

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. Ümran 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@pirireis.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.pirireis.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 KABAALIOĞLU
(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)

PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZ HUKUKU DERGİSİ

YAYIN İLKELERİ

Pîrî Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi (Pîrî 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 Pîrî 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 yatık (*italik*) karakter kullanılarak belirtilir. Koyu harfler başlıklarda, yatık (*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 bölümlenme 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. İkiyazarlı yazar olması durumunda ilk yazarın soyadını “et al.” ifadesi takip eder. Aynı yazarın birden fazla eserine yapılacak atıflarda 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 <i>Karadeniz’de Ekosistem Temelli Yaklaşımın Uygulanması: Deniz Mekânsal Planlaması</i> Prof. Dr. Nil KULA - Havva OKUDAN SOYTÜRK.....	1
Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 2023/1775 K. Sayılı Kararı Işığında Gemi Alacağıın Devri ve İntikali ile Gemi Alacaklısı Hakkının Düşmesinin Önüne Geçilmesi <i>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</i> Doç. Dr. Cüneyt SÜZEL	19
Tersanecinin Hapis Hakkının Sicile Kayıtlı Gemiler Üzerinde Kullanılabilirliği <i>Enforceability of the Shipbuilder’s Right of Lien on Ships Registered in the Registry</i> Av. Kapt. Cahit İSTİKBAL	37
Yat Satış Sözleşmelerinin Unsurları ve Sözleşmenin Kurulması <i>Elements of Yacht Sale Agreements and Formation of the Contract</i> Av. Rojin ÖZCAN	59
Sigortacının Kanuni Halefiyeti Bağlamında Bir Kural İncelemesi: Nemo Subrogat Contra Se <i>An Examination of a Rule Within the Context of the Insurer’s Legal Subrogation: Nemo Subrogat Contra Se</i> Burak SERTKAYA.....	69
<u>Kitap Tanıtımı</u>	
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).

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 2023/1775 K. Sayılı Kararı Işığında Gemi Alacağıının 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 alacağıının 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 özellikle 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 alacağına 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).

Tersanecinin Hapis Hakkının Sicile Kayıtlı Gemiler Üzerinde Kullanılabilirliği^(*1)

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

Av. Kapt. Cahit İSTİKBAL^(*2)

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)*, *Yakşi (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 belirsizliği ortadan kalkacağı da savunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler

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

^(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
[Makale Geliş Tarihi](#): 21.05.2025 - [Makale Kabul Tarihi](#): 24.06.2025.

^(*2) Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Özel Hukuk Doktora Programı Öğrencisi, İstanbul - Türkiye,
[E-posta](mailto:cahit@istikbal.org): cahit@istikbal.org,
[Orcid Id](https://orcid.org/0000-0002-5020-1025): <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 öngörölmüş 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.

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, sübjektif esaslı unsurlar ve yan unsurlar da sözleşmenin içeriğini şekillendirmektedir. Özellikle yatın teslim koşulları, ödeme planları, escrow (yediemin) 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](mailto:rojinozcan@gmail.com): rojinozcan@gmail.com,
[Orcid Id](https://orcid.org/0009-0009-1902-1884): <https://orcid.org/0009-0009-1902-1884>.

Sigortacının Kanuni Halefiyeti Bağlamında Bir Kural İncelemesi: Nemo Subrogat Contra Se^(*1)

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

Burak SERTKAYA^(*2)

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.

(*1) Makale hakem denetiminden geçmiştir,
[Makale Geliş Tarihi](#): 10.12.2024 - [Makale Kabul Tarihi](#): 04.01.2025.

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

60 Soruda Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar

Av. Öykü KUTLUĞ^(*1)

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.

Çalıştayı çıktılardan 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.

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

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

DENİZ HUKUKU DERGİSİ

JOURNAL of MARITIME LAW
REVUE de DROIT MARITIME
ZEITSCHRIFT für SEEHANDELSRECHT

Cilt 4 • Sayı 1 • Haziran 2025

ISSN 2822-4205 • E-ISSN 2822-5171



Piri Reis Üniversitesi
Hukuk Fakültesi



Piri Reis Üniversitesi
Deniz Hukuku Uygulama ve
Araştırma Merkezi

seçkin