenler, hukukçular, sektör temsilcileri ve kamu yetkililerinin katkılarıyla derinlikli tartışmalara ev sahipliği yapmıştır.

Çalıştayın çıktılarından hareketle, Pîrî Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar editörlüğünde hazırlanan “60 Soruda Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar” adlı kitap, bu önemli buluşmanın akademik bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır.

Kitap, yat ve marina işletmeciliğiyle ilgili karşılaşılan güncel sorunları, mevzuat hükümleri, yargı kararları ve sektörel uygulamalar ışığında incelemektedir. Alanında ilklerden biri olarak öne çıkan bu eser, sektör çalışanları, hukukçular, ve akademisyenler için hem rehber hem de referans kaynak niteliği taşımaktadır. Kitap, güncel sorunlara çözüm arayan bir başvuru eseri olmanın ötesinde, yat ve denizcilik hukukunun gelişimine katkı sunan öncü bir çalışmadır.

Böyle bir çalışmanın gerçekleşmesine zemin hazırlayan ortamın oluşmasında PYI Global - Uluslararası Yat Sektörü Çalışanları Derneği’nin rolü yadsınamaz. PYI Global (Dernek), yat ve denizcilik sektöründe faaliyet gösteren çalışanlar başta olmak üzere, sektörel tüm paydaşlara yönelik olarak; eğitim, istihdam ve mesleki gelişim alanlarında uluslararası standartların oluşturulması ve güçlendirilmesi amacıyla kurulmuş bir sivil toplum kuruluşudur.

^(*) Avukat, İstanbul Barosu, Kutluğ Hocaoglu Avukatlık Ortaklığı, İstanbul - Türkiye,
E-posta: oyku@kh-law.com,
Orcid Id: <https://orcid.org/0009-0008-6108-8030>.

Dernek, sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesine katkı sağlamayı, sektör profesyonellerinin hak ve sorumlulukları konusunda farkındalık oluşturmayı ve sürdürülebilir sektörel kalkınmayı ve tüm tarafları ile dinamik bir bütünlük oluştururken aynı zamanda yeknesaklık yaratarak kurumlar ve kavramlar arasındaki uygulama farklılıklarını ortadan kaldırmaya teşvik etmeyi temel misyon edinmiştir. Bu hedef doğrultusunda; eğitim programları, uluslararası sertifikasyon çalışmaları, hukuki farkındalık faaliyetleri ve akademi-sektör iş birlikleri yoluyla kalıcı ve uzun vadeli etkiler yaratmayı amaçlamaktadır.

PYI Global'in düzenlediği çalıştaylar ve tematik buluşmalar, yalnızca teknik ve hukuki meselelerin tartışıldığı platformlar değil; aynı zamanda sektörel dayanışmanın güçlendiği, ortak akıl üretiminin teşvik edildiği, geleceğe yönelik politika ve stratejilerin geliştirildiği önemli etkileşim alanlarıdır. Bu kapsamda hayata geçirilen ve aşağıda kısaca değinilen YachtMeet I ve YachtMeet II çalıştayları büyük önemi haizdir. Nitekim, YachtMeet II çalıştay ve bu çalıştaydan doğan kitap, derneğin bu misyonu nasıl sahaya yansıttığını ve somut sonuçlara dönüştürdüğünü gösteren çarpıcı örneklerdendir.

I. YACHTMEET I - ANTALYA, 6 OCAK 2024

PYI Global tarafından ilki düzenlenen **YachtMeet I** etkinliği, 6 Ocak 2024 tarihinde süperyat üretiminde önemli bir merkez olan **Antalya Serbest Bölgesi**'nde gerçekleştirilmiştir. Etkinlik; idari kurum temsilcileri, Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi, Antalya Serbest Bölge İş İnsanları Derneği (ASBIAD) üyeleri, tersane yöneticileri ve sektör profesyonellerinin yoğun katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

YachtMeet I'in temel amacı, yat üretimi ve işletmeciliği alanında güncel hukuki, idari ve mesleki sorunları sektörün önde gelen paydaşlarıyla birlikte ele almak ve ortak çözüm önerileri geliştirmektir. Etkinlik, sektörler arası etkileşimin artırılması ve stratejik iş birliklerinin geliştirilmesi açısından da önemli bir platform oluşturmuştur.

II. YACHTMEET II - GÖCEK, 9-10 KASIM 2024

PYI Global ve Piri Reis Üniversitesi iş birliğiyle düzenlenen ikinci YachtMeet çalıştay, 9-10 Kasım 2024 tarihlerinde Fethiye Belediyesi Göcek Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilmiştir. "Yat ve Marinalarda Yaşanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri" başlığı altında gerçekleştirilen bu kapsamlı etkinlik, yat ve marina sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin karşılaştığı hukuki ve operasyonel sorunlara ışık tutmayı amaçlamıştır.

Etkinlik, farklı disiplinlerden gelen katılımcıların katkısıyla daha kapsamlı ve derinlikli bir içerik kazanmıştır. Akademisyenler, hukukçular, sektör temsilcileri ve kamu

yetkililerinin katılım sağladığı çalıştayda, sektördeki hukuki düzenlemelere dair farkındalık oluşturulması, mevcut uygulamaların değerlendirilmesi ve uygulanabilir çözüm önerilerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Oturumlar boyunca sektöre yönelik uzun vadeli yapıcı öneriler sunulmuş ve geleceğe yönelik stratejik perspektifler paylaşılmıştır.

Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar ve Doç. Dr. Samim Aksoy, Türk hukukunda yat ve marina kavramlarını farklı açılardan ele alarak sektördeki terminolojik ve hukuki çerçeveye ışık tutmuştur. Prof. Dr. A. Samim Ünan ile Doç. Dr. Aslıhan Sevinç Kuyucu, yat ve yat personeli sigortalarına ilişkin güncel sorunları ortaya koymuş ve çözüm önerilerini değerlendirmiştir. Dr. Öğr. Üyesi Uğur Tülü, Av. Öykü Kutluğ ve Av. Ümit Süha Ünal, yatlarda hizmet veren personelin çalışma standartlarına ilişkin karşılaşılan uygulama sorunlarını çok yönlü bir bakış açısıyla ele almıştır. Prof. Dr. Atilla Altop, Prof. Dr. Saibe Oktay Özdemir, Prof. Dr. Ceyda Süral Efeçinar ve Doç. Dr. Ali Hulki Cihan, yat ve marinaların konu olduğu sözleşmeleri sektördeki güncel uygulamalar çerçevesinde değerlendirmiştir. Son olarak Dr. Öğr. Üyesi Aslı Topukcu İduğ ve Dr. Öğr. Üyesi Atakan Uzun ise yat turizmi açısından denizlerde idarenin faaliyetlerini ve çevre koruma tedbirlerini hukuki boyutuyla incelemiştir.

Çalıştay kapsamında gerçekleştirilen kahve sohbetleri ise, katılımcıların profesyonel ilişkilerini geliştirmelerine ve yeni iş birliklerine zemin hazırlamış aynı zamanda sektör paydaşlarının kendi alanlarındaki bilgi ve deneyimlerini diğer alanlarda faaliyet gösteren katılımcılarla paylaşarak sektörün gelişmesine katkıda bulunmalarını sağlamıştır.

Oturumun 2. Günü olan 10 Kasım sabahı saat 9’u 5 geçe, Atatürk heykeli önünde geniş bir katılım ile Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ü anma töreni düzenlenmiş ve bu önemli günde Atatürk’ün başta denizcilik alanında yolumuza ışık tutan fikir ve değerleri bir kere daha anılarak, ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili bu kıymetli coğrafyasında denizci bir toplum olarak emanetimizi daha iyiye nasıl taşıyacağımız konuşulmuştur.

Dernek, taşıdığı vizyon doğrultusunda farklı tarihlerde düzenlediği diğer etkinliklerle de sektörün ihtiyaç duyduğu diyalog ve iş birliği ortamlarını güçlendirmeye devam edecektir.

III. KİTABIN DEĞERLENDİRMESİ

Yukarıda da belirtildiği üzere, yat ve marina işletmeciliği, denizcilik sektörünün yalnızca ekonomik yönüyle değil; aynı zamanda hukuki, idari, çevresel ve teknik boyutlarıyla da giderek daha fazla uzmanlık gerektiren bir alan hâline gelmiştir. Bu çerçevede düzenlenen çalıştay ve yayımlanan “60 Soruda Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar” başlıklı kitap, sektörün karşı karşıya olduğu

hukuki belirsizlikleri çok yönlü bir bakış açısıyla ele almış, yalnızca teorik değil aynı zamanda uygulamaya dönük çözüm önerileriyle de dikkat çekmiş ve hem sektörel paydaşlar hem de akademik çevreler için değerli bir kaynak işlevi görmüştür. Aşağıda, çalıştay kapsamında gerçekleştirilen dört ayrı oturumda ele alınan konular, mevzuat hükümleri, yargı kararları ve uygulama sorunları dikkate alınarak bütüncül biçimde değerlendirilmektedir.

Tartışmaya konu edilen yat sigortası rejimleri, yalnızca zarar meydana geldikten sonra devreye giren bir telafi aracı olarak değil; aynı zamanda önleyici bir sorumluluk yönetimi mekanizması olarak ele alınmalıdır. Sigorta poliçeleri, yatın zıyaı, çevreye veya başka teknelere verilebilecek zararlar ile personel kaynaklı olaylar karşısında hem yat sahibini hem de üçüncü kişileri koruyan çok yönlü bir güvenlik ağıdır. Özellikle Protection and Indemnity (P&I) sigortalarının, personelin uğrayabileceği bedensel zararlar karşı sağladığı teminat, işverenin iş hukuku ve haksız fiil hukuku bakımından muhatap olabileceği ciddi talepleri bertaraf etmesi bakımından büyük önem arz etmektedir. Bunun yanında, poliçenin geçerliliği bakımından yatın yaşı, seyir alanı, marinada veya çekek yerinde kışlama yapıp yapmadığı gibi teknik özelliklerin doğru beyan edilmesi; poliçenin sadece teknik değil aynı zamanda doğru yapılandırılmış bir sözleşmesel ilişki olarak değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu çerçevede sigorta sözleşmeleri, yalnızca poliçe metninin değil, aynı zamanda sektörel riske uygun hukuki öngörünün ürünü olmalıdır.

Yat personelinin çalışma standartları, sosyal güvenlik statüsü ve tabi oldukları hukuki rejim çerçevesinde incelenmiştir. Kaptan, aşçı, hostes gibi görevlerde bulunan kişilerin tümü, hem MLC 2006 hem de 854 sayılı Deniz İş Kanunu bağlamında gemi adamı sayılabilecek olup, bu tespit uygulamadaki sınıflandırmaları doğrudan etkilemektedir. Özellikle kaptanın hem “gemi adamı” hem de “işveren vekili” sıfatını haiz olması, gemi üzerindeki emir-komuta zinciri kadar işverenin hukuki sorumluluğunun da nasıl doğacağını belirlemektedir. Yargıtay’ın son yıllarda geliştirdiği içtihatlar doğrultusunda, belirli grostonilatoya ve personel sayısına ulaşan teknelerde Deniz İş Kanunu hükümleri uygulanabilmekte; aksi hâlde Türk Borçlar Kanunu devreye girmektedir. Bu ayırım yalnızca teorik bir sınıflama değil, aynı zamanda sosyal güvenlik, fazla çalışma ücreti, iş güvencesi, kıdem tazminatı ve yıllık izin gibi birçok temel hakkın kaderini belirleyen kritik bir eşiktir. Türkiye’nin henüz MLC 2006’ya taraf olmaması, bu uluslararası sözleşmenin doğrudan uygulanabilirliğini sınırlandırmakta; ancak liman devleti denetimleri veya yabancı bayrak taşıyan teknelerde görev alınması hâlinde sözleşmenin dolaylı olarak uygulanabileceği de belirtilmiştir. Bu durum, iç hukukta bütünleyici ve açık düzenlemelere duyulan ihtiyacı göstermektedir.

Ele alınan tekne bağlama sözleşmeleri, Türk Borçlar Kanunu kapsamında “saklama sözleşmesi” olarak değerlendirilmekte ve marina işletmecisinin sadece yer

tahsisi değil, aynı zamanda tekneyi güvenli şekilde muhafaza etme yükümlülüğü de bu sözleşmeden doğmaktadır. Bu çerçevede marina işletmecisinin objektif özen borcu, tesis içerisinde oluşabilecek zararları önleme yükümlülüğü ile birleşmekte; hatta dışarıdan gelen tamir-bakım ekiplerinin denetiminden, teknelere ait donanımın korunmasına kadar geniş bir sorumluluk alanı doğurmaktadır. Ayrıca, elektrik, su, duş, tuvalet, atık alma gibi altyapı hizmetlerinin asgari düzeyde sağlanması, hem sözleşmesel yükümlülük hem de sektörel standart olarak değerlendirilmelidir. Özellikle elektronik ortamda bağlama sözleşmesi yapılmasının geçerliliği, irade beyanı ve şekil şartı bakımından kanunlar çerçevesinde açıklığa kavuşturulmuş; böylece dijitalleşen denizcilik sektörüne uyumun önünde hukuki bir engel bulunmadığı teyit edilmiştir. Tüketicinin korunması hakkında kanun hükümlerinin hangi hâllerde uygulama alanı bulacağı, sözleşmenin taraflarının sıfatına ve marinanın hizmet sağlayıcı pozisyonuna göre nisbi emredicilik ilkesi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bağlama ücretinin ödenmemesi hâlinde gündeme gelen hapis hakkı ise, tekne üzerinde aynı kısıtlama doğuran güçlü bir hukuki araç olmakla birlikte, ölçülülük ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkeleri çerçevesinde dikkatle işletilmelidir.

Son oturumda çevre koruma tedbirleri ve idarenin denetim yetkileri, yat turizmi faaliyetlerinin yalnızca özel hukuk ilişkisi değil, aynı zamanda kamu hukukuna tabi olduğunu bir kez daha ortaya koymuştur. Çevre Kanunu'nun 20. maddesi çerçevesinde denizlerin kirletilmesine yönelik doğrudan fiiller kadar, örneğin atık beyanında bulunulmaması gibi dolaylı yükümlülük ihlalleri de yaptırıma bağlanmaktadır. Bu durum, yat sahiplerinin ve işletenlerinin sadece fiili davranışlarından değil, öngörülebilir ihmallerinden de idari sorumluluk doğabileceği anlamına gelmektedir. Ayrıca teknelerin atık su, gri su ve arıtma sistemlerine dair teknik donanımlarının yetersizliği, yalnızca idari para cezası değil, liman erişim hakkının sınırlandırılması gibi ciddi sonuçlar doğurabilmektedir. Bu çerçevede mavi kart sisteminin işleyişine dair açıklamalar, çevre hukukunun pratikte nasıl uygulandığına ve yat sahiplerinin bu sistemle nasıl uyum sağlamaları gerektiğine dair önemli bilgiler sunmuştur.

“60 Soruda Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar” kitabında yer alan çalıştay tartışmaları, denizcilik sektörünün hem kamu hukuku hem de özel hukuk bakımından çok katmanlı düzenlemelere tabi olduğunu bir kez daha göstermiştir. Sigorta rejimleri, iş güvencesi, altyapı hizmetleri, çevresel yükümlülükler ve idari denetimler, yat sahipleri ve marina işletmecileri açısından yalnızca operasyonel değil, aynı zamanda ciddi hukuki riskler doğuran alanlardır. Bu itibarla, söz konusu çalışma yalnızca akademik anlamda değil, doğrudan uygulayıcıya hitap eden yönüyle de önem arz etmektedir. Hukuki güvenliğin ve öngörülebilirliğin artırılması için mevzuatın açık, denetimin etkin ve sözleşmelerin özenle yapılandırıldığı bir sistemin inşası zorunludur.

KAPANIŞ

Tüm bu değerlendirmeler, denizcilik sektörünün hukuki, teknik ve yapısal dinamiklerinin ancak disiplinlerarası bir bakışla anlaşılabilirliğini göstermektedir. Bu bağlamda, sempozyumlar ve süreli yayınlar aracılığıyla üretilen bilgi, yalnızca akademik çevrelerde değil, sektörün her kademesinde karşılığını bulmakta; öğrencilerden, akademisyenlere, uygulayıcılara, amatör ve profesyonel tüm denizcileri kapsayan geniş bir paydaş kitlesine ulaşarak denizcilik kültürünün gelişimine ve sürdürülebilir sektörel dönüşüme destek olmaktadır. Bu bağlamda yayımlanan “60 Soruda Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar” kitabı, denizcilik hukukunun gelişimine yönelik kalıcı katkılar sunmakta ve bu alandaki bilgi eksikliğini gidermeye yönelik önemli bir boşluğu doldurmaktadır.